

NA KŁOPOTY... GUTKOWSKI

www.naszemorze.com.pl

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł  
(w tym 5% VAT)

Nr 5 (65) maj 2011  
NR INDEKSU 211214

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

58  
56  
54  
52  
50  
48  
46  
44  
42  
40  
38



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



Groźni specjaliści z Polski



Znaczy profesor

# UPADEK?

ISSN 1895-4812

9 771895 481106



Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

## ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

1. Stocznia Gdańsk S.A.
2. Stocznia Gdynia S.A.
3. Stocznia Marynarki Wojennej S.A.
4. Stocznia Północna S.A.
5. Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.
6. Stocznia Wisła Sp. z o.o.
7. Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego S.A.
8. Stocznia Remontowa Nauta S.A.
9. Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.
10. H.CEGIELSKI - POZNAŃ S.A.
11. Towimor S.A.
12. Hydroster Sp. z o.o.
13. Centrum Techniki Okrętowej SA
14. Fabryka Urządzeń Okrętowych Rumia Sp. z o.o.
15. NYBORG-MAWENT S.A.
16. Morska Obsługa Radiowa Statków
17. Klimor Sp. z o.o.
18. LUBMOR Sp. z o.o.
19. SCANA Zamech Sp. z o.o.
20. Famor S.A.
21. NORD Sp. z o.o.
22. Wartsila Ship Design Poland Sp z o.o.
23. ZinkPower Sp z o.o.
24. Przed. Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.
25. RUBO Sp. z o.o.
26. EURO-CYNK Gdynia Sp. z o.o.
27. NAVIMOR INTERNATIONAL Sp. z o.o.
28. PORTA STYL Sp. z o.o.
29. Zakłady Wielobranżowe Fast Sp. z o.o.
30. Fabryka Mebli Okrętowych FAMOS Sp. z o.o.
31. JEPPESEN Poland
32. Aluship Technology Sp. z o.o.
33. Damen Marine Components Sp. z o.o.
34. DELTAMARIN Sp. z o.o.
35. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
36. Politechnika Gdańska
37. Bank Handlowy w Warszawie Oddz. Bydgoszcz
38. Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów

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

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 5 (65) Rok VI  
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okretnictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,  
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski  
tel. (58) 307 12 49  
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska  
tel. (58) 307 15 54  
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski  
tel. (58) 307 15 35  
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35  
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 35  
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35  
piotr.blaszowski@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90  
fax (58) 307 12 56  
sekretariat@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż****numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 17 90; 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę****krajową przyjmują:**Poczta Polska,  
Ruch SA, Kolporter SA**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**Hubert Bierdgarski, Jerzy Bitner  
Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras  
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,  
Marian Lenz, Andrzej Olejko,  
Andrzej Perepeczko,  
Marek Twardowski, Leo Walotek-  
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

**Druk:**Techgraf  
ul. Podzwierzyniec 25  
37-100 Łañcut

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

Nakład 2600 egz.

# Offshore na ratunek

Ostatnio w tym miejscu pisałem o tym, że w roku 2010 prawdopodobnie byliśmy świadkami osiągnięcia szczytowego punktu w dostawach statków, czyli końca zwykającego cyklu koniunkturalnego w światowym budownictwie okrętowym.

Od czego zależy dalszy los stoczni? Od wartości ich aktualnego portfela zamówień i od tego, czy oraz jakie statki (jakiego typu) armatorzy będą w nich dalej zamawiać. Krótko mówiąc, przetrwają stocznie, które przystosują się do tych zamówień pod względem np. swoich możliwości produkcyjnych, ceny i jakości. To dosyć oczywiste, choć wciąż niewiele wyjaśnia. Rzućmy więc nieco więcej światła.

To, że w roku 2011 zaczęły spadać dostawy nowo zbudowanych statków, które dotąd nieprzerwanie rosły, potwierdzają dane rynkowe. Światowe dostawy statków w 3 kwartale 2010 roku osiągnęły (podaję za analitykami Clarksona) poziom 13,8 mln CGT (najwyższy od roku 1975). Przyczyniła się do tego głównie produkcja stoczni chińskich (5,2 mln CGT) oraz dostawy kontenerowców z roku 2009, opóźnione na skutek kryzysu w żegludze. Jednak od początku roku 2011 światowe dostawy statków maleją, dane za I kwartał mówią o 10,3 mln CGT. Widać, że stocznie, chcąc pozostać w tym biznesie, muszą utrzymać satysfakcjonujący poziom portfela zamówień, a więc zdobywać kontrakty na nowe statki.

Od stycznia do maja tego roku armatorzy złożyli w stoczniach zamówienia o łącznej wartości 34 mld USD. Jeśli do końca roku ta dynamika inwestycji we flotę się utrzyma, stocznie zdobędą kontrakty na 100 mld USD, co przy obecnych cenach statków pozwoli im przetrwać. Dokładne przyjrzenie się tym zamówieniom pokazuje jednak, że nie wszystkim się uda.

Aż 89 proc. nowych inwestycji we flotę, to zamówienia na statki do obsługi pól naftowych, kontenerowce i zbiornikowce do przewozu LNG (dokładnie w tej kolejności, o czym niżej). Jedynie 11 proc. to masowce (w tym tankowce).

Największy popyt jest na offshore (56 proc.). To nie dziwi, zważywszy na wysokie ceny ropy naftowej (w ciągu ostatniego roku cena za baryłkę wzrosła z 68 do 125 USD). Najwięcej (12,6 mld USD) zainwestowano w budowę statków wiertniczych, za kolejne 3,2 mld USD zamówiono statków pomocniczych i serwisowych (FPV, AHTS) oraz innych (w tym



platform wiertniczych i systemów wydobywczych). To dobra wiadomość dla tych stoczni, których produkcja nie opiera się głównie na przerobieniu dużych ilości stali. Nic więc dziwnego, że najwięcej tych zleceń zgarnęli Koreańcy – w sumie za 12,8 mld USD (80 proc.), a chińskie stocznie zaledwie 3,5 mld USD (Japończycy po trzęsieniu ziemi 11 marca mają inne zmartwienia).

Na drugim miejscu w nowych zamówieniach (22 proc.) znalazły się kontenerowce (o pojemności 8000 TEU i większe), w budowę których armatorzy zainwestowali 7 mld USD. Dalej na pudle uplasowały się gazowce LNG (11 proc.), których zamówiono za 3,2 mld USD. Tak więc, ewidentnie zmieniła się struktura zamówień. W najbliższym czasie nic nie wskazuje, żeby miało się to zmienić. To także dobra wiadomość dla stoczni remontujących i przebudowujących statki. Większe inwestycje we flotę offshore mogą w kolejnych latach wygenerować także popyt na usługi remontów tej floty.

Wygrają ci, którzy dostosują się do rynku. A właściwie, jak powiedział amerykański miliarder Warren Buffett, wygrają ci, którzy będą zdolni do podnoszenia cen. I miał rację...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Offshore na ratunek str. 3

## MORZE LISTÓW

Opinie Czytelników... str. 5

## WYDARZENIA

Na kłopoty... Gutkowski str. 8  
 Stocznia w zanurzeniu str. 11  
 Jak nam możecie pomóc? str. 15  
 Marynarka w ogniu... dyskusji str. 17  
 Kultura morska nad Motławą str. 18  
 Modele i nauka str. 19  
 Korzyści ukryte pod wodą str. 21  
 Nasza дума i troska str. 23  
 Wieniec dla Generała str. 25

## GOSPODARKA MORSKA

Groźni specjaliści z Polski str. 26



8

## Na kłopoty... Gutkowski

Naprawdę nic nie zapowiadało serii nieszczęść, które spotkały Polaka po wypłynięciu z Punta del Este do Charleston. Miał to być etap trudny technicznie, ale spokojniejszy. Początkowo szło dobrze. Gutek płynął na trzeciej albo drugiej pozycji. Wszystko zmieniło się po przekroczeniu równika. Zwiastunem nieszczęść okazał się upał, który utrudniał życie żeglarzowi...



26

## Groźni specjaliści z Polski

- Chce pan powiedzieć, że na Zachodzie uznano, iż polscy stoczniovcy, zarówno na obczyźnie, jak i w kraju stanowią dla nich zagrożenie?

- Dokładnie. Polscy, świetnie wykształceni okrętowcy, potrafili swoją pracą i samozaparciem robić wspaniałe, a co najważniejsze – bezpieczne, statki. Bali się ich, bali się konkurencji. Proszę zauważyć, żaden statek wybudowany rękami polskiego inżyniera i polskiego stoczniovcy, nie zatonął.

## LUDZIE MORZA

Znaczy profesor str. 30

## MORZE ROCZNIC

Trzy razy Wagner str. 34

## MORZE NAGRÓD

Kapitańska nagroda str. 36

## MORZE HISTORII

Dwie doby do szczęścia str. 38

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 42

## POCZTÓWKA Z MORZA

Dwie Warszawy str. 46

## WSPOMNIENIE „MORZA”

„Morze” na rzece i jeziorze str. 52

## MORZE TAJEMNIC

Statki śmierci str. 55

## MORZE KSIAŻEK

Nowości wydawnicze str. 59



30

## Znaczy profesor

- Mówicie panowie „najcięższe stalinowskie czasy”. Ale ja tego tak nie pamiętam. Byłem dumny, że mogę się uczyć w takim miejscu jak Państwowa Szkoła Morska w Gdyni. Nauka nie była łatwa. Panowała dyscyplina, trzeba była naprawdę przykładać się do lekcji. Zajmowało nas to całkowicie. W szkole nie czuło się atmosfery strachu czy terroru.

Rozmawiamy z kapitanem żeglugi wielkiej Danielem Dudą.

A w dodatku str. 61

## THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniovców, portowców

Wiadomości marynarskie str. 4

Ewakuacja pasażerów z promu morskiego str. 5

Nowe przepisy dla promów i nie tylko str. 9

Abandon ubezpieczeniowy str. 11

Analiza sytuacji podatkowej marynarzy pracujących na statkach N.I.S. singapurskich armatorów str. 14

Koordinacja Europejskiej Edukacji Morskiej str. 17

Encyklopedia armatorów - J. Lauritzen str. 19

## Zdjęcie na okładce:

Gawron po wodowaniu w Stoczni Marynarki Wojennej.

Fot. Piotr B. Stareńczak

# Kiedy statki były z drewna, a ludzie z żelaza

Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem list mojego długoletniego kolegi Krzysztofa Michna (Nasze Morze nr 4 (52), z kwietnia 2010 roku) o cytowanym powyżej tytule, który ku mojemu zaskoczeniu był skierowany bezpośrednio do mnie. Jestem zaszczyczony, a moje pierwsze wrażenie było jednoznaczne. Krzysztofie! Trafiliś w samo sedno! Twój list, poza dużą wartością historyczną, jest kwintesencją problemu, który nie od dzisiaj zajmuje wiele tęgich głów. Wnioski są różne, koncepcje też, łącznie z rozpatrywaniem decyzji o ewentualnym zarzuceniu tego rodzaju szkolenia w szkołach i akademiach morskich, a problem będzie istniał, dopóki żaglowce „zaludnią” będą morza i oceany.

Mój ogólny punkt widzenia, przedstawiłem w artykule „Korzyść czy fanaberia” (Nasze Morze nr 7 (55) z lipca 2010 roku). Szkolenie na dużych żaglowcach służy przede wszystkim wychowaniu, którego efekty nie zawsze są „przeliczalne”, choć na pewno jest ono bardzo kosztowne. I tu zgadzamy się, Krzysztofie, w stu procentach. Ale wydaje się, że „formowanie” młodych ludzi przygotowujących się do pracy na morzu w czasie takiego szkolenia, jest tym bardziej potrzebne i racjonalne. I w mojej obecnej wypowiedzi pozwolę sobie z tego założenia uczynić aksjomat. Bowiem tekst Twój, Krzysztofie dotyka bardzo ważnego problemu, który nabiera ogromnego znaczenia, gdy ten mój „aksjomat” zostanie uznany. Chodzi o to, W JAKI SPOSÓB szkolić tych młodych ludzi, którzy kiedyś będą na morzu podejmować działania, które tu bez przesady można uznać za decydujące nawet o życiu i śmierci, bo jest to przecież „współistnienie” z żywiołem!

Młody człowiek po studiach zaczynający karierę marynarską wchodzi w zupełnie odrębny świat, który rządzi się swoimi prawami i jest bardzo różny od tego znanego mu na co dzień. Nawet praktyka na statku handlowym w czasie studiów nie jest w stanie określić całej złożoności tego „innego” świata. Im bardziej więc będzie on zahartowany w ekstremalnych warunkach panujących na żaglowcu, tym łatwiej zasymiluje się z załogą statku, na którym przyjdzie mu pracować. Każdy człowiek, tym bardziej młody, poszukuje akceptacji dla swojej osoby

i swoich kwalifikacji, więc umiejętność odnalezienia się w załodze jest wręcz bezcenna. Nie jest to proste, bo jak wiemy praktyka na żaglowcu to dodatkowe koszty, które należy dodać do tych, o których wspominałeś, jak szkolenie na symulatorach, w laboratoriach itp. Ale doświadczenia takie są nie do przecenienia. Załogę każdego statku stanowią ludzie i to od nich zależy osiągnięcie nadrzędnego celu, czyli prawidłowej eksploatacji i zarobku statku. Tak, zarobku, bo przecież po to statki istnieją! I w przypadku osób, których zadaniem jest tego osiągnięcie, im lepiej poradzą sobie z trudnościami współżycia z innymi, odłożeniem na bok emocji, aby można było skupić się na „właściwej” pracy, tym lepiej dla statku!

Należy tu stwierdzić, że nie wszystkie akademie i szkoły marynarki handlowej, choćby naszej starej Europy, rezygnują, bądź zrezygnowały z takiego szkolenia. I tu mogę podać przykład z „naszego podwórka”, czyli z *Daru Młodzieży*, który już kilkakrotnie udzielił swojego pokładu studentom z Wyższej Szkoły Morskiej z Antwerpii. Działania belgijskich wychowawców związane z wynajęciem *Daru* były dokładnie przemyślane i skoordynowane. Przede wszystkim uznano, że ma sens szkolenie na morzu całego jednego rocznika. Chodziło tak o integrację, jak i umiejętność rozwiązywania problemów współistnienia z wieloma podobnymi, młodymi ludźmi w ograniczonej przestrzeni. Następnym założeniem było nabycie umiejętności zastosowania wiedzy teoretycznej nabytej w salach wykładowych na chwiejnym pokładzie, w różnych warunkach pogodowych i przy często dającym znać własnym zmęczeniu. Czyli starannie zaplanowane, „rozpisane” godziny ćwiczeń dla każdej grupy, czy wachty w „szkolnej nawigacyjnej” naszego statku. Wreszcie posmakowanie tej żeglugi, do której ci młodzi ludzie byli szkoleni, łącznie z zachwytem nad pięknymi zachodami słońca... Do realizacji tych celów Szkoła Antwerpska wynajmowała w przeszłości... statki pasażerskie (!) wychodząc ze wspomnianego przez Ciebie założenia, że we współczesnej dobie elektroniki i symulatorów żaglowce już nie spełniają swojego zadania. Jednak to rozwiązanie nie do końca sprzyjało integracji określonej gru-

py czy rocznika i w opinii wychowawców nie uczyło współdziałania w założonym stopniu. Warunki i standard w sposób oczywisty zapewniane pasażerom, nie sprzyjały też swistemu „hartowaniu” młodzieży. Kiedy więc nadarzyła się okazja, zdecydowano ten program przenieść na żaglowiec z prawdziwego zdarzenia. Pomimo pewnych początkowych trudności, belgijscy wychowawcy wręcz z entuzjazmem ocenili, że ich cel został osiągnięty. Nie wspominając już o zachwycie samej młodzieży, która z widocznym żalem zegnała się ze statkiem.

Sedno Twojego, Krzysztofie, artykułu, niezależnie od sporu „czy szkolenie pod żaglami jest potrzebne w procesie kształcenia nowych kadr morskich”, tkwi w bardzo ważnym aspekcie pracy z młodzieżą, czyli w zadaniu przez Ciebie wspomnianego wyżej pytania: JAK prowadzić to szkolenie, żeby, jak to wyraziłeś „nie był to czas zmarnowany”.

Nie od dziś wiadomo, że najlepsze efekty nauki osiągane są w relacji mistrz – uczeń. W wypadku żaglowca rolę mistrza musi pełnić cała załoga stała i oficerowie. W obecnej dobie już mniej chodzi o naukę zawodu na żaglowcu, bo – jak wspominałeś – nie ma tam ani nowoczesnych urządzeń przeladunkowych, ani wyposażenia spotykanego na współczesnych statkach, (choć jeżeli chodzi o nawigację, to może to być sprawa bardziej uniwersalna, czy będzie na statku nowoczesna elektronika, czy bardziej tradycyjne instrumenty). Chodzi raczej o tę specyficzną atmosferę „celebracji” zachowań na morzu i kształtowanie psychiki. Czyli, jak to określiłeś „wykorzystać żaglowce szkół morskich



do morskiego wychowania”, a które w mojej opinii tym bardziej powinny obejmować studentów tych szkół.

Współczesna młodzież jest bardziej krytyczna, jeżeli chodzi o wszelkie nakazy i zakazy. Młodzi ludzie chcą wiedzieć nie tylko, co mają robić, ale i dlaczego. Teraz już nie chodzi o „odsiew” mniej zdecydowanych o słuszności wyboru zawodu, jak można by określić czasy, o których piszesz, a raczej o pomoc w podjęciu decyzji... A więc wydaje się, że rzeczywiście należy przeważnie priorytety. Bo statek może pełnić funkcje reprezentacyjne i zarabiać pieniądze „woząc” nawet pasażerów, ale młoda załoga szkolna musi w tym świadomie współuczestniczyć i być współgospodarzem swojego statku. Jest to trudne w realizacji, ale przy zmianie sposobu myślenia, możliwe. I można stwierdzić, że ta zmiana sposobu myślenia jest coraz bardziej widoczna. Na żaglowcach szkolnych, nazwijmy komercyjnych, jest to już standard. Na żaglowcach szkół morskich proces jest wolniejszy, ale istnieje chęć zmiany. Choćby na naszym

*Darze Młodzieży*, do którego kilka razy nawiązałem. Programy szkolenia są porządkowane, ujmowane na piśmie, są ankiety, są dyskusje ze studentami, być może w niedalekiej przyszłości wprowadzone zostaną nowoczesne regulaminy statkowe, które będą zmuszały do ich przestrzegania nie tylko studentów, ale i kadrę – tu w znaczeniu jasnych reguł, które będą swoistymi „narzędziami” w pracy z młodzieżą. Bo to jest najważniejsze. Jasne reguły postępowania. Wtedy „czas spędzony na żaglowcu nie powinien być stracony”. Pozostaje sprawa planowania rejsów i postojów w portach, aby uniknąć obrazków opisanych przez Ciebie. Myślę, że przy zmianie sposobu myślenia i ten aspekt zyska należną rangę. W końcu nawet najbardziej reprezentacyjne rejsy mogą być wyzwaniem dla wszystkich ze studentami włącznie... Ale czas spędzony w morzu liczy się podwójnie i to najlepiej wiedzą właśnie marynarze – postawienie sprawy wychowania młodzieży na pierwszym miejscu na pewno pomoże w wyszukaniu najbardziej optymalnego rozwiązania...

Reasumując, nie twierdzę, że szkolenie pod żaglami jest „imperatywem”. Nie wszystkich na to stać, no i nie ma już uregulowań międzynarodowych, co do takiego zakresu szkolenia kadry morskiej. Ale na pewno jest to element o ogromnym znaczeniu, dający duży „handicap” tym, którzy przed podjęciem pracy na morzu przez nie przeszli. Ostatnio pracuję w dużej kompanii zatrudniającej sporo polskich oficerów i wyraźnie widzę różnicę w zachowaniu i postępowaniu szczególnie młodszych absolwentów Akademii Morskich, którzy mieli, lub nie mieli okazji odbyć praktyki na żaglowcu...

Sprawa wykorzystania naszych „skrzydlatych” statków szkolnych pozostających w gestii Akademii Morskiej i Marynarki Wojennej do ogólnie pojętego wychowania morskiego młodzieży niezwiązanej z morzem, to „temat rzeka”, który chętnie podejmę, ale który wymaga zapewne osobnej dyskusji i to z udziałem stron bezpośrednio zainteresowanych.

**Mirosław Peszkowski**

## Wańka-wstańka

Chciałbym dodać swoje trzy grosze w temacie poruszonym w wywiadzie przeprowadzonym przez red. Czesława Romanowskiego z doktorem Arnoldem Kłonczyńskim pt. „Bałtyk bramą do wolności” (NM nr 3 z 2011 r. - red.). Moje wspomnienia wiążą się właśnie ze statkiem *Mazowsze*.

Był to rok chyba 1957, kiedy *Mazowsze* zostało przekazane Przedsiębiorstwu Państwowemu Żegluga Gdańska, a po remoncie poprawiającym między innymi stateczność statku (montaż stępek przechyłowych, których wstępnie nie posiadał), rozpoczął uprawiać żegluga w obrębie Zatoki Gdańskiej. Ojciec mój był wówczas zastępcą dyrektora Żegluga Gdańskiej do spraw technicznych.

Było wczesne lato, gdy z radością dowiedziałem się, że całą rodziną popłyniemy *Mazowszem* w kilkudniowy rejs. Był to pierwszy, poważniejszy rejs dla ówczesnych VIP-ów. Miał się odbyć na trasie Gdynia – Szczecin – Bornholm – Gdynia. Statek wyszedł w rejs pod dowództwem kpt. ż.w. Mikołaja Deppisza, chiefem, czyli I-oficerem

był kapitan dowodzący w tym czasie statkiem ŻG *Panna Wodna*, kpt. Dziegielewski (niestety, imienia nie pamiętam).

Rejs sam w sobie był atrakcją nie lada, statek konstrukcyjnie kompletnie nie nadawał się do żeglugi otwartej. Mimo montażu stępek przechyłowych, przeprojektowania systemu balastowego, redukcji niektórych elementów wystroju na korzyść balastu, był nadal zabawką dla krótkich i wysokich fal bałtyckich.

Pasowało do niego określenie „wańka-wstańka”. Późniejsze, kolejne remonty i modernizacje, poprawiły własności tego skądinąd nowoczesnego na tamte czasy statku, o unikalnej w latach pięćdziesiątych konstrukcji - kadłub stalowy, a nadbudówka aluminiowa. Dlatego budowany był w dwóch stoczniach.

Byłem jednym z niewielu szczęśliwców, którzy mieli tym większy apetyt, im bardziej statkiem bujało. Nie mogłem zrozumieć (a

miałem wtedy lat osiem), że tylu ludzi oddaje hold Neptunowi. Z udziału w tym rejsie pamiętam również, że w dobie, kiedy na wszystkich statkach Żegluga Gdańskiej systemy sterowe były mechaniczne lub wspomagane systemem parowym, *Mazowsze* jako pierwszy statek ŻG posiadał ster elektryczny, żyrokompas i wiele nowości. To dzięki



kpt. Deppiszowi nauczyłem się sterować wolantem steru elektrycznego na kompas.

Wracając jednak do tematu, rejs do Szczecina przebiegł dość spokojnie, nie licząc dni sztormowych i po krótkim postoju i dookrętowaniu kilku pasażerów, *Mazowsze* udało się w dalszy rejs na Bornholm. Oczywiście nie było mowy o wejściu do Ronne, stanęliśmy na redzie, na kotwicy, w odległości kilku mil od portu, a wieczorem mieliśmy wyruszyć w rejs powrotny.

W godzinach przedpołudniowych podpłynął w okolice *Mazowsza* kuter rybacki i dwa lub trzy kajaki, bodajże „ósemki”. Na pokładzie słonecznym zebrał się chyba wszyscy pasażerowie i zaczęło się machanie, po-

krzykiwanie i wzajemna adoracja pasażerów *Mazowsza* i Duńczyków na kutrze i kajakach. Pogoda, pamiętam, była idealna, morze spokojne, wręcz idylla.

Nagle, ni z tego ni z owego zrobił się ruch na pokładzie i oto na zasadzie: pokład-lawka-reling-woda, wyskoczyli z *Mazowsza* najpierw jeden mężczyzna, po nim pies wilczur i później jeszcze dwóch mężczyzn. Kajaki podpłynęły bliżej i po chwili wszyscy trzej, łącznie z psem znaleźli się na kutrze, który odpłynął w stronę Ronne, a po nim kajakarze, cały czas pozdrawiając ogłupiałych z wrażenia pasażerów *Mazowsza*. Pierwszy raz widziałem kpt. Deppisza z pianą na ustach ze złości. Natychmiast, przed ter-

minem odpłynięcia, polecił podniesienie kotwic i pełną mocą obu Langów (3200 bhp) rozpoczęliśmy rejs powrotny do Gdyni.

Jako reminiscencję tego rejsu, pamiętam, że kpt. Deppisz przestał być dowódcą *Mazowsza*, a tata mój przez długi jeszcze czas „zapraszany był” przez smutnych panów na Okopową w Gdańsku (ówczesna siedziba Urzędu Bezpieczeństwa). Może przeczyta ten tekst ktoś starszy ode mnie, kto uczestniczył w tym rejsie i pamięta więcej szczegółów.

A zdjęcie w artykule na stronie 24 przedstawia *Mazowsze* przy nabrzeżu Pomorskim na Skwerze Kościuszki, a nie w porcie w Helu...

**inż. Andrzej Stawski**

## Nie odwracamy się od morza

„Morze żywi i bogaci” – ale tylko tych, którzy jego bogactwa wykorzystują. W wyniku ustaleń po II wojnie światowej, Polska odzyskała szeroki dostęp do Bałtyku. Od Gdańska do Świnoujścia, z portem w Szczecinie włącznie. Nasze morskie „płuca” rozrosły się, nasze morskie „oko na świat” powiększyło się. Mogliśmy oddychać głębiej i mogliśmy patrzeć dalej. Tak też się stało. Początki były jednak trudne. Zaczęliśmy flotą, która uchowała się z wojennej zawieruchy. Nasze stocznie zniszczone, nasze porty w gruzach i pełne zatopionych wraków. Z entuzjazmem zabraliśmy się do pracy. Z czasem staliśmy się potęgą morską, liczącą się na rynku żegludowym świata. Powstały dwa wielkie przedsiębiorstwa amatorskie: Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni i Polska Żegluga Morska w Szczecinie.

Flota każdego z tych przedsiębiorstw z biegiem lat przekroczyła grubo ponad 120 statków. Łączy tonaż statków PŻM na dzień 1 stycznia 1980 r. wynosił 3 236 305 DWT. Stworzyliśmy potężne rybołówstwo dalekomorskie, mieliśmy imponujące przedsiębiorstwo Ratownictwa Okrętowego na morzu. Wszystkie wraki zalegające nasze porty i refty wydobyliśmy własnymi siłami. Utworzyliśmy drugą cywilną uczelnię morską w Szczecinie. Mamy piękny żaglowiec szkolny *Dar Pomorza*, który obecnie służy jako pływające muzeum, a po nim zbudowany w polskiej stoczni *Dar Młodzieży* oraz statki instrumentalne dla studentów, też zbudowane

w polskich stoczniach.

Nasza biało-czerwona bandera widzianna była na wszystkich morzach i oceanach świata. Nasze statki zawijały do portów całej kuli ziemskiej, pływały w serwisie liniowym i w trampingu, przewożąc ładunki masowe. Nasze trawlerzy łowiły na dalekich łowiskach na północy i na południu. Polskie stocznie budowały piękne statki do różnych zadań: pasażerskie, chemikaliowce, kontenerowce, statki do przewozu drobnicy i masowce, statki przetwórcze i łowcze dla naszego rybołówstwa i na eksport. (...)

Po latach patrzę i oceniam jak wykorzystaliśmy ten szeroki dostęp do Bałtyku i stwierdzam: decyzje ostatnich kilkunastu lat sprawiły, że od morza coraz bardziej się odwracamy. Wstąpiliśmy do Unii Europejskiej i od tej pory nasi decydenci przestali samodzielnie myśleć (...). Pracują pod dyktando Unii, a jej decyzje często są sprzeczne z interesami naszego państwa.

Przedsiębiorstwa żegludowe podupadły. Polskie Linie Oceaniczne nie istnieją, „Transocean” zlikwidowany, nie ma Przedsiębiorstw Połowów Dalekomorskich „Odra” w Świnoujściu i „Gryf” w Szczecinie. Flotę firmy „Dalmor” w Gdyni można policzyć na palcach. Potężny, nowoczesny przemysł stoczniowy, budujący piękne statki na skalę światową upadł. Stocznie nie produkują. Sprzedajemy wszystko co się da za „psie” pieniądze komu się da i gdzie się da, a najsmutniejsze jest to, że wszystko idzie w obce ręce.

Porty nasze tracą swoją i tak stosunkowo słabą pozycję na Bałtyku. Komunikacja z wybrzeżem od lat jest tematem dysputy i zwyczajnych drwin. Jedynym tematem, którym możemy się chwalić, to nasze szkolnictwo morskie. (...) Kształcimy znakomite kadry, szkoda tylko, (...) że pracują dla obcych amatorów (...).

Mamy wiele sentymentu dla morza, ale potrzebujemy nie sentymentu, a zwyczajnej, intensywnej pracy. Wybrzeże nasze od Gdańska do Szczecina potrzebuje ludzi silnych, mądrych, oddanych sprawie morza na miarę ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, którzy przybywają tu nie po to, by się wygrzewać w słońcu na 500 kilometrowej plaży.

Ktoś może mi zarzucić, że tylko narzekam i że wcale nie jest tak źle. Możliwe, ale takie jest moje odczucie. Tak ja to widzę, a mam do tego moralne prawo.

Przepracowałem na morzu i dla morza 42 lata zawodowego życia. To wszystko, co opisałem, działo się i dzieje w dalszym ciągu na moich oczach.

Na koniec poważnie i stanowczo (...) oskarżam kolejne nasze polskie rządy i nasze parlamenty, że dopuściły do wyflagowania polskich statków, wieszając na rufowych drzewcach kolorowe flagi państw, o których większość Polaków nawet nie wie, że istnieją... No cóż – jest ona tam tylko kawałkiem obojętnego załozde płótna – dominuje biznes.

Nie mogę zrozumieć, dlaczego statek, który jest własnością państwa pozbawia się narodowej bandery.

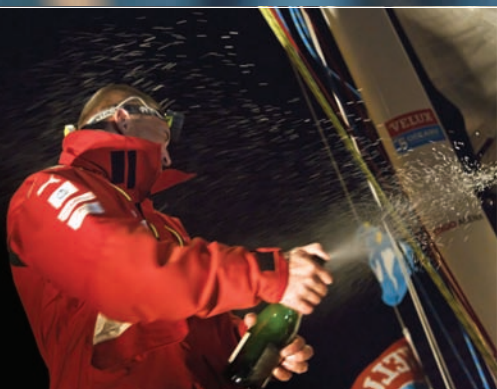
(...)

**Wiktor Czapp kpt. ż.w.**

POLISH OCEAN  
RACING

VELUX®

5 OCEANS®  
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE



Fot. Anhwa Sanchez/www-i.com

Gutek na mecie w Charleston.

# Na kłopoty... Gutkowski

„Gdzie jest granica pecha?” - pytał Zbigniew „Gutek” Gutkowski podczas czwartego etapu regat samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Awarie i złamane żebro zmusiły go do przystanku w Fortalezie.

Fot. Anhwa Sanchez/www-i.com



Naprawdę nic nie zapowiadało serii nieszczęść, które spotkały Polaka po wypłynięciu z Punta del Este do Charleston. Miał to być etap trudny technicznie, ale spokojniejszy (przynajmniej pod względem warunków pogodowych) od tego co działo się w trakcie żeglugi po Oceanie Południowym. I choć Gutek wyruszył z Urugwaju z uszkodzonym w poprzednim etapie kilem, którego nie udało mu się naprawić, był dobrej myśli. Liczył nawet, że utrzyma drugie miejsce w klasyfikacji generalnej jakie zajmował do tej pory.

Początkowo szło dobrze. Gutek płynął na trzeciej albo drugiej pozycji. Wszystko zmieniło się po przekroczeniu równika. Zwiastunem nieszczęść okazał się upał, który bardzo utrudniał życie żeglarzowi.

- Warunki życiowe na wodzie to istne piekło. Każdego ranka, jak słońce wstaje myślę sobie, że znowu diabły przysły do pracy i będą dorzucać opał do pieca - starał się żartować Gutek. - Gorąc jest nie do wytrzymania. Tak w środku, jak i na zewnątrz łódki. Temperatura wody ma 35,5°C. Nie ma jak się ochłodzić. Istne tortury. A świadomość tego, że jeszcze pozostało 3500 mil morskich w podobnych temperaturach jest straszna. Z pełną odpowiedzialnością stwierdzam, że Ocean Południowy bywa przyjemniejszy dla człowieka.

Potem było tylko gorzej. Najpierw na *Operon Racing* doszło do wypadku. Gutek upadł i poturbował sobie żebra. Do tego popsuł się alternator, a na końcu pękł bukszpryt.

## Alarm z pokładu

- Podczas reflowania zmyło mnie do kokpitu na tyle fatalnie, że mam chyba pęknięte żebro. Biorę tabletki przeciw-

bólowe i jest lepiej. Przez pierwsze 24 godziny miałem ogromne trudności z oddychaniem. Alternator, który służy do ładowania akumulatorów przestał działać. Rozebrałem go, żeby się dowiedzieć co i jak jest źle. Okazało się, że miedziane druty są popalone i ceramiczne izolatory szlag trafił. Z przewodami po kilku godzinach dałem sobie radę, ale ceramiki na jachcie nie mam. Zostało mi ładowanie awaryjne z alternatora silnika. Tyle, że prąd ładowania jest mały i trzeba używać silnika pięć razy dłużej, czyli zużywać pięć razy więcej paliwa, którego nie mam. Dzisiaj zламаł się bukszpryt. Nie wiem czy można to jakoś naprawić. Krótko sumując, w dwóch słowach - jest źle. Tak alarmował Gutek z pokładu swojego jachtu.

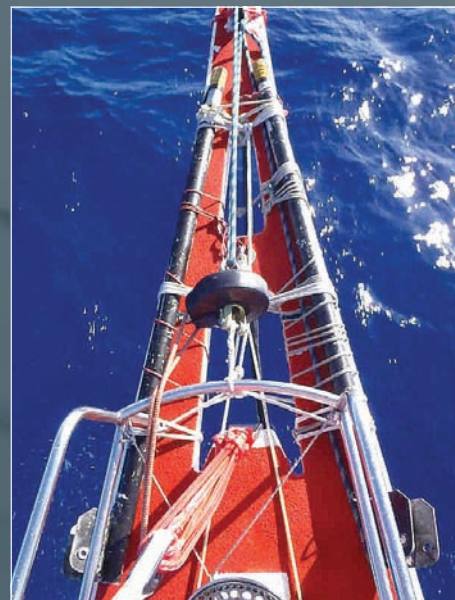
Sytuacja nie była wesoła. Alternatora nie było można naprawić, bukszpryt Gutek jakoś połączył wiążąc prowizorycznie sznurkami, ale najgroźniejsze były obrażenia, których doznał podczas upadku. Pomimo tego, Polak postanowił dalej płynąć.

Niestety, 8 kwietnia, przelała się czarna goryczy. Gutek był zmuszony poinformować komisję regatową o kolejnej poważnej awarii. Tym razem urwało się górne mocowanie głównego sztagu - jednej z trzech stalowych lin utrzymujących maszt w pionie. Nie było możliwości naprawy. Bez tego zaś Gutkowi groziła utrata masztu. Na dodatek odczuwał coraz większy ból stłuczonych żeber. Polak nieraz udowodnił, że jest sportowcem z prawdziwego zdarzenia i umie walczyć do końca. Obca mu jest jednak bezsensowna brawura. Podjął jedyną w tej sytuacji słuszną decyzję. Postanowił zawinąć do Fortalezy, aby dokonać napraw i prześwietlić żebra.

- Będę później w Charleston, ale prawdopodobnie nie byłbym w stanie wyprzedzić kogokolwiek z aktualnymi uszkodzeniami - mówił Gutek zaraz po ogłoszeniu swojej decyzji. - Teraz moim najważniejszym zadaniem jest utrzymać łódkę w całości, żeby dopłynąć i móc wystartować do ostatniego etapu do La Rochelle.

## Żebra odpoczywają

Dwa dni później Polak zawinął do Fortalezy, którą znał osobiście, bo był tam już dziesięć lat temu wraz z załogą *Warty-Polpharmy*, która też zawinęła tam wtedy po awarii. Postój techniczny w Brazylii nie pociągnął za sobą żadnych konsekwencji w postaci punktów karnych. Taka sytuacja jest dozwolona regulami-



Fot. Zbigniew Gutkowski

**Polatany przez Gutka bukszpryt...**



Fot. Zbigniew Gutkowski

**...w końcu zламаł się całkowicie.**

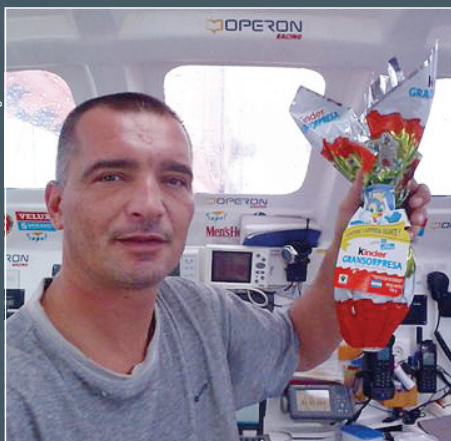
nem regat *Velux 5 Oceans*. Gutkowski mógł pozostać w porcie tyle czasu, ile potrzebował na dokonanie napraw, byle tylko zdążył na czas do Charleston na start do ostatniego etapu wyścigu, który zaplanowano na 14 maja.

Pierwsze co Gutek zrobił po zejściu na ląd to wizyta u lekarza. Sprawa okazała się bardziej poważna niż mu się wydawało. Prześwietlenie wykazało złamanie i pęknięcie żebra. Według lekarza najlepiej by było, żeby żeglarz przeleżał trzy tygodnie w łóżku jak najmniej się ruszając. Inaczej złamane żebro mogło przebić płuco albo serce. A nie trzeba dużej wyobraźni, aby uświadomić sobie co by się mogło wtedy stać.

Polak, po raz kolejny, musiał podjąć trudną decyzję. Postanowił zostać w Fortalezie przez kilka dni, aby dać czas żebrom odpocząć i dokonać wszystkich niezbędnych napraw.

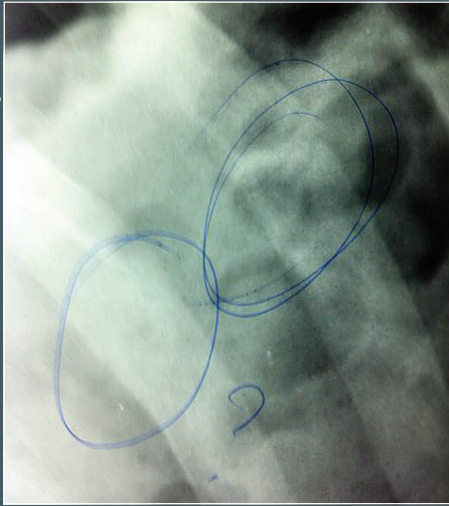
- Jeżeli poczekam tutaj 10 dni, to niczego nie zmieni - tłumaczył Gutek. Jeśli chodzi o punktację w tym etapie, nadal będę czwarty. Ale nie będę aż tak bardzo ryzykował swojego życia. Będę też mógł

Fot. Zbigniew Gutkowski



**Wielkanoc na Operon Racing.**

Fot. Zbigniew Gutkowski



**Zdjęcie żeber Gutka z widocznymi obrażeniami.**

Fot. Zbigniew Gutkowski



**Podczas przedostatniego etapu regat Velux 5 Oceans Gutkowi dał się we znaki upał.**

naprawić usterki na *Operon Racing*, czyli bukszpryt, mocowanie sztagu i alternator. Chcę też porozmawiać z właścicielami tu-tejszej stoczni na temat możliwości naprawy kila, bo w Charleston już pewnie nie będzie na to czasu.

Aby pokonać dystans ok. 3200 mil morskich, jakie dzielą Fortalezę w Brazylii od mety czwartego etapu w Charleston, w Południowej Karolinie w USA, potrzeba około 18 dni żeglugi ze średnią prędkością 200 mil morskich na dobę. Gutek zapewnił, że w tym czasie dopłynięcie do USA jest możliwe bez zbędnego ryzyka i nacisku na wynik.

Jak postanowił, tak zrobił. Przy pomocy mieszkających w Fortalezie Polaków i członka swojego zespołu brzegowego Macieja Marczewskiego zwanego „Świstakiem”, Gutkowi udało się naprawić bukszpryt, alternator i mocowanie sztagu. *Operon Racing* został przywrócony do stanu używalności i 21 kwietnia Gutek mógł ponownie wyruszyć w morze. Przez większość trasy wszystko szło dobrze. Wielkanoc minęła spokojnie, a deszcz urządził Gutkowi prawdziwy „lany ponie-

dzialek”. Wydawało się, że seria nie-szczęść się skończyła. Niestety, na 500 mil morskich przed metą doszło do kolejnej poważnej awarii.

- Wiele dni płynąłem na genakerze, testowałem bukszpryt dość solidnie, nic się nie działo, pomimo silnego wiatru - opowiada Gutek. - Nagle zobaczyłem pęknięcie po lewej stronie. Płynąłem dalej, bo wyglądało to wciąż dosyć stabilnie. Wiatr się zmienił, zrzuciłem genakera, a potem zaczęło coś stukać. Myślałem, że to jakieś porwane sieci albo coś podobnego. W końcu znalazłem źródło dźwięku. Bukszpryt ułamał się prawdopodobnie pod własnym ciężarem - nic nie było do niego przyczepione, roler foka jest zamocowany do kosza dziobowego. Tam właśnie nastąpiło złamanie - na połączeniu dzioba z bukszprytem. Bukszpryt wyciągnąłem, schowałem. W sumie dobrze, że stało się to teraz, a nie na następnym etapie, wiedziałem, że to trzeba sprawdzić. To, co zostało zrobione w Fortalezie zostało zrobione solidnie, ale złamało się w innym miejscu, przy samym połączeniu z kadłubem. Tym razem nic nie mogę z tym zrobić, nawet jakbym chciał, to znacznie trudniejsze niż w poprzednim przypadku.

## Bez szans na naprawę

Na szczęście do Charleston dotarła już wtedy ekipa techniczna, która od razu rozpoczęła przygotowywać wszystko do jak najszybszej naprawy uszkodzonej części jachtu, by łódka była gotowa do startu do ostatniego etapu regat Velux 5 Oceans. Sam Gutek pojawił się tam 5 maja o godz. 7.20 czasu polskiego (1.20 lokalnego). Jeśli znowu nie wydarzy się nic szczególnego, na chwilę przed ukazaniem

się na rynku tego numeru „*Naszego MORZA*”, Polak powinien zmierzać do La Rochelle.

Nawet w Charleston nie ma szans na naprawę uszkodzonego kila, którego nie udało się wyremontować w Fortalezie. Gutek będzie więc musiał płynąć z nim aż do mety we Francji. Stawia go to w trudnej sytuacji, bo w klasyfikacji generalnej dogonił go Kanadyjczyk Derek Hatfield. Obaj żeglarze mają taką samą ilość punktów i razem zajmują drugie miejsce. Zapowiada się więc pasjonujący wyścig.

Gutek chciałby go oczywiście wygrać, ale najważniejsze jest bezpieczne dotarcie do La Rochelle. Ma o co walczyć. Jeśli mu się to uda, będzie jedynym Polakiem, który nie tylko wziął udział, ale także zakończył regaty samotników dookoła świata. Po dotarciu do francuskiego portu zamknie pętlę wokół ziemi. Miał na to szansę już w tym etapie, ale kłopoty, których doświadczył po drodze uniemożliwiły to. Będzie dziewiątym polskim żeglarzem, któremu się to uda podczas samotnego rejsu.

Warto przy okazji dodać, że miłe wieści dotarły do Gutka z Polski. W kraju ukazała się książka Petera Nicholasa „Wyprowa szaleńców”, opowiadająca o pierwszych regatach samotników dookoła świata bez zawijania do portów, do której przedmowę napisał Gutek (patrz „Morze książek” str. 59)

**Tomasz Falba**

**Operon Racing przycumowany w Fortalezie.**

Fot. Zbigniew Gutkowski



i

**Chcesz wiedzieć więcej?**

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

Ostateczny upadek?

# Stocznia w zanurzeniu

Sąd Rejonowy w Gdańsku ogłosił upadłość likwidacyjną Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. Powód? Brak płynności finansowej. Czy to koniec kolejnej polskiej stoczni?

- Nie wiemy, co będzie. Czekamy na rozmowy z ministerstwem, na razie robimy swoje - mówili pracownicy SMW kilka dni po ogłoszeniu upadłości i wybraniu nowego zarządu.

- Jeżeli do tej stoczni przyjdzie mądry inwestor, to jak najbardziej widzę przednią przyszłość - powiedział były prezes stoczni Roman Kraiński (rozmowa z nim na kolejnej stronie - red.). Nowy prezes, Robert Roszkowski, wybrany na to stanowisko w połowie kwietnia, nie znalazł czasu na rozmowę z „*Naszym MORZEM*”.

## Marynarka potrzebuje

Żadnych konkretów nie można uzyskać również od przedstawicieli właścicieli stoczni: Agencji Rozwoju Przemysłu i Resortu Obrony Narodowej.

- Wspólnie z syndykiem szukamy prawnych formuł, które pozwolą dalej działać stoczni, zdobywać nowe zamówienia, a zarazem dokończyć restrukturyzację spółki - mówił dziennikowi „Rzeczpospolita” wysoki rangą urzędnik Agencji Rozwoju Przemysłu.

- Agencja wspólnie z syndykiem masy upadłości gdyńskiej stoczni MW i z MON podejmą działania mające umożliwić kontynuowanie funkcjonowania stoczni - zapewniała Roma Sarzyńska-Przeciechowska, rzecznik prasowy ARP SA.

Również wiceminister obrony narodowej ds. modernizacji, Marcin Idzik powtarza, że marynarka potrzebuje stoczni, która będzie wiarygodnym partnerem. Tyle, że szanse na wygranie jakichkolwiek przetargów przez likwidowaną firmę są nikłe. Jak tłumaczy prezes Kraiński, w przypadku kontraktów wojskowych niemożliwe będzie np. oferowanie zabezpieczeń zwrotu pobranych zaliczek.

- A obecny status stoczni skutecznie zniechęci zewnętrznych partnerów do wspierania gdyńskiej spółki - tłumaczy.

Przypomnijmy, że SMW ze względu na trudną sytuację, przez prawie półtora roku była w tzw. upadłości układowej. Nie udało się, niestety, wyprowadzić stoczni na prostą. Firma utraciła płynność finansową, w następstwie czego sąd musiał podjąć decyzję o upadłości likwidacyjnej. Rozpoczęła się procedura: stocznia może być sprzedana, a uzyskane pieniądze przeznaczone na spłatę długów. Sąd ustanowił syndyka masy upadłościowej. Została nim Magdalena Smółka. Przewodniczący Rady Pracowników stoczni,



Stocznia Marynarki Wojennej półtora roku była w tzw. upadłości układowej.

Tadeusz Szymelfenig poinformował, że pani syndyk zapewniła przedstawicieli spółki, iż produkcja w zakładzie będzie kontynuowana, a jeżeli zakład odzyska płynność finansową, sąd może przywrócić opcję upadłości ugodowej. Wynagrodzenia dla załogi będą wypłacane z Funduszu Świadczeń Gwarantowanych.

### Interes obronności

Przeciw redukcjom zatrudnienia występowały związki zawodowe. Jak mówił Tadeusz Mirkiewicz, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Wojska, zwolnienie czterystu z ponad tysiąca pracujących tu osób nie jest elementem restrukturyzacji, lecz krokiem zmierzającym do likwidacji spółki. Kilka dni po ogłoszeniu upadłości likwidacyjnej pod resortem obrony narodowej pikietowało około 200 związkowców z SMW.

- W związku ze zmianą kierunku upadłości Stoczni Marynarki Wojennej należy stwierdzić, że skutki poniosą nie tylko pracownicy, którzy mogą stracić swój zakład pracy, oczekując na wypłatę zaległych wynagrodzeń. Ucierpi wiarygodność MON, Marynarka Wojenna RP i szeroko pojęty interes obronności kraju - podkreślił w odczytaniu w trakcie pikiety oświadczeniu Mirosław Kamieński, przewodniczący stoczniowej „Solidarności”

W SMW od półtora roku realizowany był program restrukturyzacji, polegający głównie na sprzedaży zbędnego majątku, redukcji zatrudnienia i zwiększaniu kontraktacji zamówień. W 2010 r. zwolniono ok. 200 osób. Z obecnie pracujących 1068 osób w najbliższych miesiącach pracę może stracić ok. 400. Zakład ma ponad 800 wierzycieli. Kwota zadłużenia nie jest podawana do publicznej wiadomości. Ponad 99 proc. akcji Stoczni Marynarki Wojennej posiada Agencja Rozwoju Przemysłu, pozostałymi dysponuje Ministerstwo Obrony Narodowej. Stocznia oprócz zamówień MON realizowała także kontrakty m.in. dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa SAR oraz dla zleceniodawców z Belgii, Wielkiej Brytanii i Norwegii. Jakiś czas temu zawarła umowy z partnerami z Wietnamu i Indonezji na budowę żaglowców. Razem ze Stoczną Nauta zakład chce także remontować okręty podwodne typu Kobben. Na początku kwietnia stocznia podpisała porozumienie o współpracy przemysłowej i handlowej z francuskim koncernem DCNS.

**Czesław Romanowski**

# Jestem gotowy wrócić



Z Romanem Kraińskim, byłym prezesem Stoczni Marynarki Wojennej, rozmawia Czesław Romanowski

Fot. Piotr B. Stareńczak

nym remedium jest zwolnienie ludzi. To nieprawda.

**- Sam pan mówił o zwolnieniach...**

- Tak, tam trzeba było oczywiście przeprowadzić redukcję zatrudnienia, ale to tylko część procesu. Gdybym na tym jedynie opierał swój plan, zachowywałbym się nieprofesjonalnie. Warunkiem zmiany jest dopasowanie struktury i wielkości zatrudnienia do aktualnego rynku. A przede wszystkim i jest to o wiele trudniejsze, zmiana nawyków, mentalności, a w efekcie – wydajności pracy. Bo to co jest siłą tych stoczniowców, jest też ich słabością. Proszę sobie wyobrazić, że tam bardzo duża liczba ludzi pracuje po czterdzieści lat. Z jednej strony to oczywiście atut: doświadczenie powoduje, że są oni często unikatowi na rynku, ale z drugiej ci ludzie w żadnym innym zakładzie nie pracowali. A ponieważ ta stocznia była przez długi czas monopolistą, zapomniano w niej o efektywności. I w pewnym momencie zaczęto produkować bardzo drogo. Oczywiście, że w przemyśle zbrojeniowym jest drożej niż w cywilnym, ale to nie znaczy, że trzeba zjeść wszystkie koszty i jeszcze zysk. Nad tym również pracowaliśmy. I powiem szczerze, że pomimo braków, o których wspominałem, uważam, że była szansa na wyciągnięcie stoczni z kryzysu, a moja deklaracja nie była taka głupia...

**- Z całego wywiadu, o którym mówimy, tchnie optymizmem...**

- I nadal twierdzę, że nie był on na wyrost. Tyle że z biegiem czasu na przykład drastycznie zmniejszała się liczba zamówień na remonty jednostek marynarki wojennej. Zastąpienie tego w bardzo krótkim czasie cywilnymi remontami jest niezwykle trudne, bo są to inne ceny, inni ludzie, inna struktura zatrudnienia. To powodowało dziurę w płynności finansowej, zabrakło po prostu pieniędzy. W momencie, gdy ich zabrakło, sędzia komisarz nie miał wyboru, musiał ogłosić upadłość. Choć gdyby nam ktoś pomógł, pewnie byśmy się wygrzebali...

**- Kto?**

- Inwestor bądź właściciele. Chodziłoby nawet nie o jakieś wielkie pieniądze. Wiem, kilkadziesiąt milionów złotych to relatywnie dużo, ale weźmy pod uwagę, że stocznie w Gdyni czy Szczecinie padały z powodu miliardów. Tak więc była szansa, tym bardziej, że od nowego roku wdrożyliśmy już bardzo drastyczny plan restrukturyzacji. Sędzia komisarz egzekwował go z żelazną konsekwencją,

z każdego opóźnienia musiałem się tłumaczyć. Ale to dobrze, bo wymuszało pewną konsekwencję i gdyby nie ten brak pieniędzy... Bo stocznia nie jest pozbawiona zamówień. Tragedia polega na tym, że zamówienia będą płatne na koniec roku, a nam pieniądze są potrzebne już, teraz. Był problem przesunięcia w czasie.

**- Czy mimo to widzi pan przed stocznią jeszcze jakąś szansę?**

- To co powiedziałem wcześniej nie oznacza, że jest już po wszystkim. Nadal pozostaję optymistą, mimo, że teraz już wszystko będzie się działo bez mego udziału. Nowe prawo upadłościowe przewiduje, że w trakcie procesu – to zła nazwa, ale muszę jej użyć – likwidacyjnego – stocznia powinna być zrestrukturyzowana i sprzedana jako „stocznia w ruchu”. Nie wiem w tej chwili, czy tak będzie czy nie, ale jeżeli tak się stanie i przyjdzie inwestor, to jak najbardziej jest przed tą stocznią przyszłość. Na czym opieram swój optymizm? Proszę zwrócić uwagę, że w tej chwili w Europie nie wszystkie stocznie mają szansę. Stocznie produkcyjne, które robią proste statki padną, bo zniszczy je Chińczycy i Koreańczycy. Ten sam los czeka stocznie remontowe, które zajmują się prostymi naprawami. Proszę spojrzeć na Gdańską Stocznia Remontową: produkuje i remontuje statki specjalistyczne i dzięki temu ma się dobrze. A jaka stocznia w naszym kraju miała szansę produkować i remontować okręty wojenne? No właśnie tylko Stocznia Marynarki Wojennej! Nikt ich przecież nie będzie zamawiał czy remontował w Chinach! Nie mówiąc o tym, że narodowa flota powinna mieć swoją stocznia tu, na miejscu. Tak więc, jeśli ktoś rozsądny w tę stocznia zainwestuje, to ma ona szansę. Tyle że warunki się nie zmieniają: musi być efektywna i dopasowana do potrzeb.

**- Pan nie wierzy, że ktoś kupi stocznia w stanie upadłości?**

- W odróżnieniu od procesu układowego, w którym, gdyby się na to zgodzili wierzyciele, trzeba by było co roku spłacać im znaczące pieniądze, proces likwidacyjny polega na tym, że stocznia po restrukturyzacji i sprzedaży nie będzie miała nic. Wierzyciele odzyskają tyle, ile syndyk uzyska z zakupu. A więc ten, kto to kupi, a jeszcze jeżeli kupi mądrze, będzie właścicielem świetnego, wbrew pozorom, zakładu. Nie każdy to wie, ale ta stocznia, jako jedyna w Polsce i w znaczącej części Europy, ma urządzenie typu „syncrolift”, którym budowany okręt można spuścić i podnieść. To samo można

**- Panie prezesie, wywiad, który „Nasze MORZE” przeprowadziło z panem na początku 2010 roku, kończy się zdaniem: „Wierzę, że nam się uda”. Jednak się nie udało. Dlaczego?**

- No nie udało. To część szerszego zjawiska... Stoczni, w której wszystko się psuło przez kilkadziesiąt lat nie można naprawić w półtora roku. Prezesem byłem wprawdzie dwa lata, ale najpierw musiałem znaleźć sojuszników, a to trochę potrwało. Do zmian potrzebne są minimum dwa warunki: po pierwsze – ludzie, po drugie – pieniądze. No i wiedza, co się chce zrobić. Przyszedłem do stoczni, kiedy miała ujemne kapitały i bardzo trudno w tym momencie coś zmieniać niejako „z niczego”. Wielu uważało, że jedy-

oczywiście robić na pływającym doku, ale tam się przecież statków nie buduje - jeżeli się podniesie statek na pływającym doku, to jest on przez cały okres remontu zablokowany. Pochylnia, na której buduje się statek, przez cały czas produkcji też jest zablokowana. A tu, na zapleczu tej, nazwijmy to windy, znajduje się dwaście stanowisk roboczych, na których można budować lub remontować. To jest naprawdę fajna stocznia! Ona ma świetnych fachowców! Bo poza ograniczeniami wielkościami i wagowymi, może przyjąć do remontu każdy statek i okręt. Nie ma drugiej takiej.

**- Rozmawiamy dwa tygodnie po pańskim zwolnieniu. Nowy zarząd składa się z pana byłych współpracowników, zna pan tych ludzi. Jaką wróży im pan przyszłość?**

- Zarząd w okresie upadłości jest funkcją, z całym szacunkiem, bardziej dekoracyjną, ponieważ masą upadłościową, czyli de facto całym majątkiem stoczni, zarządza syndyk. Dopiero nowy właściciel, który zna problem i to kupi, będzie musiał się tym wszystkim martwić. To jest stocznia, w którą przez lata nie inwestowano. Ona remontowała post-radzieckie zabytki, wyjątkiem budowa *Gawrona*. A przecież czekają nas dwa duże przetargi, na ultranowoczesnego niszczyciela min...

**- Ale czy w takim stanie stocznia może w ogóle przystąpić do przetargu?**

- Formalnie rzecz biorąc nie wiem, nie mam doświadczenia w „byciu upadłym”. Ale czy zleciłby pan budowę nowoczesnych jednostek zakładowi w upadłości?

**- Oczywiście, że nie.**

- No właśnie, a to są przetargi stulecia. Drugi z nich to budowa okrętu wojennego, czego w Polsce jeszcze nikt nie robił. A Francuzi z koncernu DCNS

twierdzą, że da się to tutaj zrobić. Wierzę im, ponieważ zbudowali już szesnaście takich okrętów: w Chile, Brazylii, Pakistanie, Malezji i w Indiach. Pakistan nie jest przy nas przecież jakąś technologiczną Doliną Krzemową. Skoro można tam, można i tutaj!

**- Czy zwolnienie ze stanowiska prezesa było dla pana zaskoczeniem?**

- Wielkim. Ale jest to prawo właściciela, z którego skorzystał.

**- Było jakieś uzasadnienie tej decyzji?**

- Nie. Powiedziano mi, że jest to decyzja właściciela. I tyle. Trzeba powiedzieć, że to nawet nie było odwołanie. Po prostu skończyła się trzyletnia kadencja zarządu i mnie do niego nie powołano.

**- Czyli gdyby kadencja kończyła się, powiedzmy, za pół roku, byłby pan nadal prezesem stoczni?**

- Być może. Nie wiem.

**- W wywiadzie dla „Naszego MORZA” mówił pan o dobrej współpracy ze związkami zawodowymi...**

- Podtrzymuję tę opinię...

**- A jednocześnie te związki sprzeciwiały się redukcjom zatrudnienia, które, jak pan mówi, są jednym z koniecznych elementów restrukturyzacji zakładu...**

- To dwie różne sprawy. Każdy z nas ma swoją rolę, moją jest wymuszanie efektywności, ich ochrona miejsc pracy. Oni się ostatnio ze mną bardzo żarli, wygłaszali komunikaty w stylu „ustał dialog”, ale z nimi akurat rozstaliśmy się po przyjacielsku.

**- W chwili pańskiego odejścia ile jednostek było w stoczni?**

- Jeżeli chodzi o jednostki wojskowe to nie za dużo: *Nawigator*, *Gawron*, kilka mniejszych remontów: trałowiec, jakiś kuter oraz cztery, pięć jednostek cywilnych.

**- To mało.**

- Wiem. Mówiłem to już w tamtym wywiadzie, ale powtórzę: na to, żeby wygrywać przetargi, trzeba być tanim, a żeby być tanim, trzeba mieć obłożenie. Za mojej kadencji robiliśmy więc często

tak, że szliśmy poniżej ceny, żeby zapchać stocznię, żeby ludzie mieli robotę. A finansowy efekt zwolnień grupowych widać dopiero po pół roku. Te, które zrobiliśmy w zeszłym roku dopiero teraz przynoszą rezultaty. Tak więc myślę, że w wypadku mego zwolnienia zabrakło cierpliwości. To nie jest zakład, który można zreformować w miesiącach, raczej w latach. Francuzi, którzy odwiedzili stocznię kilka razy i którzy wcześniej byli w podobnej sytuacji: najpierw byli państwowym zakładem, potem się skomercjalizowali, mówili to samo: trzeba nie miesięcy, a lat. I doszli do tego, że mają rocznie 2,5 miliarda euro sprzedaży. Tylko, że tam jest ciągłość, ci sami ludzie, którym polecono wyprowadzić zakład, robią to od lat.

**- Czy wyobraża pan sobie sytuację, że *Gawron* pozostanie już na zawsze w takim stanie jak obecnie i już z nim się nic nie będzie działo?**

- Nie chciałbym wyobrażać sobie takiego scenariusza, bo byłoby to olbrzymie marnotrawstwo. Na razie słyszałem opinię, że jego budowa ma być kontynuowana. Tylko...

**- ...za co?**

- No właśnie, dobre pytanie. No bo po prostu szkoda tej jednostki. Wszyscy mówią: sam kadłub. To jest mocno krzywdząca opinia, bo w tej chwili mamy do czynienia ze statkiem. Nie okrętem, a statkiem, który posiada właściwie wszystko, by wypłynąć. Prawda, nie ma urządzeń nawigacyjnych, ale cała reszta jest. Teraz go trzeba tylko uzbroić.

**- Tylko...**

- No tak, to jest oczywiście najdroższe, ale to może być zakup amatorski, ministerstwo może to zrobić bez pośrednictwa stoczni. Ale stocznia musi ponosić nakłady tego, co sama robi i tu jest kłopot. Słyszałem, że myśli się nad prawnymi sposobami. To nie tylko chodzi o pieniądze, ale też o zabezpieczenie. Bo jak się pracuje dla Skarbu Państwa, to można dostać zaliczkę, ale trzeba ją czymś zabezpieczyć. To zresztą dotyczy wszystkich kontraktów zewnętrznych.

**- Czy fakt, że nie jest już pan prezesem SMW to dla pana osobista porażka?**

- Tak, bo uważam, że się do czegoś zobowiązałem, chciałem coś zrobić, a nie zrobiłem, nie dane mi było tego dokończyć. Na pewno nie jest to sukces. Szkoda mi tego, nie będę udawał. Szkoda, bo to fajny zakład.

**- Chciałby pan wrócić?**

- Zawsze jestem gotów.

**Ponad 99 proc. akcji Stoczni Marynarki Wojennej posiada Agencja Rozwoju Przemysłu, pozostałymi dysponuje Ministerstwo Obrony Narodowej.**

# Jak nam możecie pomóc?



Na zdjęciu od lewej: Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej Gdańskiej Stoczni Remontowej, Dariusz Adamski, przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego „Solidarności”, Patryk Michalak, przewodniczący Zarządu Stoczni Gdynia, Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego i Patrizio Pesci, wiceprzewodniczący CCMI.

Sposobom wyjścia z kryzysu oraz przyszłości przemysłu stoczniowego w Europie było poświęcone tzw. wystuchanie publiczne, które odbyło się w historycznej Sali BHP na dawnym terenie Stoczni Gdańsk. Uczestniczyli w nim m.in. przedstawiciele trójmiejskich stoczni, związkowcy, pracodawcy z sektora okrętowego i armatorzy.

Organizatorem był Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny. Marian Krzaklewski, przedstawiciel NSZZ „Solidarność” w EKES i sprawozdawca projektu wyjaśnił, że powodem zwołania posiedzenia był fakt, iż dyrektywa pozwalająca na pomoc państwa stoczniom w określonych sytuacjach, obowiązuje tylko do końca 2011 r. Jeszcze w tym roku Komisja Europejska ma podjąć decyzję o jej ewentualnym przedłużeniu. Krzaklewski podkreślił, że EKES jest za przedłużeniem możliwości pomocy państwa dla przedsiębiorstw sektora stoczniowego i unowocześnieniem tych ram tak, aby dotyczyły pomocy w produkcji np. urządzeń dla platform wiertniczych, czy infrastruktury na wybrzeżach. Jego zdaniem, w tych dziedzinach europejskie stocznie mogą konkurować ze stoczniami Dalekiego Wschodu dotowanymi przez swoje państwa.

- Spotkaliśmy się w Gdańsku, aby wysłuchać punktu widzenia przedstawicieli instytucji publicznych, organizacji związanych z przemysłem stoczniowym w Polsce - mówił prowadzący posiedzenie Patrizio Pesci, współprzewodniczący CCMI, grupy analitycznej do spraw zmian w przemyśle.

## Apelowanie o szansę

Jak wyjaśniali europejscy urzędnicy obecni na konferencji, raport, który powstanie na bazie wystuchania publicznego, ma zwrócić większą uwagę na branżę. Wnioski i zalecenia tam zawarte zostaną przekazane do decydentów politycznych i partnerów społecznych w całej Europie.

Marian Krzaklewski wyjaśnił na wstępie, że dozwolona pomoc państwa obejmuje restrukturyzację stoczni, tworzenie miejsc pracy, innowacje, badania i rozwój,

kredyty eksportowe i pomoc regionalną. Poinformował, że z obowiązujących od 2004 r. możliwości, stocznie europejskie skorzystały 35 razy.

Dariusz Adamski, przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego „Solidarności”, nie zostawił podczas swojego wystąpienia suchej nitki na polskim rządzie, stwierdzając, iż ów nie prowadzi i nie prowadził wcześniej żadnej polityki dotyczącej sektora stoczniowego.

- Politycy występowali raczej w roli przeszkadzających w poszukiwaniu inwestora dla stoczni - mówił Adamski. - Prowadzono działania nie dotyczące prywatyzacji, a przeciwnie - nacjonalizacji, szczególnie nacjonalizacji personalnej, usuwając specjalistów, a w zamian nominując nieudaczników, zabraniając kontraktacji w czasie, gdy był do tego dobry moment i tworząc fatalny klimat w społeczeństwie insynuacjami o miliardach



**Mieczysław Struk:** - Dobrze, że komitet ekonomiczny zrozumiał, że potrzebna jest wspólna, europejska polityka dotycząca przemysłu stoczniowego, w tym pomocy w razie zamknięcia stoczni.

złotych, które każdy podatnik niby płaci na stocznie. Polska nie przygotowała podstaw prawnych umożliwiających korzystanie z pomocy publicznej. To wstyd, że na tak ważnym spotkaniu, nie ma przedstawiciela rządu polskiego.

Według przewodniczącego, umiejętności stoczniowych specjalistów zostały zaprzepaszczone bezpowrotnie. Co czwarto pracujący na rzecz tej gałęzi przemysłu jest jednoosobową firmą, bez prawa do urlopu, bez prawa do opieki socjalnej, będąc potencjalnym kandydatem na podopiecznego opieki społecznej.

Karol Guzikiewicz, wiceprzewodniczący Solidarności SG, miał żal do europejskich urzędników.

- Szkoda, że wcześniej nie przyjechaliście nam pomóc, teraz możecie tylko zobaczyć, co zostało zniszczone, zniszczone również przez urzędników Unii Europejskiej - mówił. - Zobaczyliście Stocznice Gdańską w jednej trzeciej tego, co było kiedyś. Reszta terenów została rozgrabiona. „Gdańska” okaleczona, ale jakoś przetrwała, bo przyszedł kapitał ukraiński.

- W czym możecie nam jeszcze pomóc? - pytał przedstawiciele UE. - W tym, w czym nie mógł nam pomóc rząd polski. W Polsce nie ma definicji pomocy publicznej. Powinna być ona jasna, a przepisy jednakowe dla każdego kraju członkowskiego. Nie może być tak, że jeden urzędnik dowolnie je sobie interpretuje. Nie jesteśmy dla was zagrożeniem. Nasi pracownicy pracują w waszych stoczniach i są jednymi z lepszych. Dajcie nam szansę.

## Reakcja na kryzys

Arkadiusz Aszyk, członek zarządu Stoczni Gdańsk mówił, że polskie stocznie nigdy nie skorzystały z obowiązującej dyrektywy i możliwości pomocy państwa.

- W naszym kraju nie zostały przyjęte odpowiednie akty prawne, a Niemcy, Hiszpania i Francja korzystają z takiej pomocy - powiedział.

Jego zdaniem, wciąż nie ma w Polsce inicjatywy ustawodawczej zmierzającej do przyjęcia odpowiednich aktów prawnych. Wyjaśnił też, że taka pomoc jest udzielana z budżetu krajowego, a nie unijnego. I wyraził nadzieję, że w wypadku przedłużenia dyrektywy, Polska skorzysta z takiej możliwości.

Obecną sytuację w polskich stoczniach przedstawił Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej Gdańskiej Stoczni Remontowej, który skupił się na zakładach remontujących statki.

- W tym sektorze zatrudnionych jest około 15 tysięcy ludzi. Dzisiaj przy nabrzeżach należących do Grupy REMONTOWA, oprócz remontowanych i przebudowywanych jednostek, stoją cztery wieże do wydobywania ropy naftowej, co znakomicie świadczy o tym, że stocznie remontowe dostosowują się do sytuacji na rynku, szukają swoich nisz, swojej drogi. I robią to z sukcesem - mówił prezes Soyka, apelując do unijnych urzędników o spowodowanie łatwiejszego dofinansowania do przebudów statków.

- Ważnym dla nas postulatem jest, aby w przypadkach konieczności zmniejszenia liczby pracowników w stoczniach, państwo pomagało w tworzeniu osłon socjalnych, tak by pracownicy nie byli zostawiani sami sobie - dodał prezes Soyka.

Z kolei Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego, uważa że

**Piotr Soyka:** - Światowy kryzys nadal trwa, ale w przemyśle okrętowym panuje ożywienie, mniej w sektorze produkcyjnym, bardziej w remontach i przebudowach.

pomoc publiczna może być ukierunkowana na działania promocyjne, promowanie idei inwestowania w stocznie.

Reinhard Lücken, sekretarz generalny CESA przyznał, iż rok temu Europa nie była zdolna odpowiedzieć na wyzwanie, jakim był kryzys, w tym kryzys w przemyśle stoczniowym. Według niego, sektor ten pozostawiony został własnemu losowi

- Teraz stwierdzamy, że reakcja na kryzys jest potrzebna i możliwa - mówił szef CESA. - Stocznie mogą z sukcesem walczyć o swoje. Pan prezes Soyka i pan prezes Aszyk są tego optymizmu żywym przykładem.

Wszyscy uczestnicy wysłuchania stwierdzali, że europejski przemysł stoczniowy musi otrzymać szansę dalszego rozwoju. A szansę tę widzą w produkcji m.in. jednostek specjalistycznych i przyjaznych środowisku naturalnemu czy konstrukcji stalowych, na przykład do elektrowni wiatrowych.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny jest organem konsultacyjnym UE, który tworzą przedstawiciele różnych podmiotów społeczno-gospodarczych, np. pracodawców, związków zawodowych, organizacji rolniczych i rzemieślniczych oraz organizacji pozarządowych zajmujących się ochroną środowiska, konsumentów, praw człowieka i kulturą. Łącznie liczy 344 członków. Polskę reprezentuje 21 osób.

**Tekst i zdjęcia:**  
**Czesław Romanowski**





Polska bardzo morska

## Marynarka w ogniu...

## dyskusji

Fot. Tomasz Falba

Na seminarium pojawili się najlepsi specjaliści do spraw bezpieczeństwa morskigo.

## Edukacja, edukacja i jeszcze raz edukacja. Taki był główny cel seminarium naukowego na temat bezpieczeństwa morskigo, które odbyło się w Gdyni.

Organizatorem spotkania był Wojskowy Instytut Wydawniczy, wydawca m.in. doskonale znanego osobom interesującym się marynarką wojenną, „Przeglądu Morskigo”. 29 kwietnia w sali Klubu MW Riwiera w Gdyni, zgromadziło się kilkudziesięciu najwybitniejszych polskich specjalistów zajmujących się bezpieczeństwem morskim RP. Wśród nich byli przedstawiciele nie tylko MW, ale także Ministerstwa Infrastruktury, Straży Granicznej, Urzędu Morskigo w Gdyni, Akademii Marynarki Wojennej, Morskigo Służby Poszukiwania i Ratownictwa SAR czy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskigo.

Uczestnicy spotkania rozmawiali o stanie i perspektywach bezpieczeństwa morskigo naszego kraju, zarówno ogólnie, jak i w szczegółach. Była więc mowa o zagrożeniach morskigo interesów Polski na Bałtyku i poza nim, o bezpieczeństwie granic, o bezpieczeństwie ekologicznym i o zarządzaniu kryzysowym. Niektóre z wystąpień kończyły się gorącymi dyskusjami, które z sali seminarium przenosiły się do kuluarów.

Szczególnie emocje wzbudziły referaty kmdr. dr. hab. Tomasz Szubrychta i kmdr. por. rez. dr. hab. Krzysztofa Kubiaka. Obaj związani z Akademią Marynar-

ki Wojennej w Gdyni, od lat należą do najbardziej aktywnych uczestników debaty na tematu bezpieczeństwa morskigo.

Szubrycht ubolewał, że Polska nie zdołała do tej pory jasno i precyzyjnie zdefiniować co jest jej interesem jeśli chodzi o bezpieczeństwo morskigo. Wykazywał, na przykładach zaczerpniętych z oficjalnych dokumentów państwowych, brak konsekwencji w traktowaniu tej sprawy. Udowadniał, że nasz kraj nie określił nawet, które akweny mają dla niego żywotne znaczenie.

- Nic dziwnego, że w tym kontekście niektórzy pytają: „Po co nam w ogóle Marynarka Wojenna?” - mówił. - Takim ludziom odpowiadam zwykle, że z MW jest jak z polisą ubezpieczeniową. Nie wykupujemy jej na teraz, tylko na przyszłość, aby być przygotowanym, gdy stanie się coś złego.

- Źródłem utrzymania na morzu (w zawodach marynarskich i nie tylko, na polskich i niepolskich statkach) szukać może znacznie ponad 60 tysięcy Polaków. Czyni to z Polski kraj w znacznie większym stopniu „morski”, niż ze szczyjących się znacznie większym doświadczeniem w „uprawianiu morza” Wielkiej Brytanii czy Grecji - mówił z kolei Krzysztof Kubiak. -

Czy ci wszyscy ludzie, z których część podlega zagrożeniom, np. terrorystycznym czy pirackim, nie zasługują na ochronę? A czy ochrona własnych obywateli, także poza granicami, nie powinna należeć do żywotnych interesów państwa?

Kubiak przekonywał, że obecnie największym niebezpieczeństwem dla polskich interesów jest zaburzenie światowych, morskigo linii komunikacyjnych. W dobie gospodarki globalnej może się to odbić choćby na cenach paliw, a co za tym idzie portfelach przeciętnych Polaków. Dlatego właśnie niezbędna jest obecność naszych okrętów na tak odległych akwenach jak Ocean Indyjski czy południowy Atlantyk.

Na niebezpieczeństwo zakłócenia komunikacji morskigo zwracał uwagę także kmdr dr. hab. Krzysztof Rokiciński, który mówił o zagrożeniach dla morskigo interesów RP na Bałtyku.

- Utrzymanie i drożność szlaków żeglugowych, szczególnie w cieśninach duńskich powinny być traktowane jako nasz podstawowy interes - przekonywał. - Dzisiaj Morze Bałtyckie jest morzem spokojnym, ale przecież nikt nie zagwarantuje takiej sytuacji na zawsze. Dlatego potrzebne są nam sprawne siły morskigo, w skład których wchodzić będzie także Marynarka Wojenna.

- Wymiana poglądów, dyskusja - to chyba jest największa wartość tego spotkania - wyjaśnia kmdr por. dr Mariusz Konarski, redaktor prowadzący „Przeglądu Morskigo”, autor znany także dobrze czytelnikom „Naszego MORZA”, który był bezpośrednio zaangażowany w organizację imprezy. - Wiem, że tego rodzaju konferencji było już wiele, ale edukacji nigdy dosyć. Materiały z tego seminarium zostaną niebawem opublikowane. Mamy nadzieję, że dotrą do wielu osób i przekonają ich, że bezpieczeństwo morskigo to ważny problem. Myślmy też o tym, by takie spotkania organizować cyklicznie.

Tomasz Falba



Europejski Dzień Morza 2011

# Kultura morska nad Motławą

W przedostatni weekend maja warto zarezerwować sobie czas na uczestnictwo w obchodach Europejskiego Dnia Morza, który w tym roku odbędzie się w Gdańsku.

Mieszkańców miasta oraz turystów na pewno przyciągnie zorganizowany w ramach Europejskiego Dnia Morza - Europejski Festyn Morski - wspólne przedsięwzięcie Urzędu Miejskiego w Gdańsku oraz Centralnego Muzeum Morskiego w ramach unijnego projektu SaeSide. Będzie to trzydniowa (20-22 maja), plenerowa impreza z konkursami dla publiczności, która odbędzie się na terenie CMM, na wyspie Ołowianka. Oto kilka z atrakcji, zorganizowanych zarówno na terenie nadbrzeża jak i w budynku muzeum:

- Budowa tradycyjnej łodzi drewnianej, czyli podglądanie profesjonalnej grupy szkutników z Polski i Niemiec przy pracy. Przez trzy dni można będzie zobaczyć postępy w pracy nad łodzią, która częściowo została zbudowana w Rostoku, a z okazji obchodów Europejskiego Dnia Morza 2011 zostanie przewieziona do Gdańska. Tutaj budowa zostanie zakończona metodami wyłącznie tradycyjnymi.

- Wystawa małych łodzi drewnianych różnego typu, zobaczyć będzie można

kajak morski, kajak rekreacyjny, kanu, łódź wiosłowa. W budynku muzeum wyświetlany będzie film przedstawiający wymienione modele w trakcie budowy. Zaplanowano również możliwość praktycznego wypróbowania gotowego sprzętu w pobliskiej marinie.

- Pokazy rzemiosła szkutniczego, czyli wspólne budowanie prawdziwej żaglówki! Szkutnicy udzielą chętnym instrukcji, pokażą jak używać profesjonalnych narzędzi, będą nadzorować prace nad jednostką.

Dodatkowe atrakcje to m.in. tradycyjne szycie żagli, zaplatanie lin żeglarskich, zajęcia plastyczne dla dzieci, czy stanowiska edukacyjne zorganizowane przez pracowników Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Niezwykle ciekawie zapowiada się chociażby program dla rodzin pt. „Życie na statku i okręcie”, czyli zajęcia, podczas których można się będzie dowiedzieć, jak walczone i jak spędzano czas wolny od pracy na statkach i okrętach w XVII i XVIII wieku, a także

jakie zwyczaje i przesady cechowały ówczesnych marynarzy.

Gościem specjalnym wydarzenia będzie ambasador ds. morskich miast Gdańska - medalista olimpijski, mistrz Polski, Europy i Świata w żeglarskim - Mateusz Kusznierecz. Międzynarodowy, finansowany ze środków Unii Europejskiej, projekt SeaSide, który patronuje przedsięwzięciu, postawił sobie za cel tworzenie miejsc kultury morskiej w rejonie południowego Bałtyku i promocję regionów leżących wzdłuż wybrzeży południowego pobraża Morza Bałtyckiego realizowana poprzez wspólne działania. Trzy główne cele, jakie wyznaczyci sobie partnerzy projektu (Niemcy, Polska, Litwa i Szwecja) to przygotowanie międzynarodowej wystawy, opracowanie nowych produktów turystycznych oraz stworzenie wielkiego atlasu, będącego źródłem wiedzy o morskim dziedzictwie kulturowym.

Oficjalnym punktem tegorocznych obchodów Europejskiego Dnia Morza jest przede wszystkim zaplanowana na 19 i 20 maja w Filharmonii Bałtyckiej na Ołowiance międzynarodowa konferencja z udziałem przedstawicieli władz unijnych, przedstawicieli rządów Polski, krajów Unii Europejskiej oraz instytucji i organizacji związanych z gospodarką morską i rybołówstwem. Główny przekaz konferencji to „Putting people first”, dlatego poruszone będą w jej trakcie takie tematy jak: atrakcyjność pracy w sektorze morskim, europejska strategia dla regionu Morza Bałtyckiego czy efektywność transportu morskiego. Chętni do wzięcia udziału w konferencji mogą rejestrować się na stronie [http://ec.europa.eu/maritime-affairs/maritimeday/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritime-affairs/maritimeday/index_en.htm).

**Czesław Romanowski**





Większy z dwóch basenów modelowych CTO.

# Modele i nauka

Z okazji mijającego w tym roku 40-lecia działalności Centrum Techniki Okrętowej SA, ta kluczowa dla całej branży morskiej placówka naukowo-badawcza, zorganizowała cykl seminariów. Są one nie tylko okazją do prezentacji dorobku naukowo-badawczego i projektowego CTO, ale również sygnalizowania bieżących problemów, takich jak coraz to nowe uregulowania prawne obowiązujące projektantów, budowniczych i operatorów statków.

Na pierwszym z cyklu sześciu spotkań, zorganizowanym pod hasłem „Statki - badania i projektowanie” w Ośrodku Hydromechaniki Okrętu CTO SA 31 marca br., tematem, który wzbudził szczególne zainteresowanie były zarówno same uregulowania (już obowiązujące i planowane do wprowadzenia w niedługim czasie) dotyczące projektowych i eksploatacyjnych indeksów efektywności energetycznej statków, jak i możliwości konsultingowe i projektowe CTO pomagające dostosować nowe projekty statków do wymogów związanych z tymi uregulowaniami.

Przedstawiono także m.in. możliwości i dorobek CTO w zakresie projektowania statków (własne projekty jednostek pływających i wsparcie procesu projektowania oferowane klientom zewnętrznym, nie tylko na tradycyjnych polach, jak badania w basenach modelowych), badania i eliminacji drgań konstrukcji okrętowych, itp. Odbyło się także zwiedzanie laboratoriów Ośrodka Hydromechaniki Okrętu oraz pokazy badań modelowych.

Wysoka frekwencja zaproszonych gości, zarówno specjalistów, jak i studentów, potwierdziła żywe zainteresowanie środowiska sprawami okrętowymi.

## Badania unijne

Warto tu przypomnieć, że Ośrodek Hydromechaniki Okrętu Centrum Techniki Okrętowej SA dysponuje następującymi obiektami:

- dużym, jednym z większych w Europie, głębokowodnym basenem holowniczym (basenem modelowym)



Badania właściwości manewrowych statku na mniejszym basenie modelowym CTO.

o długości 265 m, szerokości 12 m i głębokości 6 m wyposażonym w pomost holowniczy o maks. prędkości 4 m/s i wywoływacz fal;

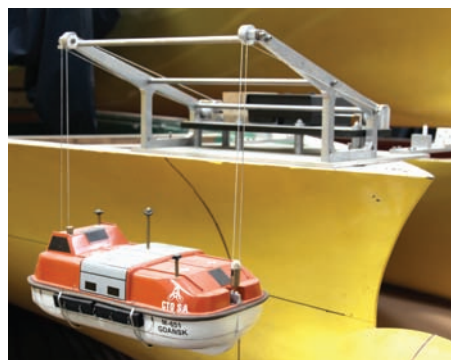
- małym basenem holowniczym o długości 60 m, szerokości 7 m i regulowanej głębokości do 3,25 m wyposażonym w pomost holowniczy o maks. prędkości 4 m/s i wywoływacz fal;
- tunelem kawitacyjnym o wymiarach przestrzeni pomiarowej 0,8 m × 0,8 m × 3,0 m z maksymalną prędkością przepływu wody równą 20 m/s;
- tunelem aerodynamicznym z przestrzenią pomiarową o wymiarach 1,4

× 0,9 × 4,0 m i maksymalnej prędkości przepływu wody równej 20 m/s;  
 ■ urządzeniami do obróbki i przygotowania modeli kadłubów i pędników okrętowych.

Przy okazji seminarium i zwiedzania infrastruktury można się było m.in. dowiedzieć, że upadek znacznej części polskiego przemysłu okrętowego (zamknięcie dwóch dużych stoczni produkcyjnych w 2009 roku) nie doprowadził do załamania sektora komercyjnych badań modelowych dla takich klientów, jak stocznie czy biura projektowo-konsultingowe, gdyż już wcześniej następował znaczący wzrost udziału zleceń zagranicznych, z powodzeniem wypełniający lukę po zmniejszającym się zapotrzebowaniu ze strony stoczni polskich. Zatrudnienie basenom modelowym daje także m.in. udział CTO w unijnych programach badawczo-rozwojowych.

## Dzień otwarty

Seminaria zaplanowano głównie dla specjalistów z branży, ale również niezwiązany zawodowo z okrętownictwem hobbysta czy miłośnik statków i w ogóle techniki, będzie miał okazję zobaczyć infrastrukturę chyba najbardziej widowiskowej części działalności naukowo-badawczej i projektowej CTO - baseny modelowe. Dzień otwarty okrętowego basenu modelowego, podczas którego wyżej wymienione elementy infrastruktury badawczej zostaną udostępnione zwiedzającym, odbędzie się w ramach IX Bałtyckiego Festiwalu Nauki. W obiektach tych, 26 maja w godzinach od 9 do 15 będą odbywały się pokazy laboratoryjne badań modelowych statków lub innych obiektów pływających. Konieczne jest wcześniejsze zarezerwowanie miejsca w grupach odwiedzających Ośrodek Hydromechani-



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Model już gotowy...**

ki Okrętu CTO (szczegóły na stronie [www.festiwal.gda.pl](http://www.festiwal.gda.pl)).

Na koniec warto dodać, że spółka osiąga sukcesy nie tylko w branży okrętowej. CTO SA realizuje także wiele innych programów: jachtowy, inżynierii środowiska, urządzeń badawczych, energii odnawialnej i *offshore*, a nawet inżynierii medycznej (CTO bierze udział w programie opracowania polskiego sztucznego serca). Cykl sześciu seminariów organizowanych w 2011 roku w CTO SA, poświęcony jest właśnie tym wszystkim programom.

**PioSta**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Prace przy budowie modeli i ich przygotowaniu do badań w basenie holowniczym.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. ZMP Gdynia SA



*Port Gdynia  
pogłębiony*

**Holenderska pogłębiarka ssąca nasiębierna ze smokiem włączonym Geopotes 15, w czasie pracy.**

# Korzyści ukryte pod wodą

W Gdyni, na konferencji prasowej przedstawiono szczegóły jednego z większych projektów inwestycyjnych ostatnich lat w polskich portach. Mowa o kompleksowym pogłębieniu gdyńskiego portu, co umożliwi przyjmowanie większych statków przy wielu nabrzeżach.

31 marca 2011 roku Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA pomyślnie zakończył realizację inwestycji pod nazwą „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”. Została ona dofinansowana kwotą 53,73 mln zł ze Środków Funduszu Spój-

ności UE w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Podstawowym celem projektu było zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków oraz poprawa warunków nawigacyjnych w Porcie Gdy-

nia. Ten efekt osiągnięto jeszcze przed zakończeniem projektu. Gdy część prac była już wykonana, przy niektórych nabrzeżach zaczęto obsługiwać większe niż przedtem statki. Również, opisywane przez nas niedawno zawinięcie rekordowo dużego pojemnikowca do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego.

Przebudowa Kanału Portowego poprzez jego pogłębienie do docelowej głębokości -13,5 m pozwala na obsługę statków o całkowitym zanurzeniu do 13 metrów przy nabrzeżu Holenderskim i 12,7 metra przy Hel skim I (w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym - BCT).

Zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży odbywało się głównie przez ułożenie na uprzednio wyprofilowanym dnie pojedynczej warstwy geowłókniny technicznej, a następnie ułożenie warstwy worków uszytych z tkaniny geotekstylnej, wypełnionych piaskiem. Warstwa geowłókniny układana była z zakładem i mocowana do dna szpilkami z pręta. Geowłóknina wykładana też była na ściankę szczelną lub ścianę skrzyni na wys. 50 cm i na zewnątrz umocnienia też ma 50 cm. Worki o wymiarach 2,0 x 1,5 x 0,45 m, ułożone zostały ściśle i powiązane linkami przewlekkanymi przez specjalne ocynkowane otwory. Przestrzenie we wnękach na styku stalowej ścianki szczelnej i worków wypełniane było tzw. korkiem betonowym. Długość zabezpieczonych nabrzeży wynosi ok. 2470 m, a łączna powierzchnia umocnienia dna wzdłuż nabrzeży – prawie 50 tys. m<sup>2</sup>.



Fot. ZMP Gdynia SA

Fot. ZMP Gdynia SA



**Pogłębiarka ssąca nasiębierna ze smokiem wleczonym Inż. Stanisław Łęgowski gdańskiego Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych (PRS) wychodzi z portu Gdynia z urobkiem, udając się na kłapawisko.**

Fot. ZMP Gdynia SA



**Polska pogłębiarka wieloczerpakowa Rozgwiazda.**

W ramach inwestycji:

- Wykonano prace czerpalne w Kanale Portowym, pogłębiono i zwiększono średnicę obrotnic portowych, przebudowano sześć nabrzeży, pogłębiono dno przy nabrzeżach oraz przebudowano Głowicę Ostrogi Pilotowej. Efektem tego ostatniego jest zwiększenie szerokości wejścia wewnętrznego do portu do 98 m na głębokości maksymalnej -13,5 m, co pozwala na bezpieczniejsze manewrowanie statków o większej szerokości.

- Uzyskano znaczące zwiększenie głębokości przy nabrzeżach Francuskim, Norweskim i Słowackim. Dalsze plany rozwoju portu zakładają budowę i przebudowę kolejnych nabrzeży umożliwiających wykorzystanie uzyskanej głębokości -13,5 metrów.

- Umocnienie przyległych do nabrzeży odcinków dna zapobiega podpiłkaniu ich konstrukcji przez ruch wody wywoływany pracą śrub i sterów strumieniowych statków, zapewniając stateczność i bezpieczeństwo nabrzeży.

- Pogłębiono i zwiększono również średnicę obrotnic portowych. W rezultacie osiągnięto większe bezpieczeństwo podczas wykonywania manewrów oraz możliwość obsługi większych statków - o zanurzeniu do 13 m i długości około 200 m na Obrotnicy nr 2 i długości około 250 m na Obrotnicy nr 3.

Realizacja „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia” była niezbędna do rozpoczęcia innych inwestycji, które będą realizowane zgodnie z dokumentem „Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015”. W niedalekiej przyszłości port planuje kolejny etap pogłębiania, który ma pozwolić na obsługiwanie w Gdyni statków o zanurzeniu do ok. 15 m, będzie to jednak wymagało prac pogłębiarskich również na torze podejściowym do portu na Zatoce Gdańskiej.

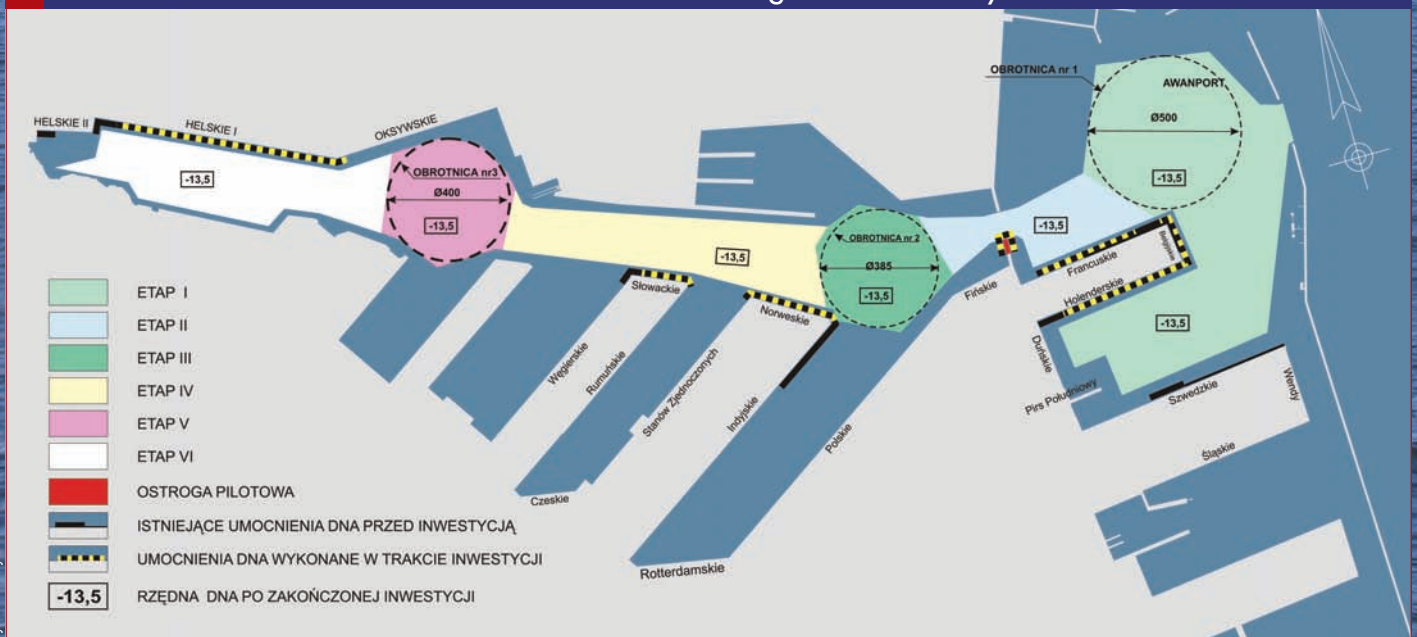
rel, PioSta

Fot. H. Sagan / ZMP Gdynia SA



**Niemiecka pogłębiarka wieloczerpakowa Kategats.**

### Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia



Rys. ZMP Gdynia SA

*Soldek – klejnot wśród muzealnych statków handlowych*



# Nasza duma i troska

**Co jakiś czas w prasie pojawiają się postulaty przeniesienia *Soldka* w inne miejsce, ale póki co, cumuje on przed siedzibą Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.**

**Trzydzieści lat temu Centralne Muzeum Morskie stało się właścicielem rudowęglowca *Soldek*.**

**W rocznicę tego wydarzenia w siedzibie muzeum odbyła się konferencja poświęcona zabytkowej jednostce.**

Jak w swoim referacie wyjaśniał Robert Domżał, kierownik działu Historii Budownictwa Okrętowego CMM, portem docelowym *Soldka* jako statku-muzeum miał być Szczecin, okolice Wałów Chrobrego. W grudniu 1980 roku zacumował tam i jak pisała jedna z gazet „odstawiony w krzaki, niszczał przy najdalszym z nabrzeży, okradziony z wszystkiego,

co miało jakąkolwiek wartość, był tylko kupą żelastwa”.

W tym czasie, Przemysław Smolarek, ówczesny dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, robił co w jego mocy, by sprowadzić jednostkę do siebie. Na szczęście zarząd armatora, Polskiej Żeglugi Morskiej, dość szybko zorientował się, że tylko Gdańsk zapewni *Soldkowi* przetrwanie.

Gdy statek trafił w kwietniu 1981 roku do Stoczni Gdańskiej, okazało się, że to nie koniec kłopotów z przekształceniem rudowęglowca w jednostkę muzealną. W stoczni była skomplikowana sytuacja, był czas Solidarności...

- Przez rok nic się na *Soldku* nie działo, dokonano jedynie niezbędnych, drobnych remontów - mówił dr Domżał. - Dopiero wkroczenie do akcji Gdańskiej Stoczni Remontowej, ruszyło sprawę do przodu. W 1984 i 1985 roku stocznia ta przystosowała jednostkę do celów wy-

stawiennicznych. Głównym założeniem było przywrócenie jej do stanu z roku 1949. Nie udało się tego zrobić w stu procentach, bowiem część dokumentacji uległa zniszczeniu, ale zrobiono wszystko, co było wówczas możliwe. Prace zakończono w lipcu 1985 roku.

## ***Soldek* buduje Polskę**

Na początku *Soldek* stał po drugiej stronie Motławy, przy ul. Wartkiej. Później, przeniesiono go na miejsce docelowe - przy siedzibie CMM na wyspie Ołowianka. Odezwały się wówczas głosy, że jednostka zasłania piękny budynek muzeum... Padały też różne propozycje co do sposobu wykorzystania jednostki, np. by *Soldek* stał się hotelowcem.

Jerzy Litwin, dyrektor CMM jest dzisiaj zdania, że za jakiś czas *Soldek* powinien opuścić miejsce przy siedzibie muzeum i stanąć w ogrodzonej i osuszonej

części basenu dokowego byłej Stoczni Gdańskiej.

Pierwszą wystawą zorganizowaną na statku-muzeum uczczono czterdziestą rocznicę powstania Stoczni Gdańskiej. W pierwszym roku jednostkę zwiedzało około tysiąca osób dziennie. W ciągu ćwierć wieku, oprócz wystaw, organizowano tam koncerty, przedstawienia teatralne oraz konkursy, np. konkurs paleń fajki. Statek stanowił także tło do reklamy samochodu.

- CMM nie ustaje w staraniach, by zdobyć pieniądze na nowe, interaktywne wystawy, pokazać *Soldka* od bardziej nowoczesnej strony. Nie udało nam się jednak, mimo dwukrotnych aplikacji, tych środków uzyskać - mówił dr Domżał. - Nie ustajemy jednak w staraniach, by tak się stało.

- Dlaczego budowa *Soldka* zasługuje na podziw i szacunek? - pytał kolejny z prelegentów, inżynier Witold Kuszewski, wiceprezes Towarzystwa Przyjaciół Statku-Muzeum *Soldek*. - Żeby to zrozumieć, powinniśmy się przenieść za pomocą wehikułu czasu do tamtych realiów: po zakończeniu wojny, Polska uzyskała szerszy dostęp do morza, dostała dwa wielkie miasta-porty: Gdańsk i Szczecin, ale były to porty strasznie, w około osiemdziesięciu procentach, zniszczone. Zadanie przywrócenia ich, by były w stanie budować statki, było niezwykle trudne i pracochłonne.

W dodatku obiekty stoczniowo-portowe były przejęte przez administrację radziecką, co ograniczało nam do nich dostęp. W maju 1945 roku między Polską a ZSRR uzgodniono zasady przekazywania majątku stoczniowego, które były dla naszego kraju wybitnie niekorzystne: jedynie 30 procent należało się Polsce, resz-

tę miała przejść strona radziecka. Stocznie były więc ogałacane z większości wyposażenia, które wywożone było do Związku Radzieckiego. Tak działo się również w wypadku terenów, na których powstała Stocznia Gdańska. Problemem był także brak wykwalifikowanej kadry oraz pracowników. Dla tych pierwszych otwierano więc uczelnie, tych drugich stonkowo szybko przybywało.

Dlaczego pierwszymi jednostkami zbudowanymi w polskich stoczniach miały stać się rudowęglowce?

- Polsce potrzebne były wówczas środki do zakupu żywności lub surowców do odbudowy kraju - tłumaczył inż. Kuszewski. - A naszym podstawowym surowcem eksportowym był węgiel. W 1946 roku zrodziła się więc myśl o budowie jednostek, którymi moglibyśmy wozic go do Skandynawii, by stamtąd przywozić rudę żelaza niezbędną dla naszych hut.

Bano się, że Stocznia Gdańsk nie poradzi sobie z tym zadaniem. Nie można było jednak zlecić budowy w stoczni zagranicznej, gdyż państwo nie dysponowało dewizami. Dzięki *Soldkowi* i następnym z serii rudowęglowcom, tworzyły się zręby przemysłu stoczniowego, który w przyszłości miał stanowić jeden z filarów polskiej gospodarki.

- A więc budowę pierwszego pełnomorskiego statku, jakim jest *Soldek*, możemy uznać za symboliczny początek polskiego powojennego przemysłu stoczniowego - powiedział na zakończenie Witold Kuszewski.

### Jubilerska robota

Marek Twardowski, kustosz *Daru Pomorza*, przypomniał, że dla naszej floty handlowej, Stocznia Gdańsk zbudowała

w sumie pięć jednostek typu B-30. Jako drugi po *Soldku* na wodę spłynął rudowęglowiec *Jedność Robotnicza*. Ostatni, szósty statek tego typu, nazwany *1 Maja*, został sprzedany do ZSRR i był pierwszym, sprzedanym przez naszą stocznice za granicę. Każda z tych jednostek wykonała ponad tysiąc rejsów. Nieco inne wersje wyprodukowano na zamówienie Związku Radzieckiego. Jednostkami zainteresowała się również radziecka marynarka wojenna, część z nich została przebudowana na statki pomocnicze i zaopatrzeniowe dla wojska, te uzbrojono w działka przeciwlotnicze. Pod koniec lat 70. zaczęto sprzedawać jednostki na złom, pierwszym był *Wieczorek*. Wszystkie zostały złomowane w Szkocji. Ostatnia z radzieckich jednostek w 1987 roku.

Henryk Woźniak, kierownik zespołu głównych projektantów Gdańskiej Stoczni Remontowej, która nie tylko przekształciła jednostkę w muzeum, ale także dba o nią w dalszym ciągu, przeprowadzając od czasu do czasu remonty, zachwycał się nitowaną konstrukcją *Soldka*.

- Dla mnie to, co robili wtedy robotnicy stoczni to wręcz jubilerska robota - mówił, pokazując rzędy nitów „ozdabiających” kadłub jednostki. Mówił też o największym problemie, z jakim borykają się stoczniowcy: korozji.

- Niestety, im statek starszy, tym jest ona najbardziej powszechną przyczyną defektów - mówił. - W niektórych miejscach ubytki nią spowodowane sięgają nawet pięćdziesięciu procent.

Wtórował mu Leonard Wieliczko, kierownik biura okrętowego CMM: - Skrajnik dziobowy i wręgi w ładowni numer jeden to nasz największy kłopot. Rozważyć należy również remont ładowni numer 2. Nie jest wesoło, bo nie ma na te naprawy pieniędzy.

Sylwetka *Soldka* znalazła się na kilkudziesięciu pamiątkowych medalach, poświęconych polskiemu przemysłowi stoczniowemu. Wyszukał je i przedstawił Maksymilian Stachowiak, skarbnik Towarzystwa Przyjaciół Statku-Muzeum *Soldek*. Jego prezes, profesor Bolesław Mazurkiewicz na zakończenie seminarium stwierdził, iż nie wyobraża sobie, by nie znalazły się fundusze na dalsze utrzymanie i niezbędne remonty *Soldka*.

#### Jerzy Litwin:

**- *Soldek* docelowo powinien stanąć w ogrodzonej i osuszonej części basenu dokowego byłej Stoczni Gdańskiej.**



**Tekst i zdjęcia:  
Czesław Romanowski**



*Siedemdziesiąta rocznica  
śmierci Mariusza Zaruskiego*

**Kapitanowie ż. w. Daniel Duda  
i Andrzej Królikowski oraz uczniowie  
Szkoły Podstawowej Nr 40 w Gdyni  
spuszczają na wodę wieniec.**

# Wieniec dla Generała

8 kwietnia minęła rocznica śmierci zmarłego w 1941 roku, generała brygady Mariusza Zaruskiego. Dzień wcześniej na wodach Zatoki Gdańskiej odbyła się uroczystość upamiętniająca wielkiego, polskiego patriotę.

- Jako prezes zarządu Ligi Morskiej i Rzecznej chyłę czoło przed postacią Mariusza Zaruskiego - mówił na pokładzie *Tucana* kpt. Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. - I dedykuję mu słowa Benedykta XVI: „kto ma nadzieję, ten żyje inaczej”. Myślę, że generał żyje teraz inaczej, żyje w naszych sercach.

W rocznicowym rejsie po wodach Zatoki Gdańskiej jednostką gdyńskiego Urzędu Morskiego, wziął również udział kpt. Daniel Duda - inicjator przedsięwzięcia, szef Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, ksiądz Edward Pracz, duszpasterz ludzi morza oraz delegacja gdyńskiej Szkoły Podstawowej Nr 40 im. kpt. ż.w. Olgierda Borchardta i delegacja członków LMIR z Gdyni.

Kapitan Daniel Duda przypomniał w skrócie niezwykle barwny życiorys Zaruskiego oraz okoliczności jego śmierci. Urodzony w 1867 roku Zaruski był fotografikiem, malarzem, poetą i prozaikiem. Uwielbiał zarówno góry, jak i morze, był

taternikiem, grotolazem, ratownikiem, popularyzatorem narciarstwa i turystyki górskiej (założył Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe), instruktorem harcerskim, ale również propagatorem żeglarstwa morskiego. Przed pierwszą wojną światową został zesłany przez rosyjskie władze do Archangielska. Wstąpił do Legionów, w wolnej Polsce dosłużył się stopnia generała brygady. W 1927 r. powołany został na stanowisko starosty morskiego, a już na emeryturze, w latach 1934-39 był kapitanem harcerskiego żaglowca *Zawisza Czarny*, gdzie otaczany był tak wielkim szacunkiem, że pomimo jego nalegań, aby tytułować go kapitanem, młodzież powszechnie zwracała się do niego „Panie Generale”. Ostatni rejs na szkunerze Zaruski kończył w 1939 roku. Świadomie zwlekał z wyruszeniem w przygotowany na sierpień 1939 kolejny rejs, postanowił bowiem nie opuszczać ojczyzny w potrzebie, choć mógł uratować i siebie, i załogę, i statek.

- Generał w 1939 roku próbował użyć przydziału mobilizacyjny - mówił kapitan Duda. - Wyemigrował z Wybrzeża przez Warszawę do Lwowa, gdzie mieszkał w ogrodzie zoologicznym. Tam został aresztowany przez funkcjonariuszy NKWD, którzy wiedzieli, z jak niezwykłą

postacią mają do czynienia. Zmarł w więzieniu NKWD, w Chersoniu, z powodu wycieńczenia organizmu. Jego ciało wyrzucono na pobliskie wysypisko.

Jesienią 1997 roku z inicjatywy Związku Harcerstwa Polskiego urnę z ziemią z grobu gen. Zaruskiego sprowadzono do Polski i złożono na Starym Cmentarzu w Zakopanem.

- Na morze spoglądał w duchu wiary - mówił o generale ksiądz Edward Pracz. - Chcemy patrzeć w przyszłość, by wiązać nasze życie i Polskę z morzem, tak jak robił to śp. Mariusz Zaruski.

Po wspólnej modlitwie i zapaleniu znicza, statek stanął w dryfie, a z pokładu, przy opuszczonej do połowy masztu banderze i trzykrotnym dźwięku syreny okrętowej, na wody zatoki opuszczono wieniec oraz wrzucono wiązanki kwiatów.

Dzień później kwiaty złożone zostały również w kościele Stella Maris w Gdyni, przy Tablicy Harcerskiego Kręgu Morskiego, oraz pod pomnikiem generała Mariusza Zaruskiego w basenie żeglarskim w Gdyni. 18 kwietnia uczczono pamięć generała również w miejscu jego śmierci, w Chersoniu, na południu Ukrainy. Uroczystość odbyła się na miejscowym cmentarzu, gdzie znajduje się jego symboliczny grób. Szef kancelarii prezydenta RP, Jacek Michałowski zacytował słowa Zaruskiego, który w jednej ze swoich książek napisał: „*Prowadziłem Polaków w góry i na morze, ażeby stali się twardzi jak granit, a dusze mieli czyste, głębokie jak morze*”.

**Czesław Romanowski**

# Groźni specjaliści

# z Polski

O przyczynach upadku polskiej gospodarki morskiej, z kapitanem żeglugi wielkiej Zbigniewem Sulatyckim, byłym wiceministrem transportu i gospodarki morskiej, rozmawia Czesław Romanowski

**- Panie kapitanie, kiedy według pana, rozpoczął się upadek polskiego przemysłu stoczniowego i co go spowodowało?**

- W moim przekonaniu zaczęło się to na początku lat 90. Sygnałem, że coś się będzie złego działo był moment, kiedy zespół Kvaerner chciał przejąć Stocznnię Gdynia. Stocznnię, która na ówczesne czasy była jedną z bardziej nowoczesnych i w niezłym stanie finansowym. Okazało się, że chciał ją oddać, niemalże za darmo, ówczesny wiceminister odpowiedzialny za przemysł stoczniowy. Wówczas to świętej pamięci prof. Jerzy Doerffer dotarł do dokumentów i sporządził analizę, z której jednoznacznie wynikało, że tego nie można zrobić, że najprawdopodobniej za doprowadzenie do tej transakcji ów wiceminister ma otrzymać wysokie stanowisko w nowej spółce. Opracowanie trafiło do prasy, czego efektem było nieoddanie tej stoczni Kvaernerowi. Kolejnym punktem była sytuacja, gdy prof. Jerzy Doerffer, wówczas prezes Polskiego Forum

Okrętowego, wraz z inżynierem Jerzym Wróblem, ówczesnym dyrektorem technicznym Stoczni Gdynia oraz inż. Sławomirem Skrzypińskim spotkali się, jako przedstawiciele Forum z dr. Hannemannem, szefem AWES i jednocześnie dyrektorem stoczni Bremen Vulkan. Chodziło o to, by wprowadzić Forum w struktury AWES. Dr Hannemann był za, ale warunkiem miało być zredukowanie do jednej trzeciej polskiego przemysłu stoczniowego. Wtedy stało się jasne, że konkurencja doszła do wniosku, iż nasze stocznie będą zagrożeniem dla przemysłu okrętowego Niemiec i innych krajów. I że w związku z tym będzie robiła wszystko, by temu przeciwdziałać.

### **- Aż tak bardzo na Zachodzie bano się polskiego przemysłu okrętowego?**

- Tak. Reprezentował on bowiem nie tylko potencjał produkcyjny jako taki, ale - co ważne - miał świetnie wykształconych ludzi. Ludzi, którzy zapisali się w świecie budownictwa okrętowego złotymi zgłoskami. W różnych latach absolwenci Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, jak również pracownicy stoczni lub Polskiego Rejestru Statków, wyjeżdżali za granicę i tam pozostawali. Olbrzymia ich część bardzo szybko doszła na świecie do wysokich stanowisk w przemyśle okrętowych. Dobrym przykładem niech tu będzie Zbigniew Wójcicki, który przeprowadził rzecz o kapitalnym znaczeniu dla przemysłu stoczniowego. Zdarzyło się to w 1968 roku. Japońskie stocznie podjęły budowę olbrzymich jednostek (powyżej 120 tys. DWT), ale nie mogli sobie poradzić z wibracjami i grecki armator nie chciał odebrać pierwszego statku. Sprowadzano różnych specjalistów, ale żadne autorytety nie pomagały. W końcu trafili na owego Wójcickiego, który pracował wówczas we francuskiej stoczni i miał już pewne osiągnięcia. Pojechał do Japonii i załatwił sprawę. To był szok w świecie budowy okrętów, że obywatel małego, średnio rozwiniętego kraju w środku Europy, przyjechał do bardzo nowoczesnej Japonii i zrobił to, czego żaden inny specjalista nie potrafił. Jest wiele podobnych przykładów.

### **- Chce pan powiedzieć, że na Zachodzie uznano, iż polscy stoczniowcy, zarówno na obczyźnie, jak i w kraju stanowią dla nich zagrożenie?**

- Dokładnie. Polscy, świetnie wykształceni okrętowcy, potrafili swoją pracą i samozaparciem robić wspaniałe, a co

najważniejsze – bezpieczne, statki. Bali się ich, bali się konkurencji. Proszę zauważyć, żaden statek wybudowany rękami polskiego inżyniera i polskiego stoczniowca, nie zatonął. Wszystkie polskie jednostki, które spotkał tragiczny los, budowane były w zagranicznych stoczniach: obie *Kudowy* - w stoczni rumuńskiej, prom *Heweliusz* - w Norwegii. W świecie żeglugowym miało to wielkie znaczenie. Nasze statki były solidne, dobrze wykonane. Na podstawie różnych faktów, śmiem twierdzić, że od momentu, kiedy już było wiadomo, iż Polska wejdzie w struktury europejskie, konkurencja zaczęła robić wszystko, by w jakiś sposób zlikwidować polski przemysł okrętowy. Dla przykładu, kiedy byłem w ministerstwie, chodzili za mną różni ludzie, między innymi szefowe Det Norske Veritas i Germanischer Lloyd, którzy chcieli przejść Polski Rejestr Statków. Kiedy przekonali się, że nic z tego nie będzie, sprokurowali aferę i PRS został wykluczony z IACS.

### **- Czyli spisek, jakiś rodzaj układu?**

- A jak to inaczej nazwać? Jak panu wiadomo, przemysł okrętowy na świecie działa na zasadzie sinusoidy, spadek, potem górka. I przeciwnicy, konkurencja, zawsze wykorzystywali sytuację, kiedy był dół, by swoje załatwić. Do tego wystarczy kilka głupich umów na budowę statków, z ludźmi, którzy nie brali pod uwagę wahań cen, wszystkich uzależnień, by doprowadzić do upadku. Jako wiceminister szybko się też przekonałem, że w przemyśle okrętowym są dwie grupy menadżerów. Tacy, którzy patrzą jak tu się utrzymać na stanowisku (ci zgadzają się na wszystko). I druga grupa - ludzie mający mocno zakorzenioną w sobie miłość do tego, co robią, specjaliści, którzy sami musieli przejść wszelkie stopnie kariery zawodowej. Tych pierwszych obsadzano na stoczniowych stanowiskach, co, niestety, było jedną z przyczyn upadku stoczni. Gdy zaczęły się zawieruchy polityczne, ni stąd ni zowąd, prezesem największej, najbardziej nowoczesnej stoczni w Polsce, zostaje człowiek, który w Radomiu zajmował się przetworami mięsnymi i nie miał zielonego pojęcia o przemyśle stoczniowym...

### **- Pan mówi o prezesie Januszu Szlancie...**

- Tak. A z drugiej strony mamy takiego człowieka jak Piotr Soyka, kompetentnego, z wizją. Kiedy sprawowałem nadzór nad stoczniami remontowymi, miałem naciski, żeby go odsunąć ze stanowiska.

Z Ministerstwa Przekształceń Własnościowych przyszło pismo, że jest okazja, by tę stocznię sprzedać jakiejś niemieckiej firmie. Oczywiście zostało to dzięki dobremu układowi zastopowane, ale jest to jaskrawy przykład, jaki scenariusz napisano polskiemu przemysłowi okrętowemu.

### **- Mówił pan o prezesie Szlancie jako przykładzie „człowieka znikąd” na stanowisku prezesa. Ale przecież każda opcja polityczna traktowała stocznie jako swój łup i obsadzała stanowiska swoimi ludźmi, nie zawsze kompetentnymi.**

- Ma pan prawie rację. Poszczególne partie popełniały podstawowe błędy, chcąc umocnić swoje struktury, wsadzali swoich ludzi na wysokie stanowiska, gdzie wiadomo było z góry, że ten człowiek raczej zaszkodzi niż pomoże danej firmie. I to faktycznie był jeden z czynników, które przyczyniły się do upadku stoczni. Ale powracam do swojej poprzedniej myśli, wszystko zostało dużo wcześniej zaplanowane przez konkurencję. Oni wiedzieli, że pewne rzeczy można poustawiać.

### **- Trudno mi uwierzyć, by owa konkurencja miała wpływ na wszystkie polskie rządy i opcje polityczne, które przez 20 lat kierowały naszym krajem, także ta, której pan sprzyja.**

- Chce mnie Pan zapędzić w kozi róg. To może inaczej, z całą odpowiedzialnością mówię i wiele osób znających ten przemysł to potwierdzi, że gdyby rząd Jana Olszewskiego rządził przez dwa lata, polski przemysł okrętowy do dzisiaj funkcjonowałby znakomicie. W moim przekonaniu, początkiem rozkładu był moment upadku tego rządu. Podam jeden fakt: w marcu 1993 roku ówczesny bank finansujący Stocznnię Szczecińską złożył wniosek o postawienie zakładu w stan upadłości. Udało się to ówczesnemu premierowi Janowi Olszewskiemu zatrzymać. Miałem w tym rządzie mocną pozycję, ale w mojej gestii, wiceministra, były jedynie stocznie remontowe, stocznie produkcyjne należały do Ministerstwa Przekształceń Własnościowych. I dążyłem do tego, by i one przeszły pod moją kompetencję. W tym momencie była poważna szansa, by przemysł okrętowy rozwinąć.

### **- Powiedzmy, że rząd Olszewskiego nie upada. Jaki plan ratunkowy mieliście zamiar zrealizować, na czym on polegał?**

- Istniał zespół fachowców pod kierownictwem profesora Jerzego Doerffera. Chcieliśmy zawiązać holding, w które-



Fot. Czesław Romanowski

- Polscy, świetnie wykształceni okrętowcy, potrafili swoją pracą i samozaparciem robić wspaniałe, a co najważniejsze – bezpieczne, statki. Żaden statek wybudowany rękami polskiego inżyniera i polskiego stoczniewca, nie zatonął.

go skład wchodziłyby Stocznia Gdynia, Stocznia Szczecińska, Zakłady Cegielskiego i Huta Częstochowa, czyli zakłady wytwarzające stal plus stocznie produkujące z niej statki. To był pomysł podpatrzony w Japonii, gdzie znakomicie się sprawdzał, a koszty produkcji statków były o wiele niższe niż w Europie. Tam bowiem zastosowano tak zwany „zysk ciągniony”, bowiem sama stocznia nie musi mieć wielkiego zysku, ale firmy skupione w holdingu nie robią na swoje produkty żadnych narzutów, czyli np. silnik okrętowy kosztuje tyle, ile jego wyprodukowanie. Dzięki temu zmniejszamy poważnie koszty. Później ów wspólnie wypracowany, spory zysk jest rozdzielany między poszczególnych dostawców. Forum Okrętowe zakładało, że sięgnie do tego pomysłu więcej kooperantów, zastanawiano się, w jaki sposób u nas wdrożyć ten system. Zdawano sobie jednak sprawę z tego, że Polska po wejściu do Unii, nie uniknie sytuacji, iż firmy kooperujące nie będą państwowe. Ale zamierzano stworzyć warunki pośrednie, które nie kolidowałyby z przepisami unijnymi, a dawałyby możliwość konkurencji i państwowego nadzoru nad tym holdingiem. Ten plan mógłby się powieść. Trzeba byłoby w jakiś sposób oddać zakład załozce, np. zawiązując spółkę pracowniczą. Jestem prawie pewny, że by się to udało i dzisiaj stocznie by budowały konkurencyjne jednostki, a państwo w jakiś sposób trzymało na tym rękę.

**- Czy początku kryzysu polskiej żeglugi dalekiego zasięgu też należy,**

**według pana, upatrywać w upadku rządu Jana Olszewskiego?**

- To podobny scenariusz, jaki dotyczył przemysłu stoczniewego, czyli znowu - ludzie. W punkcie wyjścia mamy dwa duże przedsiębiorstwa: Polskie Linie Oceaniczne i Polską Żeglugę Morską. W lepszej sytuacji wyjściowej były PLO, posiadały linię amerykańską, dalekowschodnią, około 170 statków i to zasadniczo dobrego, nowoczesnego tonażu. W gorszej sytuacji była PŻM, która dostawała same trupy, nie miała płynności finansowej. Ale PŻM miała człowieka, Pawła Brzezińskiego, który po pierwsze potrafił dogadać się z pracownikami, przedstawił uczciwie sytuację - jeżeli chcemy z tego wyjść, musimy zrobić różne, drastyczne kroki, z ograniczeniem wypłat włącznie. Ludzie się zgodzili i udało się. Brzeziński wyczuwał, że dochodzący do władzy politycy obsadzają ważne stanowiska swoimi ludźmi. Bał się, że przyjdzie minister skarbu, który powie: do widzenia...

**- Stąd „złota akcja”... \***

- Dokładnie: zablokowała możliwość zmiany na stanowisku prezesa. Oczywiście nikomu się to nie podobało, bo na przykład rada nadzorcza została pozbawiona wpływu. Brzeziński doprowadził do wymiany starego tonażu na nowy. Był zmuszony zmienić narodową banderę na tzw. tanią banderę ze względów finansowych. Doprowadził do sytuacji, że PŻM stanęła na nogi. Efekt? Odwołano go, nie darowano mu tego. W tej chwili PŻM jest ostatnim polskim armatorem, który ma swoją flotę i buduje nowe jednostki. Czy-

li znów, jak w wypadku prezesa Soyki, właściwy człowiek na właściwym miejscu. Z kolei jeżeli chodzi o PLO, na jego czele stał Henryk Dąbrowski oraz inni dyrektorzy, między którymi zaczęły się rozróby. Każdy chciał załatwić coś dla siebie. Dla mnie PLO to całe życie, było mi najbliższe, próbowałem coś zrobić, odbyłem spotkania z tymi dyrektorami. Niestety, nie dało się z tymi ludźmi nic zrobić. Z powodu nietrafionych ruchów, braku szerszej wizji, a głównie bardzo złego czarteru statków od Oldendorffa na linii amerykańskiej, której dyrektorem był Jacek Mieszkowski, przedsiębiorstwo zostało rozłożone. I dzisiaj mamy tylko szkielet dawnej świetności. Główna przeszkoda zniknięcia PLO to byli niewłaściwi ludzie.

**- A miał pan kompetencje, by tych ludzi zwolnić?**

- Za mojej kadencji nie wymieniłem żadnego z dyrektorów. Może powinienem. Ale szkoda mi było tych ludzi, tego przedsiębiorstwa. Pewnie gdybym w odpowiednim momencie wkroczył, nie byłoby rozkładu. Z drugiej strony - nie miałem zastępcy Dąbrowskiego.

**- Wcześniej mówił pan, że jest w Polsce tylu specjalistów, a teraz, że nie miał pan kogoś na miejsce dyrektora PLO.**

- Ja tych specjalistów poznałem później. Muszę się uderzyć w pierś, że zabrakło mi twardego postawienia sprawy i zwolnienia kolejnych dyrektorów, znalezienia nowych ludzi. Mogłem to uratować. Oni trzymali się linii amerykańskiej, która była na olbrzymim minusie i to trzeba było przeciąć. Ale przeciąć linię amerykańską... Podniósłby się wielki szum. Jednak można to było zrobić. I może nie z takim jak wcześniej tonażem, ale jednak PLO by było nadal silne. A wracając do wątku właściwych ludzi, oto przykład: dwóch zapaleńców - profesor Lech Kobylański i Jacek Nowicki. Kiedy miano zlikwidować ośrodek manewrowania statkami w Iławie, przejęli go i doprowadzili

do tego, że Iława dzisiaj jest bardziej znana niż ośrodek francuski. I obsługują około 90 procent światowej floty. I drugi przykład: Polskie Ratownictwo Okrętowe, marginalizowane, postawione właściwie na skraju upadku. Zostawiono dyrektorowi Janowi Rutkowskiemu holowniki, które powinny właściwie iść na złom. Rutkowski dogadał się z ludźmi i doprowadził własną, ciężką pracą do tego, że wymieniony został tonaż, podpisano umowy na obsługę wież wiertniczych w Afryce, przedsiębiorstwo zaczęło przynosić zyski. No i co? Od pierwszego stycznia Rutkowski nie jest prezesem, a przedsiębiorstwo idzie na sprzedaż. I to jest przykład na to, ile złego może zrobić władza, kiedy wchodzi w interesy dobrze zarządzanego przedsiębiorstwa, odsuwa sprawdzonych ludzi z pasją, specjalistów. Czyli gwoździem do trumny polskiego przemysłu okrętowego jest ustawianie „kafelkarzy” na stanowiska prezesów. Podobnie robiono w PRL, dyrektorami zostawali wygodni władzy ludzie, którzy kompletnie nie znali się na nowej robocie.

**- Ale robiły to wszystkie opcje, w tym bliskie panu Prawo i Sprawiedliwość. Przecież prezesem Stoczni Gdańsk uczyniono Andrzeja Jaworskiego, obecnie posła, etnologa z Tczewa...**

- Są tematy, na które nie chcę się wypowiadać. Mam absolutne zaufanie do Jarosława Kaczyńskiego i wierzę w to, że jeżeli, wcześniej czy później, dojdzie do władzy, to bezapelacyjnie powstanie Ministerstwo Gospodarki Morskiej, co jest kluczem szeroko pojętej gospodarki morskiej, na którego czele stanie Marek Gróbarczyk.

**- Były minister gospodarki morskiej...**

- Tak, obecnie europoseł. Mam do niego pełne zaufanie. To za jego krótkiej kadencji rozpoczęto przygotowania do budowy w Świnoujściu gazoportu. To on tak zdecydowanie reagował w UE w sprawie rybaków bałtyckich. Przygotował jak

że ważną ustawę o podatku tonażowym, która między innymi była potrzebna, by powrócić pod narodową banderę. To ministerstwo miało dbać o zasadnicze rzeczy, w jakiś sposób sprawować kontrolę nad tym sektorem, umiejętnie wykorzystywać naszą członkostwo w Unii. Nie może ustawiać się do bicia. Trzeba umieć wykorzystywać swoją szansę, być elastycznym, reagować. Trzeba oddanych ludzi z wizją. Dam panu przykład z własnego doświadczenia: stałem w Aleksandrii, zerwał się wiatr, zaczęło mnie znosić, podniosłem kotwicę i zrobiłem slalom między statkami. I udało się. Ale gdyby moje polecenia sternik wykonał sekundę później, rozwaliliby statek. On musiał to robić automatycznie. Sternik musiał mieć do mnie całkowite zaufanie.

**- Oprócz przemysłu stoczniowego i linii dalekiego zasięgu, byliśmy potęgą również w rybołówstwie dalekomorskim...**

- Trzy silne przedsiębiorstwa: „Gryf”, „Dalmor”, „Odra”, do tego „Polocean” ze statkami-chłodniami. W momencie transformacji naszym głównym łowiskiem było Morze Ochockie. Rosjanom się to nie podobało, starali się nas stamtąd wykurzyć. Doszło do sytuacji, że dostałem z MSZ informację, iż Rosjanie będą prowadzić ostre strzelanie i żeby stamtąd zabrać statki. Podjąłem decyzję odwrotną, ale pełną ryzyka, że nie zejda. Było to dla mnie osobiście duże przeżycie, bo gdyby coś się stało, mogło się skończyć tragicznie. Musiałem taką decyzję podjąć i ponieść za nią całkowitą odpowiedzialność. Po tym incydencie wiedziałem już, że Ochockie się kończy i trzeba szukać gdzie indziej. W końcu znalazłem, przez protekcję, dostęp do ministerstwa w Meksyku. I dogadałem się, że możemy tam flotę przerzucić. Z ówczesnym dyrektorem Janowskim uzgodniłem wszystko, ale jemu się to nie podobało. Efekt? Trzy lata później „Gryfa” nie było. Gdyby się to udało, łowilibyśmy rybę, która dawałaby dobry dochód, na wodach Pacyfiku.

## Kpt. ż.w. Zbigniew Sulatycki

Był wiceministrem w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej w rządach Jana Olszewskiego i Hanny Suchockiej. Jest honorowym prezesem założonego przez siebie Stowarzyszenia Morskiego-Gospodarczego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

**- Znow nie postawił pan na swoim?**

- Nie, po powrocie Meksyku dostałem wypowiedzenie od premier Hanny Suchockiej.

**- Na koniec: jak pan ocenia resort morski w Ministerstwie Infrastruktury, której szefem jest pani kapitan Anna Wypych-Namiotko?**

- Wysłałem do niej list otwarty, napisałem, że reprezentuję bardzo poważne środowisko kapitanów żeglugi wielkiej. Że ktoś, kto spędził dużo czasu na morzu nabywa cech, których nie można się pozbyć: odpowiedzialność, wiedzę, doświadczenie. Nie może być tak, że trochę w lewo, trochę w prawo, a trochę w tył. Trzeba swoją załogę dowieść bezpiecznie do portu. Napisałem, żeby się podała do dymisji.

\* W 1999 r. PŻM posiadała 1500 akcji, czyli 100 proc. kapitału Żegluga Polskiej. Ówczesny dyrektor PŻM Paweł Brzezicki sprzedał jedną akcję innej spółce. Trafiła ona w końcu do firmy APB, należącej do Brzezickiego i innych czołowych menedżerów PŻM. W międzyczasie Paweł Brzezicki zmienił statut Żegluga Polskiej. „Złota akcja” dawała możliwość blokowania wszystkich decyzji podejmowanych przez akcjonariuszy spółki.

**- Mam absolutne zaufanie do Jarosława Kaczyńskiego i wierzę w to, że jeżeli, wcześniej czy później, dojdzie do władzy, to bezapelacyjnie powstanie Ministerstwo Gospodarki Morskiej, co jest kluczem szeroko pojętej gospodarki morskiej, na którego czele stanie Marek Gróbarczyk.**



# Znaczy profesor

Z kapitanem żeglugi wielkiej prof. Danielem Dudą rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

**- Panie profesorze. O pańską wiedzę i doświadczenie w sprawach gospodarki morskiej Akademii Morskiej w Polsce powinny się bić. Tymczasem pracuje pan nie w Akademii Morskiej, tylko w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Dlaczego?**

- Jeśli chcecie panowie zasugerować jakiś konflikt pomiędzy mną, a Akademią Morską w Gdyni, to takiego konfliktu nie ma. Nieraz, także obecny rektor, namawiał mnie na przejście do nich, ale z przykrością musiałem odmawiać. W pewnym momencie swojego życia związałem się z Akademią Marynarki Wojennej w Gdyni i tak już zostało. Nie chcę tego zmieniać. Nie byłoby to zresztą takie proste. Mam tam zobowiązania, choćby wobec swoich dyplomantów. Zaufali mi i nie chciałbym tego zaufania zawieść. Poza tym, co warto podkreślić, nie jest tak, że na Akademii Marynarki Wojennej uczę tylko studentów wojskowych. Uczelnia ta obecnie kształci w większość cywilów. Ma

kilka tysięcy studentów i bardzo dynamicznie się rozwija. Nie mam więc poczucia jakiejś straty, pracując na Akademii Marynarki Wojennej. Zwłaszcza, że utrzymuję także stały kontakt z Akademią Morską, choćby pisząc recenzje prac naukowych.

**- Od lat przekazuje pan swoje pamiątki związane z morzem do Muzeum im. Stanisława Fischera w Bochni, podarował im pan m.in. pełną dokumentację techniczną statku Bochnia z lat 1976 –1995. Dlaczego akurat tam, a nie np. do Centralnego Muzeum Morskiego? Nie ma pan zaufania do tej placówki?**

- Nie, to nie tak. Do CMM przekazałem jeszcze więcej eksponatów niż do muzeum w Bochni. Swoją „wkład” w zasoby CMM oceniam na jakieś 2,8 tysiąca pozycji. Jestem mocno związany z tą placówką, trzy kadencje jestem członkiem jej Rady Programowej, kustoszem numer jeden żaglowca *Dar Pomorza*. Bardzo wysoko oceniam działalność CMM i nie

mam zupełnie powodów, aby nie mieć do niego zaufania. Przecież to właśnie na wniosek CMM dostałem odznaczenie *Gloria Artis*. Bochnię kocham, bo to miasto, z którego pochodzę i naturalne jest, że czasami coś im tam podrzucam. Ale wspieram nie tylko muzeum w Bochni. Do Muzeum Jana Kochanowskiego w Czarnolesie też przekazałem pamiątki marynistyczne. Dzięki mnie również Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, czy Muzeum Ziemi Puckiej wzbogaciło się o wiele cennych pamiątek.

**- Jak już jesteśmy przy Bochni. Jak to się stało, że z dalekiego południa Polski trafił pan nad morze?**

- Nie potrafię chyba wskazać takiego momentu w swoim życiu, od którego wiedziałem już, że zwiążę się z morzem. Po prostu od dzieciństwa miałem takie marzenie i starałem się je konsekwentnie realizować. Pierwszego marynarza w swoim życiu zobaczyłem w 1946 roku, w Bochni, stał na schodach pociągu, jeszcze z karabinem. Dla mnie, chłopaka z takiego miasteczka jak Bochnia, morze było czymś niezwykle egzotycznym i pociąg-

gającym. Chciałem się wyrwać w wielki świat. Bochnia wydawała mi się zbyt mała, zbyt szara. Co ciekawe, dzisiaj z wielką przyjemnością, kilka razy do roku, tam wracam i już tak o niej nie myślę.

**- Państwową Szkołę Morską w Gdyni ukończył pan w 1955 roku. Studiował pan więc na niej w najcięższych stalinowskich czasach. Jak pan to wspomina?**

- Mówicie panowie „najcięższe stalinowskie czasy”. Ale ja tego tak nie pamiętam. Byłem dumny, że mogę się uczyć w takim miejscu jak Państwowa Szkoła Morska w Gdyni. Nauka nie była łatwa. Panowała dyscyplina, trzeba była naprawdę przykładać się do lekcji. Zajmowało nas to całkowicie. W szkole nie czuło się atmosfery strachu czy terroru. Było to wielką zasługą pracującej tam kadry. To byli ludzie niezwykli i tak ich zapamiętałem.

**- Po szkole pływał pan na statkach, aż do uzyskania w 1963 roku dyplomu kapitana żegluga wielkiej. Kiedy pan odwiedzał obce porty, musiał pan jednak dostrzegać różnicę pomiędzy tym co było w Polsce, a tym co na świecie. Nie korciło pana, aby jak to zrobiło w tym czasie wielu innych, zejść ze statku i jak się wtedy mówiło - wybrać wolność?**

- Oczywiście, że widziałem różnice. Choć początkowo to porównanie nie wypadało dla Polski źle. Po szkole pływałem głównie na Daleki Wschód, do Indii i Chin, i bieda jaką tam widziałem była większa niż u nas. Nawet gdybym

chciał uciec ze statku to chyba nie w takich miejscach? Co nie znaczy, że gdzie indziej nie było okazji, aby to zrobić. Ale nie zrobiłem i nie żałuję. Oczywiście nie potępiam tych, którzy zeszli. To był ich wybór, nic mi do tego. Ja nie umiałbym żyć nigdzie poza Polską.

**- Dlaczego zrezygnował pan w końcu z pływania? Bycie kapitanem w tamtych czasach to była popłatna posada. Tymczasem wybrał pan karierę naukową, którą kontynuował pan do profesury.**

- To nie była do końca moja decyzja. Macie panowie rację. Byłem kapitanem, dobrze się czułem, pływałem wtedy na *Waryńskim*. Nie miałem problemów z kolejkami, miałem zapewniony byt materialny na wyższym niż inni poziomie. Któregoś dnia przyszedł do mnie kapitan Romuald Pietraszek, ówczesny dyrektor naczelny Urzędu Morskiego w Gdyni i zaproponował pracę w kapitanacie portu gdynińskiego. W tym czasie kończyłem pisanie doktoratu. Byłem zresztą pierwszym w Polsce kapitanem żegluga wielkiej, najpierw z tytułem doktorskim, a potem profesorskim. Pietraszek przekonywał mnie, że szkoda abym z takim wykształceniem pływał na statkach, że to trzeba jakoś bardziej sensownie spożytkować. A na statek zawsze mogę wrócić jak mi się nie spodoba praca na lądzie. Finansowo też się jakoś dogadaliśmy, wiele na tym nie straciłem. W podobny, dorysowy przypadkowy sposób, trafiłem do szkolnictwa morskiego.

**- Jest pan aktywnym członkiem Związku Piłsudczyków, który reaktywował pan na Pomorzu, popularyzuje pan też wiedzę o marszałku. Skąd ta miłość do Piłsudskiego?**

- Jak już mówiliśmy, pochodzę z Bochni. W czasach mojego dzieciństwa panowała tam patriotyczna atmosfera korzeniami sięgająca jeszcze przedwojnia. Wielu ludzi z Bochni brało np. udział w obronie Lwowa. Nic dziwnego, że ja także przesiąknęłam tą atmosferą.

**- Przez cały PRL zajmował pan ważne stanowiska w administracji morskiej. Był pan kapitanem portu w Gdyni, zajmował kierownicze stanowiska w tamtejszym Urzędzie Morskim. Nie czuł pan, że jak na Piłsudczyka to dziwny mezalians z komunizmem.**

- Miałem nie pracować, nic nie robić? Pracowałem dla kraju, dla szkolenia studentów, dla transportu. Innej Polski wtedy nie było. To nie były łatwe czasy. Sta-



Fot. Janusz Uklejewski

Kapitan portu w Gdyni, 1966 r.

rałem się zachowywać tak, abym nie musiał się potem tego wstydzić. I nie wstydzę się.

**- W latach 1972-1981 był pan rektorem, wtedy już Wyższej Szkoły Morskiej. Za pańskiej kadencji rozpoczęto budowę Daru Młodzieży. Wielu ludzi twierdzi, że był to złoty okres tej uczelni i wiążą to z pana osobą. A jak pan to ocenia?**

- Nie chciałbym zabierać głosu w tej sprawie. Musiałbym być sędzią we własnej sprawie. Niech inni mnie oceniają. Chcę tylko powiedzieć, że na rozwój tej uczelni skierowałem całą swoją energię. Laboratoria, hala sportowa, budynki, remonty statków... Niełatwo było zdobyć na to wszystko pieniądze, ale się starałem. Odczuwam ogromną satysfakcję, że dołożyłem się do tego, czym dzisiaj jest Akademia Morska w Gdyni.

**- A jak wyglądało rektorowanie w Wyższej Szkole Morskiej w epoce Gierka? Musiał pan często iść na kompromis z władzą dla dobra uczelni?**

- Epoki Gierka nie oceniam zupełnie negatywnie. Przecież do tej pory jeżdżi się do Katowic „gierkówką”, bloki wówczas wybudowane nadal stoją i ludzie w nich mieszkają. Gdy człowiek dowodził takim *Wolinem*, manewrował nim i w zagranicznym porcie słyszał od pilota: ale wy piękne statki budujecie, jak on może w miejscu manewrować? No to się czuło dumę. A Port Północny? Nikt nie



Fot. Janusz Uklejewski

Pierwsze dowództwo na Curie-Skłodowskiej, 1964 r.

Fot. archiwum prof. Daniela Dudy



Z wietnamską delegacją w porcie w Gdyni, 1967 r.

mówił o jakimś uniezależnieniu od czyichś dostaw, tylko się budowało. A te miliardy trzeba było skądś wziąć, żeby to wszystko wybudować! Nie można więc dzisiaj na ślepo, z politycznego punktu widzenia, Gierka tak łatwo negatywnie oceniać. Moją rolą jako rektora było w tym czasie skorzystanie z tego, że w kraju zrobiło się lepiej po czasach Gomułki. Pewnie, że raz czy drugi, trzeba było na jakiś kompromis pójść. Ale bez tego szkoła nie mogłaby się rozwijać.

**- 15 maja 1981, już po Sierpniu 1980 roku odbyły się w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni pierwsze, w pełni demokratyczne, wybory rektora.**

**Dlaczego pan w nich nie wystartował?**

- Po prostu nie chciałem. Złożyłem dwie prośby do odpowiedniego ministra, żeby mnie zwolnił w trakcie pełnienia kadencji, ale nie zostało to uwzględnione. Wygrałem konkurs na dyrektora szkoły morskiej w Nigerii. Nie puszczono mnie, bo byłem potrzebny w kraju. Tak mi powiedziano. Zresztą, przed wyborem mojego następcy, zostałem poproszony przez uczelnię „Solidarność”, żeby pomóc nowemu rektorowi. Przychyliłem się do tej prośby i jak umiałem starałem się być pożyteczny. Nowy rektor, jednocześnie przewodniczący „Solidarności” na



Fot. Henryk Kabat

Jako rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1972 r.

uczelni, na pierwszym posiedzeniu senatu, nadał mi tytuł honorowego członka senatu WSM w Gdyni.

**- Jest pan członkiem założycielem Towarzystwa Przyjaciół Daru Pomorza. Jak pan odnosi się do pomysłów, według których Dar powinien wrócić na morze?**

- To ja zawiozłem statut Towarzystwa do Gdańska, ja to opłaciłem i dopilnowałem, żeby był zarejestrowany. Musieliśmy sporządzić techniczne ekspertyzy, by wiedzieć, jak długo Dar może jeszcze pływać. Co będzie, jeżeli utonie bez podwójnego dna i kto poniesie odpowiedzialność? Tego się baliśmy. Baliśmy się



Nominacja na stanowisko decenta w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni, 1970 r.



Dar Pomorza, od lewej: Kazimierz Jurkiewicz, Tadeusz Olechnowicz, Daniel Duda.



też sił, które podjęłyby decyzję, że *Dar* stanie w Gdańsku, na Ołowiance, a była taka koncepcja. Mnie się trudno było pogodzić z tym, by został z Gdyni wyrzucony. Tak samo, jak nie chciałem, by wszystkie rzeczy z *Daru* na nim pozostały. Stąd koncepcja bandery wtórnej, oryginał w szkole, kopia na żaglowcu. Zrobiłem wszystko, żeby bandera była wierne skopiowana. Jak widać, jestem mocno związany z naszym najpiękniejszym żaglowcem, ale nie chciałbym się jednoznacznie opowiadać ani za, ani przeciw powrotowi *Daru Pomorza* do pływania.

**- Wypromował pan dwustu magistrów, a kilkudziesięciu doktorów...**

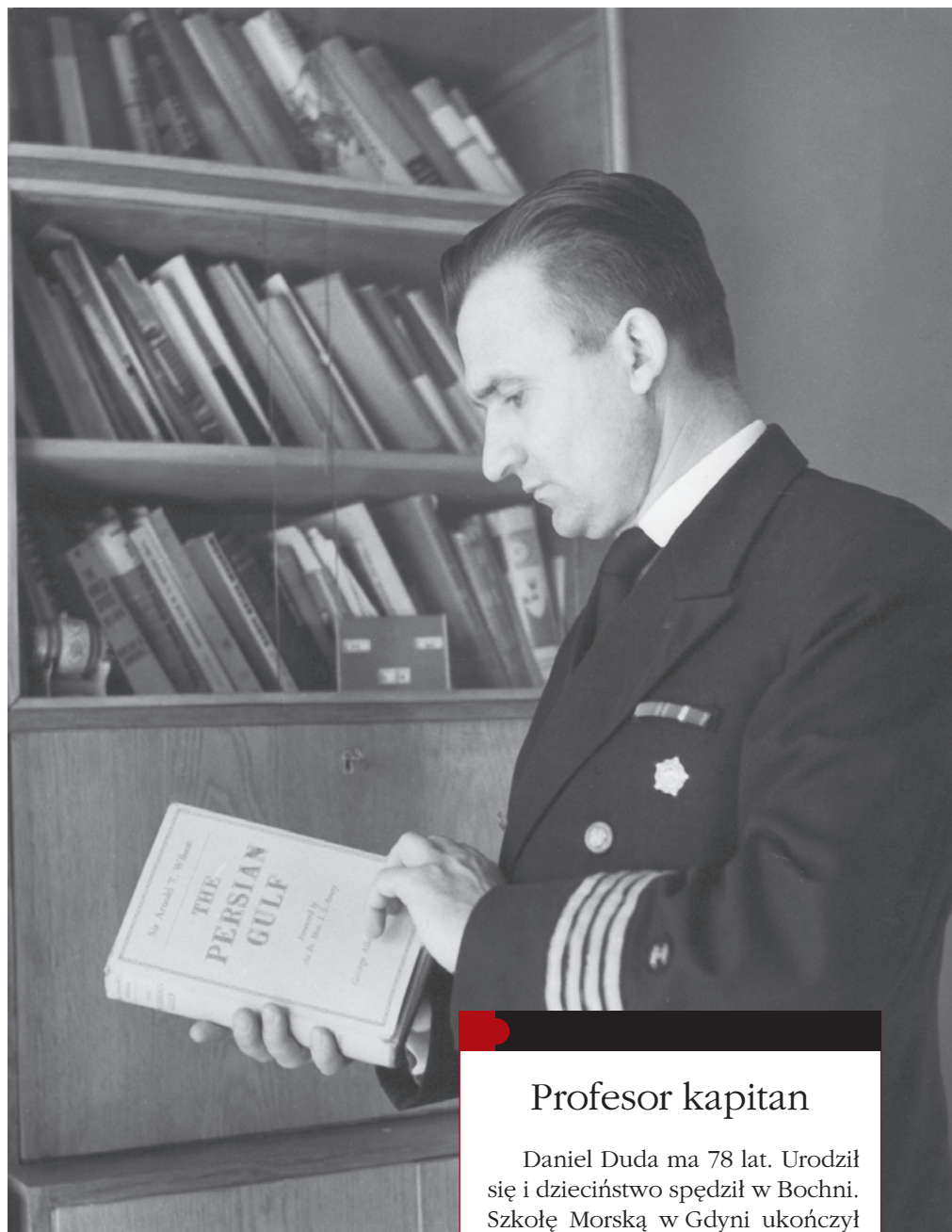
- ...uściślając, jeżeli chodzi o magistrów i magistrów inżynierów, było ich, na dzień dzisiejszy, prawie 280. A gdy mówimy o doktorach, doktorach habilitowanych czy profesorach, to w przypadku sześćdziesięciu przyczyniłem się do nadania im tych tytułów, poprzez np. wydanie opinii na temat ich pracy.

**- Imponujący dorobek. Można już mówić o szkole Dudy?**

- Nie wiem. Staram się, aby pisane u mnie prace były na najwyższym poziomie. Nie akceptuję oceny poniżej bardzo dobrej.

**- W tej chwili, poza pracą naukową, zajmuje się pan także popularyzowaniem wiedzy o morzu. Jest pan autorem niezliczonej wprost liczby publikacji na ten temat, wieloletnim prezesem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Jak pan ocenia stan dzisiejszej polskiej gospodarki morskiej?**

- O, tu panów zdziwię. Wbrew panującej opinii uważam, że nie jest tak tragicznie. Warto zauważyć dobre rzeczy, które się dzieją obecnie w polskiej gospodarce morskiej. Przede wszystkim porty. Powstaje jakiś porządek, jakaś specjalizacja, na przykład kontenery, czy sprawy zbożowe, chemikalia. W ostatnim roku na przykład Gdańsk osiągnął 27 mln ton ładunków – jest skok. Tu stajemy się potęgą. Powstaje gazoport, a Akademia Morska w Szczecinie tworzy specjalizację w tym zakresie. Szkolnictwo morskie rozwinięte jest nad wyraz. Rozwinięto i wyposażono ośrodki szkoleniowe. Można dyskutować, za dużo, za mało, ale są. Jest też nowa generacja statków ratowniczych. Trochę dzieje się w stoczniach, mimo że dwie największe upadły, ale niektóre dają sobie doskonale radę. Mam na myśli przede wszystkim Stocznię Północną i Gdańską Stocznię Remontową. Ale też



Przed obroną pracy doktorskiej, 1968 r.

Nautę. Są więc dziedziny, gdzie następuje rozwój. Największą bolączką jest szczupłość naszej floty. Ale jednak PŻM rozbudowuje flotę i dobrze jej to idzie. Jedynie nad czym ubolewam i to bardzo, to fakt, że Polskie Linie Oceaniczne, niegdyś potęgą jeżeli chodzi o liczbę posiadanych jednostek, nie przedstawia w chwili obecnej większej wartości.

**- Rzeczywiście pan nas zdziwił. Na większości konferencji poświęconych polskiej gospodarce morskiej można usłyszeć, że właściwie jej nie mamy.**

- Moim zdaniem to bzdura. Oprócz stanu naszej floty, czym jestem zaniepokojony, widzę postęp. Mam nadzieję, że będzie on stały.

Profesor kapitan

Daniel Duda ma 78 lat. Urodził się i dzieciństwo spędził w Bochni. Szkołę Morską w Gdyni ukończył w 1955 roku, w 1963 uzyskał tytuł kapitana żeglugi wielkiej, w 1977 został profesorem. W latach 1966-69 był kapitanem portu w Gdyni, zaś w latach 1972-1981 rektorem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. W latach 1990-1998 był dyrektorem Pionu Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Gdyni. Nie sposób wymienić wszystkich rzeczy, które robi, organizacji, w których działa i publikacji, które napisał. Prof. Duda uchodzi za jednego z najwybitniejszych ekspertów morskich w Polsce. Obecnie jest szefem Katedry Eksploatacji Jednostki Pływającej na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Mieszka w Gdyni.



**Władysław Wagner  
(z lewej) i jego  
australijscy przyjaciele:  
David Walsh (w środku)  
i Bernard Plowright  
na jachcie Zjawa III  
w Southampton w 1939 r.**

Jak mówi Jerzy Knabe, komandor YKP Londyn, koordynator i dobry duch całej akcji, pomysłów na uczczenie wagnerowskich rocznic może być wiele i różnego charakteru. Inspiracją powinno być zapoznanie się, a potem przekazanie innym fascynującej historii rejsu Wagnera. Można ją znaleźć na oficjalnej stronie internetowej projektu: [www.projektwagner2012.glt.pl](http://www.projektwagner2012.glt.pl). Z czasem pojawią się tam również informacje, które pomysły zostały zrealizowane. Niektóre są już w toku, na przykład rozpoczęty w maju ubiegłego roku rejs polskiego jachtu *Ulysses*, który płynie śladami wyprawy Władysława Wagnera.

## Upamiętnienie

- Najbardziej spektakularnie zapowiada się jednak zlot polskich jachtów na wyspie Beef, na który zapraszamy wszystkich chętnych żeglarzy i nie tylko - mówi Jerzy Knabe. - To już pewne, odbędzie się w dniach 21-22 stycznia przyszłego roku. Podajemy tę datę tak wcześniej, aby wszyscy zainteresowani zdążyli przybyć na czas do Trellis Bay.

Komandor YKP ma nadzieję, że w zlocie weźmie udział chociaż jeden z polskich żaglowców. Spodziewany jest *Fryderyk Chopin* z nowymi masztami i z załogą młodych żeglarzy z polskich środowisk z Europy i Ameryki. Kulminacyjnym momentem zlotu ma być odsłonięcie tablicy upamiętniającej pionierski pobyt Wagnera na wyspie. Ma być wykonana z brązu, a napis ma zostać wyrzyty w dwu językach - polskim i angielskim. W tej chwili kilku artystów plastyków opracowuje projekt.

Osobny problem to rozpropagowanie „roku wagnerowskiego” wśród żeglarzy w Polsce. Knabe liczy, że nie tylko na Karaibach, ale także w kraju, z którego Władysław Wagner wyruszył w swój historyczny rejs, ktoś zauważy potrójną rocznicę.

- Są już głosy, że Wagnerowi należy się w Polsce podobny pomnik do tego, który postawimy na wyspie Beef. A jeżeli nie stać nas na pomnik, to powinna się odbyć chociaż jakaś upamiętniająca go uroczystość w Gdyni - 8 lipca - w dniu jego wypłynięcia dookoła świata. Zaszukaj na to i wierzę, że uda się coś zorganizować. Korzystając z pośrednictwa „Naszego MORZA” chciałbym do tego zachęcić - apeluje Jerzy Knabe.

**Tomasz Falba**

# Trzy razy Wagner

**Przyszły rok będzie rokiem Władysława Wagnera. Dzięki polonijnym żeglarzom i pod patronatem „Naszego MORZA”.**

Władysław Wagner był pierwszym Polakiem, który odbył wokółziemski rejs jachtem żaglowym. Dokonał tego w latach 1932-1939 zmieniając po drodze trzykrotnie łódkę (każda z nich nosiła imię *Zjawa* z odpowiednim numerem). Kiedy rozpoczynał swoją podróż „podług słońca i gwiazd” - jak sam potem mówił - miał zaledwie 20 lat i niewielkie doświadczenie. Pomimo tego, stał się bohaterem jednej z największych przygód w dziejach polskiego żeglarstwa.

Jego powrót do kraju, zaplanowany na początek września 1939 roku, byłby zapewne triumfalny. Niestety, na przeszkodzie stanął wybuch drugiej wojny światowej, po której Wagner nie wrócił do Polski. Zamieszkał na Karaibach (na wyspie Beef nad Zatoką Trellis Bay, w archipelagu Brytyjskich Wysp Dziewiczych), a potem w Stanach Zjednoczonych.

## Wymazywanie

W Polsce Ludowej starano się wymazać pamięć o nim, ponieważ był podejrzanym o niechęć do PRL-u „emigrantem”. Co zresztą nie mijają się z prawdą. Owoce tego celowego przemilczania zbiera-

my do dzisiaj. Osoba Wagnera i jego osiągnięcia nie są obecne w powszechnej świadomości.

Pamięć o nim pielęgnowana była przede wszystkim w rozsianych po całym świecie środowiskach żeglarzy polonijnych. I to właśnie stamtąd wyszła inicjatywa uczynienia roku 2012 „rokiem wagnerowskim”. Pierwszy raz ten pomysł padł przed kilku laty na forum Bractwa Wybrzeża. Jego autorem był Andrzej Piotrowski z Chicago, znany założyciel Karaibskiej Republiki Żeglarskiej.

W przyszłym roku wypadają aż trzy okrągłe jubileusze związane z Władysławem Wagnerem: 100-lecie urodzin (17 września 1912 r.), 80-lecie rozpoczęcia rejsu dookoła świata (8 lipca 1932 r.) i 20-lecie śmierci (15 września 1992 r.).

Z tego powodu, pod koniec ubiegłego roku powstał komitet, którego celem jest zorganizowanie obchodów wagnerowskich. Znaleźli się w nim przedstawiciele Bractwa Wybrzeża, Yacht Klubu Polski, Polskiej Fundacji Morskiej i żeglarskich klubów polonijnych. Uczestnicy tego gremium zapewniają, że lista jest otwarta. W każdej chwili może zostać poszerzona o kolejne organizacje. Wszyscy są mile widziani.

# XVI Międzynarodowe Targi Morskie i Konferencja



# BALTEXPO 2011

6 - 8 września 2011, Gdańsk, Hala Oliwia

## Patronat honorowy:



Wiceprezes Rady Ministrów Minister Gospodarki  
Waldemar Pawlak



Ministerstwo Infrastruktury



Minister Skarbu Państwa



Wojewoda Pomorski



Prezydent Miasta Gdańsk



Krajowa Izba Gospodarcza



Polska Agencja Rozwoju  
Przedsiębiorczości (PARP)



Polska Agencja Informacji i Inwestycji  
Zagranicznych (PALIZ)


## NA TARGACH:

- Przemysł stoczniowy, biura projektowe, naprawy i remonty statków, maszyny, urządzenia
- Porty i usługi portowe
- Spedycja, transport, terminale
- Infrastruktura przybrzeżna i śródlądowa
- Towarzystwa morskie
- Bezpieczeństwo i ochrona portów i nawigacji
- Morska energetyka wiatrowa
- Offshore
- Ochrona środowiska naturalnego
- Usługi dla przemysłu morskiego
- Publikacje
- Inne

## MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA MORSKA BALTEXPO 2011

Patronat Prezydencji Polski w Radzie Unii Europejskiej w 2011 r.

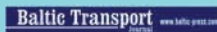
### PROGRAM KONFERENCJI

- MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA „EUROPEJSKI PRZEMYSŁ STOCZNIOWY - STAN, PERSPEKTYWY, WYZWANIA”
- MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA „INFRASTRUKTURA PORTÓW MORSKICH W POLSCE”
- MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA „MORSKA ENERGETYKA WIATROWA I PRZEMYSŁ OFFSHORE”
- MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA „BEZPIECZEŃSTWO BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO” 

## BALTEXPO 2011

*Kolejna szansa by podzielić z nami sukces*

### Partnerzy Targów:



### Patroni Medialni:



### Główny Partner Internetowy



[www.maritime.com.pl](http://www.maritime.com.pl)

### Partner Internetowy



[www.baltexpo.com.pl](http://www.baltexpo.com.pl)

Jestem zainteresowany udziałem w targach BALTEXPO 2011

Nazwisko: .....

Firma: .....

Adres: .....

Tel.: ..... Fax: .....

Email: .....

### ORGANIZATORZY:



ZARZĄD TARGÓW WARSZAWSKICH S.A.

Bohdan Sienkiewicz i Czesław Dyrz rozmawiają o nagrodzie im. kapitana Leszka Wiktorowicza.

Fot. Tomasz Falba



# Kapitańska nagroda

Ludzie morza będą docenieni! Trwają prace nad ustanowieniem nowej nagrody za osiągnięcia morskie. Jej patronem ma być legendarny komendant *Daru Młodzieży*, kapitan żeglugi wielkiej Leszek Wiktorowicz.

Nikomui, kto na poważnie interesuje się sprawami morskimi w Polsce nie trzeba przypominać kim był Leszek Wiktorowicz. „Jedna z najbarwniejszych postaci polskiego środowiska morskiego”, „prawdziwy marynarz”, „autentyczny wilk morski”, „ulańska fantazja” - tak o nim mówiono i pisano.

Wydarzeniami z jego życiorysu spokojnie można by obdzielić kilka innych biografii. Pochodził z Małopolski. Początkowo związany był z *Darem Pomorza*, potem pływał na statkach handlowych Polskiej Żeglugi Morskiej. Następnie nadzorował budowę w Stoczni Gdańskiej następcy *Daru Pomorza* – *Daru Młodzieży*.



**Kapitan Leszek Wiktorowicz**  
- patron planowanej nagrody morskiej.

Fot. archiwum Bohdana Sienkiewicza

W 1982 roku wyruszył na nim w dziewięć rejsów, aby po odejściu kapitana Tadeusza Olechnowicza, objąć jego dowództwo. Komendantem żaglowca pozostawał przez ponad 25 lat wychowując wiele pokoleń polskich oficerów i kapitanów.

Ci, którzy go znali bliżej twierdzą, że był pierwszorzędnym nawigatorem. Po-

twierdził to prowadząc *Dar Młodzieży* w rejsie dookoła świata i w ciężkich warunkach pogodowych pokonując Horn. Do legendy polskiego żeglarstwa przeszło jego brawurowe wejście pod żaglami do portu w Sydney, pod słynnym Harbour Bridge, obok nie mniej słynnej tamtejszej opery.

Pod koniec życia Wiktorowicz wrócił na *Dar Pomorza*. Został komendantem tego statku-muzeum, którym opiekował się niemal do ostatnich miesięcy życia. Zmarł nagle w Gdyni, 24 czerwca ubiegłego roku. Miał 73 lata.

- Oczywiście, że Leszek nie był kryształową postacią. Niektórzy zapewne powiedzą nawet, że kontrowersyjną, bo czasami, w ostatnich latach życia, zdarzało mu się mocno zbaczać z kursu - mówi redaktor Bohdan Sienkiewicz, twórca i prowadzący najslawniejszego morskiego programu w historii polskiej telewizji „Latającego Holendra”, wieloletni znajomy kapitana. - Ale, pomimo tego, był kochany i szanowany. Za talent, wiedzę, doświadczenie morskie i dbałość o swoje załogi. Imponował wszystkim, którzy z nim pływali.

Kapitan Wiktorowicz pełnił wiele ważnych funkcji w różnego rodzaju organizacjach żeglarskich i morskich, był wielokrotnie nagradzany za swoją pracę. W latach 2000-2007 był Grotmasztem (czyli szefem) Bractwa Kaphornowców, elitarniej grupy Polaków, którzy pod żaglami opłynęli Przylądek Horn. I to właśnie w tym gronie pojawił się pomysł, aby uczcić jego osobę ustanawiając nagrodę jego imienia. Wielkim zwolennikiem tej idei stał się kontradmirał Czesław Dyrzc,

rektor Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, a jednocześnie obecny Grotmaszt Bractwa Kaphornowców.

- Brałem udział w rejsie *Daru Młodzieży* dookoła świata pod dowództwem kapitana Wiktorowicza, jako drugi oficer wachtowy - wspomina. - Wiele się od niego nauczyłem. Wiedzę tę spożytkowałem potem prowadząc już samodzielnie wokół ziemi *Iskry*.

Konradmirał Dyrzc, wspólnie z redaktorem Sienkiewiczem, także członkiem Bractwa Kaphornowców, rozpoczęli, jak to sami nazywają „konsultacje społeczne”, chcąc zapoznać z pomysłem jego ewentualnych partnerów i wy badać, na ile byliby oni skłonni go poprzeć.

- O nagrodzie imienia kapitana Leszka Wiktorowicza rozmawialiśmy już z prezydentem Gdyni, władzami Urzędu Morskiego w Gdyni, Ligi Morskiej i Rzecznej, Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Akademii Morskiej w Gdyni - wylicza Sienkiewicz. - Wszędzie spotkaliśmy się z bardzo pozytywnymi reakcjami.

Jak z kolei mówi kontradmirał Dyrzc, rozmowy jeszcze trwają. W ich trakcie ustalane są kategorie, za które nagroda miałaby być przyznawana. „Za wychowanie morskie młodzieży”, „za kształtowanie świadomości morskiej”, „za utrwalanie Polski Morskiej”, „za całokształt pracy na rzecz morza”, „za wydarzenie morskie roku” to pierwsze propozycje. Jak widać, wachlarz spraw jest szeroki, co jest kolejnym dowodem na to, jak bardzo potrzeba takiej nagrody.

Nie wiadomo jeszcze, jaki kształt ostatecznie przybierze wyróżnienie: czy będzie to statuetka, specjalny dyplom czy jeszcze coś innego. Jej pomysłodawcy chcieliby, aby była ona przyznawana raz do roku (być może w rocznicę śmierci kapitana Leszka Wiktorowicza, na Święto Morza lub Gdyni) na specjalnej gali.

- Prace nad nagrodą chcielibyśmy zakończyć do końca lata - zapowiada kontradmirał Dyrzc. - Jeśli nam się uda, na co liczę, wtedy pierwsze laury moglibyśmy rozdać już w przyszłym roku, a może nawet jeszcze w tym.

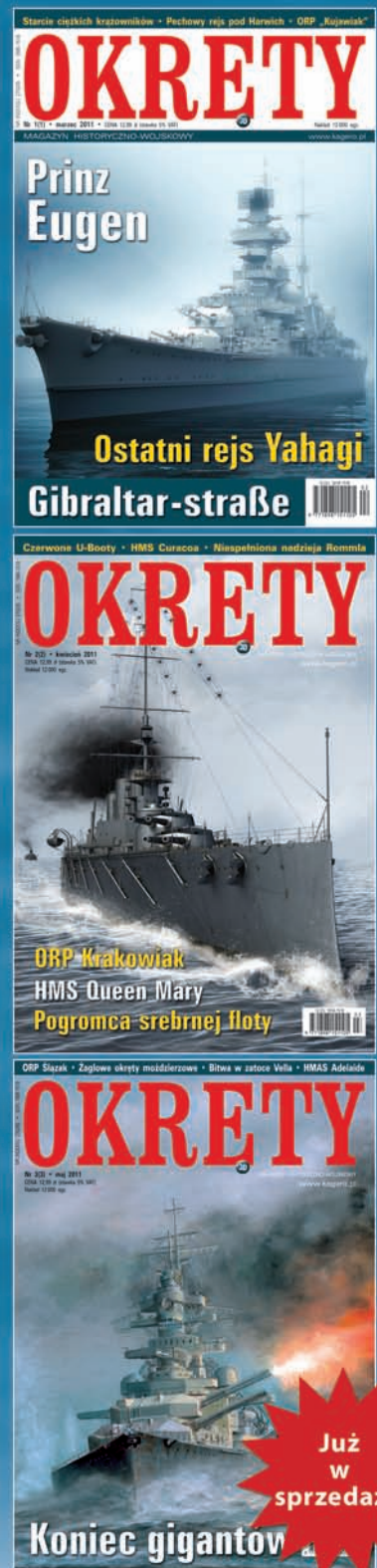
Organizatorzy projektu zapraszają do współpracy wszystkich zainteresowanych. Zgłoszenia przyjmuje i na wszystkie pytania odpowiada redaktor Bohdan Sienkiewicz. Można do niego pisać na maila: [boh.sien@onet.eu](mailto:boh.sien@onet.eu).



Fot. archiwum Bohdana Sienkiewicza

*Dar Młodzieży* wchodzi pod pełnymi żaglami do Sydney.

Tomasz Falba



Już w sprzedaży!

Nowy miesięcznik dla miłośników OKRĘTÓW



Dostępny w salonach sieci EMPIK, sklepach hobbystycznych, salonach prasowych RUCH i Kolporter

## Arktycznym szlakiem

Polskie statki  
na Północnej Drodze Morskiej.



Tadeusz Łaniecki dowodził  
w konwoju Rumia.

# Dwie doby do szczęścia

Latem 1956 roku rozpoczął się w Gdyni jeden z najniezwykleszych rejsów w dziejach polskiej żeglugi. Siedem statków popłynęło do Chin, ale nie przez Kanał Sueski, tylko tzw. Północną Drogą Morską, tj. wzdłuż północnych wybrzeży ówczesnego Związku Radzieckiego. Był to jedyny nierosyjski konwój w dziejach tego szlaku.

Od tamtego rejsu minęło ponad pół wieku. Po tylu latach trudno znaleźć kogoś, kto brał w nim udział. Niewiele powstało też pisanych relacji – artykuły w lutowym numerze „Morza” z 1957 roku autorstwa Rościława Choynowskiego i Zygmunta Mysłowskiego, wspomnienie kapitana Jana Drączkowskiego w książce „Połamany farwatrem: monografia rocznika 1945-1948 Państwowej Szkoły Mor-

skiej w Gdyni i Szczecinie” (praca zbiorowa - zebrał i opracował Ryszard Pospieszynski). To te najważniejsze. Niewiele jak na wydarzenie bez precedensu w historii polskiej i nie bójmy się słów, światowej floty. Oto bowiem grupa statków pod biało-czerwoną przepłynęła niemal całą Północną Drogę Morską.

Udało się nam dotrzeć do jednego ze świadków tego wydarzenia. Kapitan żeglu-

gi wielkiej Piotr Śpiewak (powszechnie znany pod imieniem Stanisław) ma dzisiaj 78 lat. Ciągłe aktywny, energiczny mężczyzna w świetnej formie, doskonale pamięta wiele szczegółów z tamtego rejsu. Kiedy się zaczynał, w lipcu 1956 roku, miał 23 lata. Właśnie awansował na trzeciego oficera i rozpoczął pracę na parowcu Łódź.

- Byłem wtedy jeszcze kawalerem na dorobku. Nie miałem nawet aparatu fotograficznego, dlatego nie mam zdjęć z tego rejsu - wspomina kapitan Śpiewak.  
- Kiedy gruchnęła wieść, że idziemy do Arktyki, byłem raczej zaciekawiony niż przestraszony.

## Kryptonimy i tajne mapy

Północna Droga Morska (inaczej zwana Przejściem Północno-Wschodnim) to szlak wiodący wzdłuż północnych wy-

brzeży Rosji, dokładniej od Karskich Wrót do Cieśniny Beringa. To najkrótsza droga z Europy na Daleki Wschód. Liczy około 3 tysiące mil morskich i jest o jedną trzecią krótsza od trasy wiodącej przez Kanał Sueski.

Żegluga tą drogą - na całym odcinku możliwa tylko latem - nie jest łatwa ze względu na panujące w Arktyce warunki meteorologiczne, ale wraz z postępującym topnieniem lodów, jej znaczenie ciągle rośnie. Pierwsze pokonanie tej trasy w ciągu jednego sezonu miało miejsce w 1932 roku, czyli już po rewolucji bolszewickiej w Rosji.

Związek Radziecki pilnie strzegł tajemnic Północnej Drogi Morskiej. Tylko niemieckiemu rajderowi *Komet* zezwolono w 1940 roku na jej pokonanie. Po zakończeniu drugiej wojny światowej nie wpuszczano już na szlak obcych statków. Zmieniło się to formalnie na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Jednak pierwszy nie rosyjski statek (norweski masowiec *Nordic Barents*) przepłynął tą trasą dopiero w ubiegłym roku.

Tym bardziej ciekawy jest wyjątek, jaki zrobiono dla konwoju siedmiu polskich jednostek. Były to statki: *Łódź*, *Radom*, *Kalisz*, *Reda*, *Rumia*, *Sopot* i *Wejherowo*. Trzy pierwsze to parowce po około 5500 DWT, cztery kolejne motorowce po około 900 DWT. Wszystkie zostały zbudowane dla Chin - parowce w gdańskiej Stoczni im. Lenina, a motorowce w gdyńskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej.

- To był rok 1956 - wyjaśnia kapitan Śpiewak. - Sytuacja polityczna wokół Kanału Sueskiego była napięta, co w końcu doprowadziło do wojny. Władze polskie obawiały się zablokowania Kanału. W związku z tym ustalono, że statki zostaną dostarczone do Chin nietypową trasą, bo Północną Drogą Morską. Istotnym argumentem w skorzystaniu z tego szlaku były też względy ekonomiczne. Przejście było po prostu tańsze i mniej czasochłonne.

Zadania przeprowadzenia statków podjęły się Polskie Linie Oceaniczne. Komodorem konwoju, którego flagową jednostką została *Łódź*, mianowano kapitana Jerzego Nierojewskiego (został on także kapitanem *Łodzi*). W zgodnej opinii świadków tamtego przedsięwzięcia, był to doskonały wybór. Kapitan Nierojewski nie tylko, że był znakomitym marynarzem, ale również człowiekiem cieszącym się powszechnym szacunkiem i autorytetem w PLO.

Koszt przeprowadzenia statków do Chin wzdłuż wybrzeży Syberii wzięła na siebie komunistycznawładza tego kraju. Był to zapewne jeden z powodów podniesionego do niemal luksusowego standardu wyżywienia obowiązującego na jednostkach. Załogi (w sumie około 200 osób) dostawały do jedzenia nie tylko rzadko wtedy widywane owoce cytrusowe, czy prawdziwą czekoladę, ale nawet po 50 gram czystego spirytusu na osobę dziennie.

W lipcu 1956 roku na parowce załadowano w Gdańsku po około 3500 ton siarczanu amonu w workach, zaś na motorowce w Gdyni drobnicę, po około 700 ton na statek. 19 lipca konwój dotarł do Murmańska. Tam statki załadowały wodę i węgiel oraz zabrały na pokład trzech Rosjan, dwóch pilotów morskich i radiotelegrafistę, którzy mieli pomóc Polakom w arktycznej żegludze. Zamustrowali na *Łódź*. Jednostki zaopatrzone w odpowiednie mapy. Każda oznaczona była jako tajna. Na czas rejsu statki otrzymały też

kryptonimy, którymi posługiwano się w łączności. I tak np. *Łódź* była od tej pory *Wolga*, a *Radom* *Angara*.

- Kontakty z Rosjanami były poprawne - wspomina kpt. Śpiewak. - Szczególnie zapamiętałem głównego pilota, niejakiego kpt. Didurina. To był niezwykle sympatyczny człowiek. Doskonale znał polską literaturę, świetnie opowiadał (według relacji kapitana Drączkowskiego, Didurin z pamięci pięknie deklamował „Pana Tadeusza” w rosyjskim przekładzie - red.)

Pięciodniowy pobyt w Murmańsku Polacy wykorzystali nie tylko na pobranie paliwa, czy ustalanie szczegółów dalszej żeglugi przez lody. Poznali też uroki miasta, szczególnie restauracji „Arktika”, gdzie można się było dużo i tanio napić wódki oraz posmakować kawioru.

## Wyspa skazańca

Konwój opuścił Murmańsk 24 lipca 1956 roku. Na pełnym morzu do polskich statków dołączył radziecki lodołamacz

**Książeczka żeglarska kapitana Śpiewaka poświadczająca jego udział w historycznym rejsie.**

Nazwa statku / Название судна: *Łódź*  
 Name of the ship: *Łódź*  
 Sygn. rozpozn. / Позывной сигнал: *S.P.U.H.*  
 Code letters: *S.P.U.H.*  
 Tonaż BRT / Баловая вместимость: *3810,4*  
 Gross Reg. tons: *3810,4*  
 Moc maszyn / Мощность машин: *2100*  
 Engine power: *2100*  
 Armator / Владелец судна: *P.d.O.*  
 Shipowner: *P.d.O.*  
 Port macierzysty / Порт регистрации: *Gdynia*  
 Port of registry: *Gdynia*  
 Kapitan / Капитан: *Król M.*  
 Master: *Król M.*  
 Posiadacz książeczki został przyjęty na statek i wpisany do spisu załogi dnia / Дата поступления на судно: *27 stycznia 1956 r.*  
 Date of engagement: *27 stycznia 1956 r.*  
 w charakterze / в качестве: *3 oficera*  
 engaged as: *3 oficera*  
 na czas / на срок: *mięogr.*  
 for the period of: *mięogr.*  
 pieczęć: **ODDZIAŁ ŻEGLARSKI - GDYŃA**  
 Морское управление - Office  
 Posiadacz został zwolniony dnia / Уведен со службы дня: *29.11.1956*  
 Date of discharge: *29.11.1956*  
 Zwolnienie stwierdza / Увольнение удостоверяет: *[Signature]*  
 The discharge is testified by: *[Signature]*  
 pieczęć: **ODDZIAŁ ŻEGLARSKI - GDYŃA**  
 Морское управление - Office

**Sibiriaków.** Płynął na przedzie łamiąc lód, a za nim w szyku torowym podążała reszta jednostek. Bez specjalnych zakłóceń żegluga trwała aż do ujścia Jeniseju. Marynarze powoli oswajali się z pływaniem wśród lodów. Polacy podziwiali majestatyczne, arktyczne krajobrazy. Z jednego ze statków widziano nawet niedźwiedzia polarnego.

30 lipca konwój zakotwiczył u południowego brzegu Wyspy Rostorgujewa. Tam, przez miesiąc, statki czekały na odpowiednie warunki lodowe, aby przejść przez Cieśninę Wilkickiego. Tam

też doszło do jedynego spotkania Polaków z miejscową ludnością.

Wyspa, przy której stanęły polskie jednostki była niewielka. Miała zaledwie kilkanaście kilometrów kwadratowych.

- Początkowo Rosjanie twierdzili, że jest niezamieszkała i w ogóle zabraniali nam schodzić na ląd - wspomina kpt. Śpiewak. - Ale z nudów i ciekawości nie wytrzymaliśmy i zignorowaliśmy ten zakaz. Okazało się, że jednak ktoś na niej mieszka.

Ktoś, a konkretnie troje ludzi. Pierwszy z nich, mężczyzna, sam podpłynął

do polskich statków na prymitywnej łódce. Jak opowiada kpt. Śpiewak, tubylec został jednak brutalnie wyrzucony z łodzi przez jednego z Rosjan. Nieznajomy okazał się zesłańcem, który zamieszkiwał wraz z żoną i kilkuletnim synkiem Pietią małą domkę z drewnianych bali na południowo-zachodnim krańcu wyspy. Kapitan Śpiewak zapamiętał, że ludzie ci nosili nazwisko Karzhenko.

Oczywiście Polacy wiedzieli, czym Syberia była dla ich przodków. Dlatego skazaniec i jego rodzina wzbudziły w nich zrozumiałe współczucie. Pomiędzy nimi szybko nawiązały się nici przyjaźni. Mężczyzna parał się myślistwem. Polował na lisy polarne, których futra były wysoko cenione przez Rosjan. Odstawiał je do punktu skupu i w ten sposób zarabiał na życie. Polacy nazwali go żartobliwie „gubernatorem”, a jego żonę „panią gubernatorową”.

U zesłańca i jego rodziny bywali członkowie wszystkich załóg polskich statków. Między nimi a „gubernatorem” rozwinął się handel wymienny. Jak pisze kapitan Drączkowski: „Kontakty z naszymi załogami były dla nich prawdziwym darem z nieba. W ciągu kilku dni dostarczaliśmy zesłańczej rodzinie żywność, środki czystości, leki itp. w ilości wystarczającej na wiele miesięcy. Były to nadwyżki prowiantowe z poszczególnych statków, a także dobrowolne zbiórki z przydziałów indywidualnych członków załóg. W izbie zesłańca pojawiły się kartony konserw owocowych, ananasów, brzoskwiń, gruszek itp., dziesiątki tabliczek czekolady i słodczy, konserwy rybne i mięsne, świeże owoce cytrusowe, jabłka, gruszki itp. Otrzymane z naszych statków okazały się ilości luksusowego prowiantu i innych produktów, „gubernator” chował w różne miejsca w pobliżu chaty. Jak się od niego dowiedzieliśmy, przezorność ta była podyktowana wcześniejszymi doświadczeniami zesłańca. Odwiedzające go kutry państwowej służby hydrologicznej bez skrupułów grabiły go ze wszystkiego, co miał ponad swoje życiowe minimum”.

Nie tylko jednak wizyty w domu „gubernatora” były atrakcją Wyspy Rostorgujewa. Aby zabić nudę marynarze urządzali sobie tam pikniki z pieczonymi kiełbaskami i ziemniakami. Przy okazji nie wylewali za kołnierz. Kiedy warunki pogodowe zmieniły się na bardziej pomyślne dla polskich statków, mogły one ruszyć dalej.



**ARKTYCZNY REJS**

Władze radzieckie udzieliły nam... (text continues)

**WYSPA ROSTORGUJEW**

Po kilkumiesięcznej podróży... (text continues)

Znaleziono na: www.morze.com.pl



Źródło: Magemar Polska





### Cel podróży za lodem

Trzy parowce musiały jednak najpierw uzupełnić zapasy węgla. Uczyniły to w pobliskim porcie Dikson. Operacja trwała dwa dni. W tym czasie załogom nie pozwolono zejść na ląd. Węgiel zaś okazał się bardzo niskiej jakości i w dalszej drodze sprawił wiele kłopotów, a palacze nieraz go przeklinali. 31 lipca konwój podążył dalej na wschód.

Zespół polskich statków bez problemów przeszedł przez Cieśninę Wilkickiego mijając Przylądek Czeluskin, najdalej na północ wysunięty kawałek Azji. Drogę wśród lodów torowały im radzieckie lodołamacze: *Kapitan Woronin*, *Kapitan Bielousow* i *Jermak*, pamiętający jeszcze carskie czasy. Po siedmiu dniach od opuszczenia Wyspy Rostorgujewa, po przejściu Morza Łaptiewów, konwój znalazł się na wodach Morza Wschodniosyberyjskiego.

Lód stawał się coraz grubszy. Wreszcie zespół utknął w nim koło wyspy Ajon, niedaleko bazy polarnej Pewek. Potrzebna była pomoc lodołamaczy. Po tej przygodzie statki zmuszone były rzucić kotwicę na redzie Peweku. Rosjanie dokonali rozpoznania dalszego szlaku, zarówno z powietrza, jak i z wody. Nie mieli dla Polaków dobrych wieści. Lód uniemożliwiał dalszą żeglugę i nic nie wskazywało, aby się to miało w najbliższym czasie zmienić.

- Proszę sobie wyobrazić nasze rozczarowanie. Byliśmy przecież jakieś dwie doby żeglugi od Cieśniny Beringa, za którą był już Pacyfik i cel naszej podróży - Chiny - opowiada kapitan Śpiewak. - Musieliśmy podjąć decyzję o zawróceniu. Inaczej czekałoby nas wielomiesięczne zimowanie, a nikomu się to nie uśmiechało.

Jak mówi kpt. Drączkowski, Rosjanie próbowali jednak przekonać Polaków do

zimowania. W tym celu przyleciał do nich samolotem wiceminister radzieckiej floty handlowej. Nasi marynarze nie palili się jednak do przyjęcia jego propozycji. Postanowili wracać do kraju.

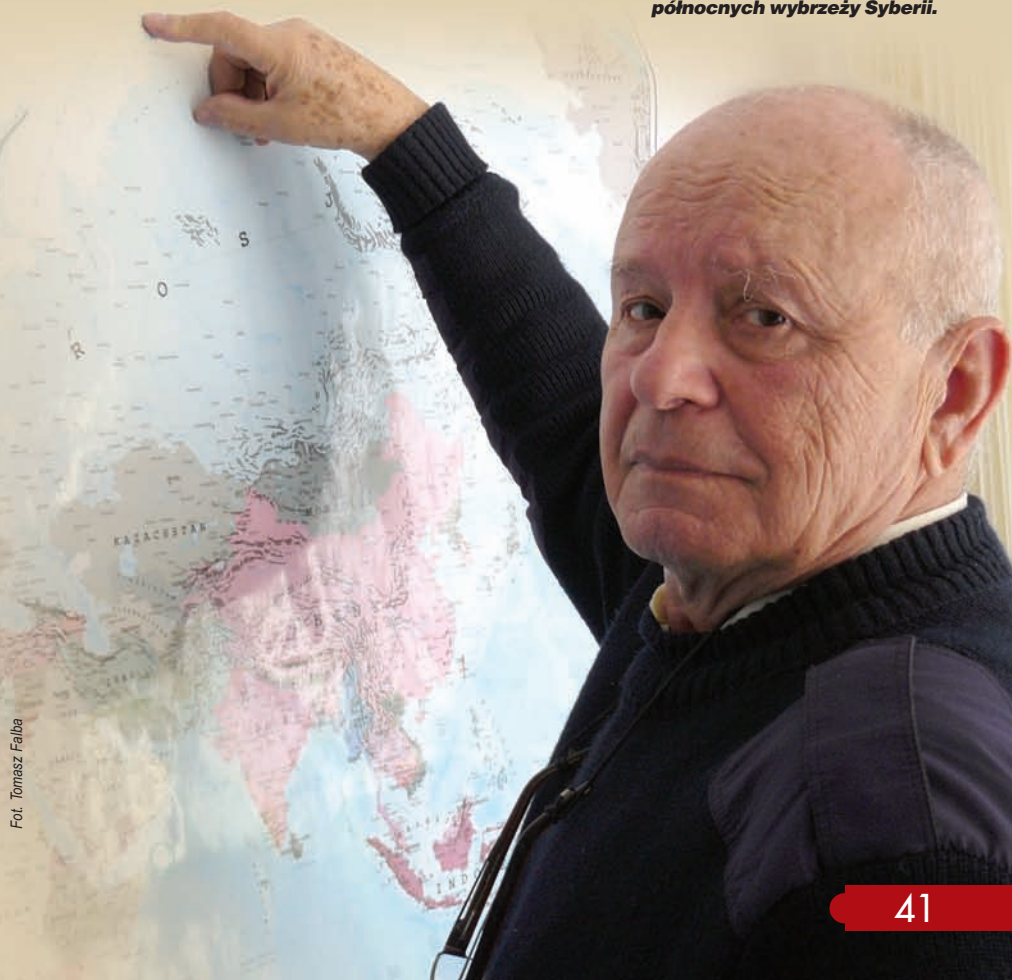
Droga powrotna odbyła się bez niespodzianek. Jeden ze statków zawinął tylko na chwilę do Dikson po pocztę. 30 września, jeszcze przed dotarciem do Murmańska, kapitan Nierojewski rozwiązał konwój. Statki samodzielnie wróciły do Polski w pierwszych dniach października, oddając po drodze Rosjanom ich tajne mapy.

- Już więcej nie pływałem w Arktyce - mówi kapitan Śpiewak. - Można więc powiedzieć, że doświadczenie jakie zdobyłem na Północnej Drodze Morskiej nie przydało mi się na wiele. Ale muszę przyznać, że nigdzie nie widziałem tylu pięknych miejsc.

Wszystkie siedem statków trafiło ostatecznie do Kaliningradu, gdzie przejęły je załogi radzieckie i doprowadziły do Chin. Tym razem trasą wokół Przylądka Dobrej Nadziei.

**Tomasz Falba**

**Kapitan Piotr Śpiewak, jeden z nielicznych żyjących świadków konwoju polskich statków wzdłuż północnych wybrzeży Syberii.**



Fot. Tomasz Falba

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Maj 2001 r.

**10** - W Sopocie odbył się IV Kongres Spedytorów, zorganizowany przez Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych oraz Instytut Handlu Zagranicznego UG, który swoją obecnością zaszczylicili m.in. szefowie największych światowych organizacji spedycyjnych: Aldo de Ros - prezydent Międzynarodowego Zrzeszenia Spedytorów FIATA oraz Ivan Sorensen - dyrektor generalny Europejskiego Zrzeszenia Spedytorów CLECAT (na zdjęciu).



**15** - Z inicjatywy Aleha Nalivaiko, preza polsko-białoruskiej spółki spedycji międzynarodowej Mirtrans, z Gdańskiego Terminalu Kontenerowego ruszył pociąg kontenerowy *Baltica*, który miał zainaugurować stałe, lądowe połączenie portów Trójmiasta z portami ukraińskimi: Odessą i Iliczewskiem. Niestety, mimo że pierwsza podróż pociągiem była udana, na skutek braku dostatecznej dla utrzymania jej rentowności liczby kontenerów w kolejnych podróżach, ta cenna inicjatywa zakończyła się niepowodzeniem. Bezpośrednio przed inauguracją *Baltica* rozmawiają (od lewej) Jerzy Chabros - prezes PG Eksploatacja, Aleh Nalivaiko - prezes Mirtrans i Krystian Klein - prezes GTK.



**15** - Na ten dzień związki zawodowe działające w PŻB zapowiedziały strajk okupacyjny na wszystkich promach, jeśli do tego czasu ich załogi nie otrzymają zaległych za kilka miesięcy pensji.

W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec *Carolina* (prototyp serii B178).



20 lat temu

Maj 1991 r.

**15** - Uchwalono nowy statut Miasta Gdyni oraz określono herb miasta, jako wizerunek dwóch ryb koloru złotego na tle białego miecza umieszczonego na czerwonej tarczy.



**18** - Zainaugurowano linię promową łączącą Gdynię i Sztokholm, obsługiwana przez prom *Nord Orient Express* należącego do „Polen Line”.

**19** - Rozformowano Morską Brygadę Okrętów Pogranicza im. kmdr F. Dąbrowskiego, działającą od 25 lat w Polskiej Marynarce Wojennej. W jej miejsce powołano Morski Oddział Straży Granicznej, podległy ministrowi spraw wewnętrznych.

**20** - Z pobytu w Zatoce Perskiej powrócili do Gdyni *ORP Piast* i *Wodnik*, które brały udział w sojuszniczej operacji „Pustynna Burza”.

**27** - Do Gdyni przybył z wizytą pierwszy w dziejach zespół okrętów Bundesmarine: fregata *Koln*, trałowiec *Auerbach* i ścigacz rakietowy *Nerz*. Wizyta trwała do 31.05.



W polskich stoczniach zwodowano zbiornikowiec, trawler rybacki, holownik zaopatrzeniowy i holownik portowy.

30 lat temu

Maj 1981 r.

**3** - Popłynęła pierwsza ropa z platformy PETROBALTIC.



**14** - Po raz pierwszy od 8 lat, z braku towaru, nie odbyły się Targi Rybne w Gdyni.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec *Parandowski* (prototyp serii B348; w jego kadłubie zawarta była 5-milionowa tona zbudowana w Stoczni Gdańskiej)), okręt warsztatowy i zbiornikowiec portowy (był to ostatni z serii 4 zbiornikowców o nośności 1430 ton zbudowany dla CPN).

40 lat temu

Maj 1971 r.

**5** - W życie weszły nowe zasady działalności Zjednoczenia Przemysłu Okrętowe-

go, zgodnie z którymi poszczególne stocznie uznano za Wielkie Organizacje Gospodarcze.

**28** - W Szczecinie podniesiono banderę na dwusetnym statku zbudowanym po wojnie przez tę stocznnię, masowcu *Obrońcy Poczty* (typ B447). Jego wejście do służby w PŻM oznaczało, że nośność statków tego armatora osiągnęła wielkość 1 mln ton.



**21** - Zmarł Leonid Teliha, który w powszechnej opinii ośmielił polskich żeglarzy do szerszego wyjścia na ocean.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce (w tym *Hajnówka* - prototyp serii B457), 3 masowce, okręt warsztatowy i 2 okręty desantowe.



**50 lat temu**

Maj 1961 r.

**10** - W Gdańsku powołano Przedsiębiorstwo Urządzeń Okrętowych „Hydroster”. Tego dnia w Konakri powołano również Polsko-Gwinejskie Towarzystwo Morskie „Soguiopol”, które miało prowadzić połowy na wodach Afryki Zachodniej. Towarzystwo dysponowało 6 kutrami typu KS-17 oraz 2 ługrotrawlerami typu B-17 z mieszanymi załogami.

**11** - W Szczecinie podniesiono banderę na statku *Lilla Weneda* - pierwszym zbu-



dowanym po wojnie przybrzeżnym (portowym) statku pasażerskim.

**15** - Minister Stanisław Darski przekazał ZHP 6 jachtów z tzw. Floty Czerwonych Żagli - jednostek powstałych ze starych, przebudowanych szalup z *Batorego*.

W polskich stoczniach zwodowano statki towarowo-pasażerski, drewnowiec, bazę rybacką, zbiornikowiec (*Ogre* - prototyp serii B74) i 2 trawlerzy burtowe.

**60 lat temu**

Maj 1951 r.

**8** - Decyzją Ministerstwa Obrony Narodowej ustanowiono ostatnią niedzielę czerwca jako Dzień Marynarki Wojennej.

**15** - Przedsiębiorstwa rybackie zobowiązano, aby od tego dnia flota rybacka wychodziła na łowiska w zespołach, po kilka statków na raz.

PLO przejęły drobnicowce *Marchen Maersk*, który wszedł do służby jako *Przyjaźń Narodów*. W czarterze Chipolbroku pływał do portów chińskich.



W polskich stoczniach zwodowano kuter rybacki.

**70 lat temu**

Maj 1941 r.

**Polska Marynarka Handlowa:**

- postój: *Batory* (w Szkocji - ćwiczenia inwazyjne), *Chorzów* (Fleetwood), *Kinross* (Belfast, przekazany GASL 23.05.1941), *Kraków* (Newcastle, remont), *Lech* (Gibraltar);
- konwoje na wodach brytyjskich i islandzkich: *Bug*, *Częstochowa*, *Garlandstone*, *Hel*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kroman*, *Lida*, *Lublin*, *Lwów*, *Narocz*, *Poznań*, *Puck*, *Pułaski*, *Wigry*, *Wilno*;
- konwoje z/do Kanady/USA: *Lechistan*, *Morska Wola*, *Stalowa Wola*, *Wisła*, *Zagłoba*;
- konwój do Afryki Zachodniej: *Dumfries* (przekazany GASL 28.05.1941, podczas rejsu), *Lewant*, *Sobieski*;



- na wodach amerykańskich: *Rozewie*, *Śląsk*,
- na Morzu Śródziemnym: *Warszawa*.

**Polska Marynarka Wojenna:**

- patrol: *Sokół* w Zatoce Biskajskiej, ścigacze S-1, S-2, S-3 w kanale La Manche,
- szkolenie: *Krakowiak*,



- remont w Glasgow: *Błyskawica*, *Burza*, *Garland*, *Piorun*,
- w stoczni: *Kujawiak* (30.05 przekazany PMW).

**80 lat temu**

Maj 1931 r.

**22** - Powołano pierwsze w Polsce przedsiębiorstwo rybołówstwa dalekomorskiego, którym była Polsko-Holenderska Spółka Śledziowa SA, w skrócie „Mopol”. Spółka eksploatowała 8 ługrów wniesionych w aportie przez Holendrów. W kwietniu 1934 r. cały majątek spółki sprzedano holenderskiemu przedsiębiorcy, a działalność firmy w Polsce ograniczono do komisowej sprzedaży śledzi.

**31** - W Gdyni powołano Ośrodek Przystosobienia Morskiego, w celu szkolenia członków różnych organizacji, w tym ZHP. Ośrodek dysponował m.in. jachtem *Junak*.

**90 lat temu**

Maj 1921 r.

38 posłów składa wniosek wzywający rząd do przedłożenia Sejmowi w trybie pilnym ustawy o budowie portu w Gdyni.

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

*Na służbie emigranckiej i wojennej*



*Pierwsza Warszawa jeszcze jako Smoleńsk.*

# Dwie

# Warszawy

**W poprzednim odcinku wspomnieliśmy o statku pasażerskim Warszawa. Dziś przedstawimy jego historię oraz losy jego następcy, który nie wszedł do polskiej służby, ale mimo to zapisał się w historii PMH.**

Powstały w grudniu 1928 r. „Polbrit” miał w założeniu wozić, prócz polskich szynków i nabiątu, emigrantów, którzy potem przesiadali się na wielkie transatlantyki w Hamburgu, Southampton czy Hawrze. W okresie międzywojennym skala emigracji z Polski była dość pokaźna: do Stanów Zjednoczonych wyjechało ok. 280 tys. ludzi, do Kanady – 145 tys., do Argentyny i Brazylii – 100 tys. i ok. 110 tys. do Palestyny. Zadaniem polskich władz było dopilnować, aby wszyscy emigranci wyjeżdżali w ludzkich warunkach, nie będąc narażonymi na poniżenie i złe traktowanie. W 1925 roku rząd polski wydał ustawę o wyłączności portów polskich dla wychodźstwa, z braku polskich armatorów zawarto umowy o uruchomienie sta-

łych linii z Gdyni i Gdańska do USA i Ameryki Południowej z dwoma armatorami: amerykańskim American Scantic Line i francuskim Chargeurs Reunis Compagnie Maritime. Inne przedsięwzięcia zmuszone zostały tym samym do kontynuacji lub uruchomienia własnych linii dowozowych z Polski do portów, z których odpływały ich transatlantyki, które z racji umów lub wielkości nie mogły zawijać do bałtyckich portów. Początkowo statki dowozowe zawijały do Gdańska. Z czasem zaczęły zawijać do Gdyni. Pierwszym obcym statkiem w gdyńskim porcie, był w sierpniu 1923 roku dowozowy parowiec pasażerski *Kentucky*. Aby zachęcić Polaków do korzystania właśnie z tych, a nie innych statków, zmieniano

ich nazwy na bardziej swojskie. *Oregon* francuskiej Compagnie Generale Transatlantique w początkach lat dwudziestych przemianowano na *Pologne*, holenderski *Madison* w tym samym czasie na *Warszawę*, zaś w latach 30. następcą duńskiego dowozowego parowca *Niels Ebbesen* stał się statek o nazwie *Vistula*.

## Na emigranckim szlaku

Warto było, z przyczyn ekonomicznych, zastanowić się nad przejęciem przynajmniej części ruchu emigracyjnego. Udało się to poprzez utworzenie „Polbriutu” i przejęcie dwóch linii, do Londynu i Hull, wraz z prawami handlowymi i czterema statkami. Jednym z nich był *Smoleńsk*, który w polskiej służbie otrzymał nazwę *Warszawa*.

Statek został zamówiony w lutym 1914 r. w brytyjskiej stoczni William Doxford & Sons Ltd, w Sunderland, prawdopodobnie dla Russian North-West Steamship Co. Ltd, z przeznaczeniem na linię

Lipawa - Hull. Zwodowano go 19 grudnia 1914 r. jako *Smoleńsk* i ukończono w lipcu następnego roku, jednak nie wszedł do służby ze względu na działania wojenne. Prawie rok stał „na sznurku”, dopiero w maju 1916 r. wszedł pod banderę firmy Thomas Wilson, Sons & Co., a potem Ellerman's Wilson Line Ltd. Po zakończeniu Wielkiej Wojny woził emigrantów z Gdańska do portów brytyjskich.

24 listopada 1928 r. *Smoleńsk* sprzedano „Polbrirowi”, a 2 kwietnia 1929 r. podniesiono na nim polską banderę, nadając jednocześnie nazwę *Warszawa*. Kapitanem został kpt. Stanisław Łabęcki. Dziesięć dni później statek wyruszył z Gdańska w pierwszą podróż eksploatacyjną pod polską banderą – do Londynu, z 465 pasażerami na pokładzie. Od tej pory regularnie, dwa razy w miesiącu, woził na tej trasie pasażerów. 27 stycznia 1930 r. po raz pierwszy zawinął do Gdyni, a 4 lipca 1930 r. zainaugurował regularną linię Gdynia - Londyn - Gdańsk - Gdynia.

Pod koniec 1930 r. powstającą polską flotę handlową dotknął kryzys. Nie oszczędził też *Warszawy*, która na dłuższy czas została unieruchomiona w Gdyni. Co prawda w połowie 1931 r., wykonała trzy rejsy, ale potem znów stanęła bez zatrudnienia – tym razem w Gdańsku. Przymusowy postój wykorzystano na modernizację urządzeń chłodniczych, których dokonano w listopadzie 1931 r. w Stoczni Gdańskiej, a tuż przed Wigilią tego roku *Warszawa* znów rozpoczęła rejsy na linii londyńskiej. Odtąd pływała jednak jako statek rezerwowy, a główną przyczyną było drastyczne ograniczenie ruchu pasażerskiego na tej trasie, związane ze zmniejszeniem liczby emigrantów przyjmowanych przez Stany Zjednoczone. Latem 1933 i 1934 r. wykorzystywana była w czarterze PTTO do bałtyckich rejsów wycieczkowych do Kopenhagi, Sztokholmu, Leningradu, Rygi i Tallina. We wrześniu 1934 r. *Warszawę* skierowano do Stoczni Gdańskiej na przebudowę i modernizację: w części ładowni urządzono wygodniejsze niż uprzednio pomieszczenia III klasy dla emigrantów.

Po remoncie, w kwietniu 1935 roku *Warszawa* zainaugurowała linię emigrancką z Gdyni do Hawru. Znów, jak w początkach „Polbrirowi”, dwa razy w miesiącu wychodziła z Gdyni z pasażerami. Okazjonalnie zawijała do innych portów, głównie brytyjskich. W drugiej połowie lat trzydziestych zdarzały się rejsy –

z Hawru i Cherburga – bez pasażerów, za to z drobnicą i amunicją.

Pod koniec 1938 r., 26 grudnia, doszło w Kanale Kilońskim do kolizji wracającej z Londynu *Warszawy*, z niewielkim niemieckim drewnowcem *Christian Russ* (978 BRT), na którym w wyniku odniesionych uszkodzeń wybuchł groźny pożar i statek osadzono na mieliźnie.

W dwa dni później Rada Nadzorcza „Polbrirowi” podjęła decyzję budowy nowego statku, który miał zostać statkiem flagowym armatora i przejąć nazwę poprzednika. Do tego czasu stara *Warszawa* miała pozostać na linii brytyjskiej.

### W wojennej służbie

25 sierpnia 1939 r. *Warszawa* wyszła z Gdyni z pasażerami w rejs do Londynu,

a 31 sierpnia przeszła do Hawru. Tam zastał ją wybuch wojny. Wyokrętowano pasażerów i 6 września na podstawie uzgodnień pomiędzy „Polbrirowem”, a ambasadą RP w Paryżu statek wszedł w czarter Rządu RP na czas nieokreślony, z zadaniem przewozu dostaw wojennych do portu w Konstancy, z przeznaczeniem dla Polski. 8 września w Dunkierce rozpoczęto załadunek materiału wojennego, uzupełniono bunkier i wodę. 15 września *Warszawa* wyszła z Dunkierki do Konstancy, wraz z francuskim statkiem *Rose Schiaffino*, pod eskortą francuskiego niszczyciela *Leopard* i dwóch awiz. 18 września rejs przerwano, konwój rozwiązano, a statki rozładowano w Breście.

Dzień później – 19 września – *Warszawa* wyszła we francuskim konwoju do Casablanki. W eskorcie konwoju znajdo-



**Warszawa w pierwszych latach służby w „Polbrirowie”.**



**Pamiętkowe zdjęcie w Nowym Porcie, na tle Warszawy - oficerowie Senczyszyn i Rutkowski, w środku radiotelegrafista Tadeusz Lorenc.**



Na pokładzie Warszawy - przy dobrej pogodzie można było zagrać w shuffleboard.

wał się m.in. niszczyciel *Ouragan* (o jego związkach z PMW pisaliśmy w „Naszym MORZU” z października 2007 r.). Z Casablanki *Warszawa* przeszła do Algieru i potem do końca swych dni pozostała na Morzu Śródziemnym.

W początkach listopada 1939 r. *Warszawa* przybyła do Pireusu, gdzie zaokrętowała pasażerów – polskich uchodźców, którzy przez Bałkany próbowali dostać się do polskiego wojska odradzającego się we Francji. 21 listopada przybyła do Marsylii, po czym 16 grudnia przekazano ją do dyspozycji władz wojskowych RP i powołano komisarza wojskowego. Wspólnie z *Pułaskim* statek podjął transport żołnierzy i uchodźców z Bałkanów do portów francuskich (zestawienie rejsów i liczbę ewakuowanych podano w tabeli obok). Od 10 stycznia 1940 r. statkiem dowodził kpt. Tadeusz Meissner.

Rejsy ewakuacyjne przerwała – na krótko – przegrana kampania francuska. W dniach poprzedzających kapitulację, *Warszawa* znajdowała się w Bejrucie i 20 czerwca 1940 r. została tam aresztowana przez władze francuskie. Na szczęście Francuzi nie zdążyli unieruchomić statku i kpt. Meissner zdołał uciec do pobliskiej Haify. Na początku lipca *Warszawę* przeprowadzono do Port Saidu, gdzie wzmocniono jej uzbrojenie i zamontowano osłony pancerne na mostku. Potem nadal pływała na trasie „ewakuacyjnej”, choć oczywiście zmieniły się porty: pasażerów zabierano z tureckiego Mersin. Część wysadzano w cypryjskiej Famaguście, a pozostałych – w palestyńskiej Haifie.

W lutym 1941 r. *Warszawa* po raz pierwszy popłynęła do Tobruku z wojskiem i zapasami. Potem, w kwietniu

1941 r. wykorzystano ją do transportów wojskowych do Grecji i na Kretę, a po przegranej kampanii greckiej – do ewakuacji oddziałów wojskowych. W czerwcu tego roku odbyła jeszcze jeden, ostatni rejs z Mersin do Haify, z ochotnikami do polskiego wojska. Po raz pierwszy nastąpiło wówczas spotkanie z nieprzyjacielem: 16 czerwca w pobliżu Trypolisu *Warszawę* zaatakowały dwa samoloty. W wyniku ostrzału 25 osób na statku zostało rannych.

Po zakończeniu ewakuacji polskich uchodźców i po niezbędnym remoncie statek wszedł do służby jako transporto-

wiec na trasie z Egiptu do Tobruku. Na początku grudnia 1941 r. podczas postoju w Aleksandrii odniósł lekkie uszkodzenia w kolizji z brytyjskim niszczycielem *Decoy*, a w Wigilię 1941 r. wyszedł w rejs do Tobruku z oddziałem 419 nubijskich żołnierzy na pokładzie.

W dwa dni później – 26 grudnia 1941 r. – na wysokości Marsa Matruh o godz. 14.29 *Warszawę* storpedował niemiecki *U559*. Wojsko przeszło na okręty eskorty, a uszkodzony statek wzięła na hol brytyjska korweta *Peony*. Niemiecki okręt śledził akcję i o godz. 19.15 wystrzelił kolejną torpedę. Trafiła w okolicę śródokręcia. Załoga opuściła statek, który pogrążył się w morzu 50 minut później. Zginęło 4 członków załogi oraz około 20 żołnierzy. Pozostałych uratował stawiacz sieci *Burgonet*, niszczyciel *Avonvale* i korweta *Peony*.

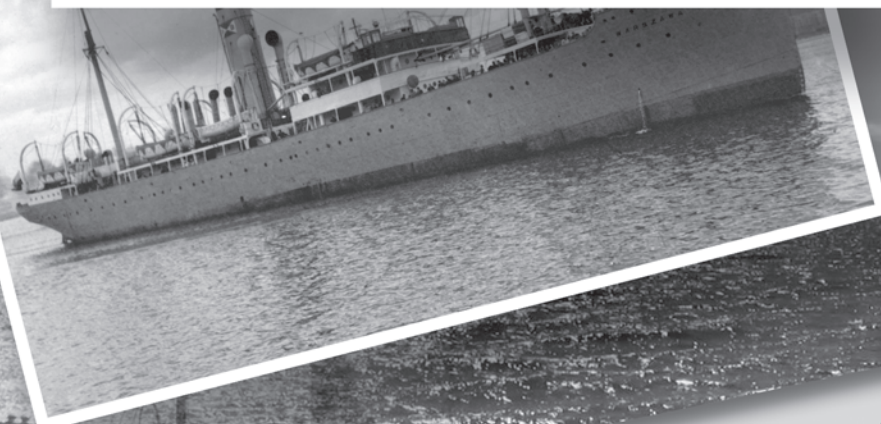
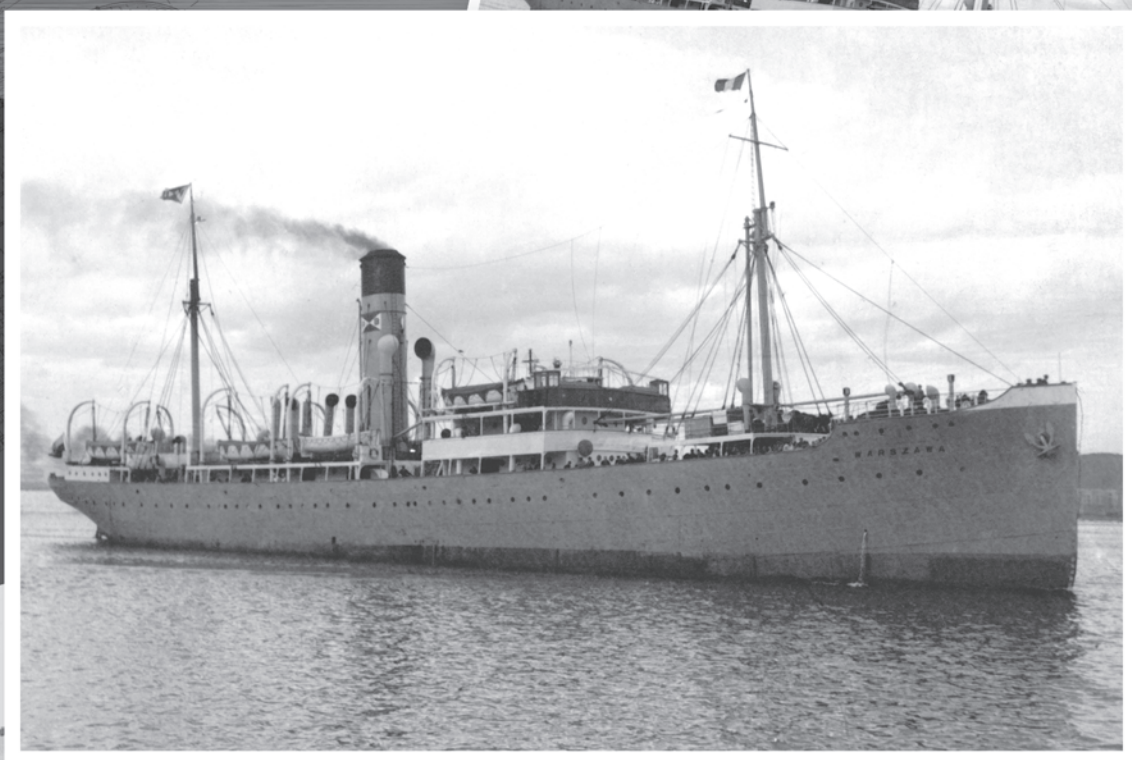
## Dруга Warszawa

Jak pamiętamy, pod koniec lat 30. starą *Warszawę* zamierzano wycofać ze służby. Ówczesny dyrektor „Polbritu”, Feliks Kollat, na początku 1938 roku zlecił opracowanie założeń następcy sfatygowanego pasażera świeżo upieczonemu okrętowcowi – Witoldowi Urbanowiczowi. Wstępny projekt nowej *Warszawy* ukończono latem 1938 roku. Spodobał się dyrekcji „Polbritu”, które przyznało jego autorowi nagrodę pieniężną.

### Rejsy ewakuacyjne transportowca *Warszawa*

Wyjście z portu		Liczba ewakuowanych	Przybycie do portu	
14.11.1939	Pireus	378 osób	21.11.1939	Marsylia
28.12.1939	Pireus	541 osób	3.01.1940	Marsylia
19.01.1940	Pireus	599 osób	26.01.1940	Marsylia
13.02.1940	Pireus	599 osób	19.02.1940	Marsylia
8.03.1940	Pireus	551 osób	14.03.1940	Marsylia
27.03.1940	Susak	558 osób	2.04.1940	Marsylia
12.04.1940	Susak	558 osób	17.04.1940	Marsylia
12.05.1940	Pireus	560 osób	15.05.1940	Bejrut
25.05.1940	Susak	609 osób	29.05.1940	Bejrut
6.06.1940	Pireus	465 osób	10.06.1940	Bejrut
9.08.1940	Mersin	ponad 500 osób	19.08.1940	Haifa
25.08.1940	Mersin	ponad 220 osób	30.08.1940	Haifa
09.1940	Mersin	429 osób	09.1940	Haifa
27.09.1940	Mersin	545 osób	4.10.1940	Haifa
13.10.1940	Mersin	422 osoby	20.10.1940	Haifa
11.1940	Mersin	494 osoby	14.11.1940	Haifa
11.1940	Mersin	502 osoby	3.12.1940	Haifa
06.01.1941	Mersin	611 osób	9.01.1941	Haifa
15.06.1941	Mersin	?	17.06.1941	Haifa

# Warszawa



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

Projekt przedstawiał motorowy statek jednośrubowy, z siłownią na śródkręciu. Przewidziano w nim trzy ładownie o pojemności 2548,5 m<sup>3</sup> (dwie trzecie przestrzeni ładunkowej było chłodzone), natomiast pasażerowie umieszczeni byli w kabinach trzech klas. Pierwsza (kabinowa) i druga (turystyczna) mogły pomieścić 46 pasażerów w kabinach jedno- i dwuosobowych. W klasie trzeciej (emigranckiej) można było pomieścić 222 pasażerów w kabinach cztero- i sześciuosobowych; pasażerowie tej klasy dysponowali obszerną jadalnią. W miarę zapotrzebowania, drugą klasę można było łączyć z pierwszą lub z trzecią. Pomieszczenia pasażerskie uzupełniało ambulatorium i szpital na osiem łóżek, a załoga hotelowa liczyła 30 osób (w tym lekarza i pielęgniarkę). Załoga marynarska składała się z 11 oficerów (w tym kapitana) oraz 16 osób personelu pokładowego i maszynowego. Inż. Urbanowicz nakłonił dyrekcję „Polbritu” do zakupienia dokumentacji linii teoretycznych kadłuba

w firmie „Maierform”. Zastosowanie takiego kształtu kadłuba miało przynieść oszczędności podczas eksploatacji. Ten dodatkowy koszt miał zwrócić się po trzech latach.

Wśród stoczni, które stanęły do przetargu była Stocznia Gdańska, ale powszechnie spodziewano się, że budowa nowego statku zostanie zlecona brytyjskiej stoczni Swan, Hunter and Wigham Richardson w Newcastle nad rzeką Tyne. Dwaj dyrektorzy stoczni przyjechali nawet do Gdyni, ale dość lekceważąco traktowali projekt przedstawiony przez „Polbrit” i zapowiadali przedstawienie własnych propozycji. Okazją do ich prezentacji był pobyt delegacji polskiej na wodowaniu w tej stoczni dwóch statków – 20 sierpnia *Lidy* dla „Polbritu” oraz 25 sierpnia *Sobieskiego* dla GAL-u. Projekt stoczniowy nie uwzględniał wielu rozwiązań przewidzianych w nowej *Warszawie*, w dodatku Anglicy źle wyrażali się o nietypowych kształtach kadłuba, które – choć przynoszące oszczędności armato-

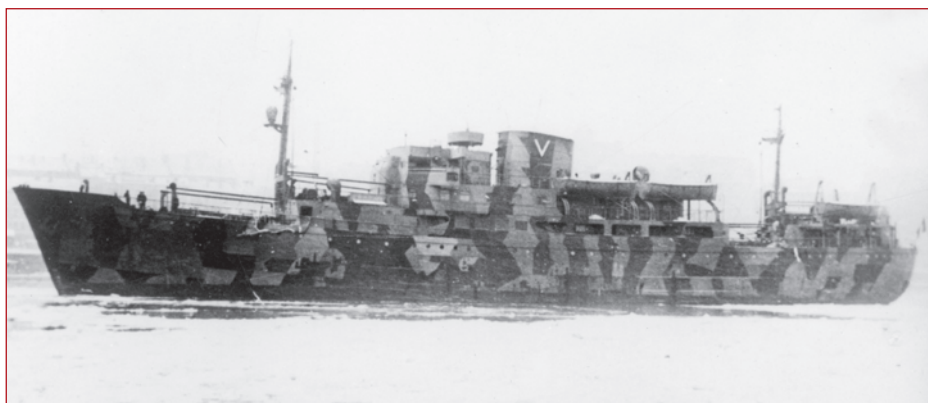
rowi – z pewnością stwarzały pewne komplikacje w trakcie budowy. Ostatecznie, inż. Urbanowicz zakończył rozmowy, informując stocznię, że strona polska rezygnuje z jej usług. Wiedział, że decyzja ta, podjęta bez konsultacji z dyrekcją, wywoła burzę w Gdyni i dlatego z miejsca skontaktował się z zaprzyjaźnionym inż. Erichem Maierem i poprosił o pomoc w znalezieniu stoczni, która podejmie się budowy projektowanego przez niego statku. Ten poradził poszukać wśród stoczni holenderskich, co więcej – obiecał osobiście uczestniczyć we wstępnych rozmowach. Nie wracając do Polski, inż. Urbanowicz pojechał w drugiej połowie września do Antwerpii, gdzie spotkał się z inż. Maierem. Teraz oddajmy głos inż. Urbanowiczowi:

*(...) Następnego dnia pierwszym pociągiem wyjechaliśmy do Holandii, gdzie mieliśmy być w niewielkiej stoczni w miasteczku Alblasterdam, niedaleko Rotterdamu. Była to Werf de Noord, a jej właściciel, Jan C. Smit, był trzecim budowniczym statków po dziadku i ojcu, zawsze w tejże stoczni, wokół której powstało miasteczko i z niej żyło, a dom właściciela stał wśród domów pracowników i niewiele się od nich różnił. Poznałem Smita w jego skromnym i staroświeckim gabinecie, gdzie siedział w fotelu dziadka. Kiedy uważnie obejrzał mój plan statku, orzekł, że musi ten statek zbudować. Ofertę złożył dogodną, bo statek mu się podoba i nie o zysk mu chodzi – dobiera dla swej stoczni interesujące roboty i chce specjalizować się w budowie statków pasażerskich. Był to zatem zupełnie inny klimat rozmów o kwestiach technicznych i już po paru dniach mogłem wracać do Gdyni z wstępną ofertą, bardzo dogodną co do ceny i terminu przekazania jednostki. Mogłem przy tym wybrać wiele najnowszych urządzeń i wyposażenia, jak np. grawitacyjne żurawiki łodziowe typu Welina – były to pierwsze we flocie polskiej, bo nawet nowe transatlantyki miały jeszcze żurawiki wychylne. Smit godził się na nasze żądania nowych typów instalacji i innych urządzeń. Pomieszczenia miała projektować i wyposażać specjalistyczna firma holenderska (...).*

Po powrocie do Gdyni przyszło tłumaczyć się z podjętych decyzji. Szczególnie niezadowolony był dyr. Cecil H. Jeffrey, reprezentujący w „Polbriocie” stronę angielską, który osobiście znał dyrektorów stoczni Swan, Hunter. Na szczęście inż. Urbanowicz miał już gotową ofertę



Warszawa w Aleksandrii w 1941 r.



Warszawa II jako Bolkoburg.



holenderską. Podpisanie umowy nastąpiło w grudniu 1938 roku w Hadze. Statek otrzymał numer stoczniowy 579, zaś cenę ustalono na 3 388 845 złotych. Przewidywano, że wodowanie odbędzie się jesienią 1939 roku, a w połowie marca 1940 roku podniesiona zostanie na jednostce polska bandera.

Budowa szła naprzód aż do września 1939 roku. Potem Holendrzy zwolnili tempo prac, a wodowanie odsunęło się w czasie. W listopadzie 1939 r. urząd niemieckiego pełnomocnika na tereny wschodnie (Haupttreuhandstelle Ost – HTO) zwrócił się do stoczni z roszczeniami w sprawie budowanego statku, które zostały zablokowane przez polski rząd na emigracji.

### Pod niemiecką banderą

15 marca 1940 roku statek zwodowano pod banderą holenderską. Zamiast nazwy używano numeru budowy. Z wolna trwał jego wyposażanie, lecz w maju tego roku, gdy niemieckie wojska zajęły Holandię, prawie gotowy wpadł w ich ręce i został przejęty jako byłe mienie polskie, do dyspozycji HTO lub Kriegsmarine. Ostatecznie statek przydzielono gdańskiemu armatorowi Ostdeutsche Reederei GmbH. Dalsze prace wykonywano już na koszt nowego właściciela, który statkowi nadał nazwę *Ostwind*. 10 maja z Gdańska przyjechała do Rotterdamu niemiecka załoga, tydzień później – 17 maja – statek pomyślnie przeszedł próby, a 18 maja *Ostwind* przejęty został przez armatora i wyszedł w rejs do Gdyni.

Jego służba cywilna nie trwała długo – już 24 czerwca przekazano go niemieckiej Kriegsmarine jako okręt bazę 24 Flotyli U-Bootów. Wszedł do służby 1 lipca 1941 roku, pod koniec miesiąca nazwano go *Bolkoburg*. 1 stycznia 1942 roku przekazano 26 Flotyli U-Bootów, a w lutym 1942 roku w Hamburgu wewnątrz *Bolkoburga* przystosowano do funkcji mieszkalnych – dla załóg U-Bootów; mógł też być wykorzystywany jako okręt zabezpieczający dla transportów norweskich. Okręt uzbrojono w działka przeciwlotnicze – np. w czerwcu 1943 r. miał 2 działka 37 mm i 3 działka 20 mm.

20 sierpnia 1943 roku w czasie nocnych ćwiczeń na Zatoce Gdańskiej zderzył się o godzinie 23.30 z okrętem podwodnym *U 670*, który zatonął. 21 członków załogi U-Boota zginęło, pozostałych 22 marynarzy uratowano. 9 września 1943 roku doszło do kolejnej kolizji, gdy u wej-



**Niedoszła Warszawa w grudniu 1940 r., już w niemieckich rękach.**

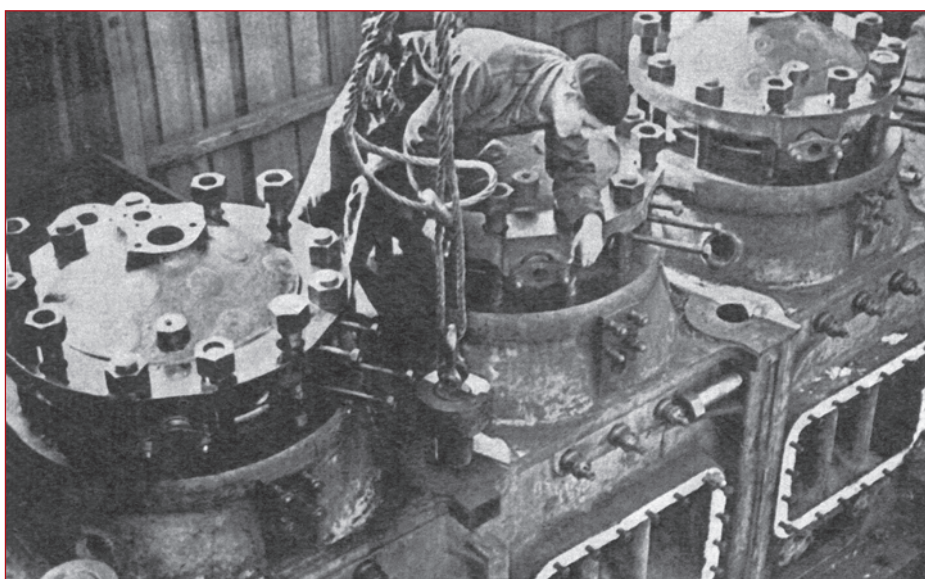
ścia do portu w Pilawie *Bolkoburg* uderzył i poważnie uszkodził niemiecką barkę artyleryjską *MFP 267*.

We wrześniu 1944 roku *Bolkoburg* skierowano do pomocy w ewakuacji uciekinierów z Prus Wschodnich, wkrótce jednak, 12 października tego roku, powrócił do 26 Flotyli. Ostatnia zmiana przydziału służbowego miała miejsce 5 kwietnia 1945 roku, gdy wszedł w skład 25 Flotyli U-Bootów.

3 maja 1945 roku *Bolkoburg* znajdował się w Zatoce Kilońskiej, w rejonie wyspy Fehmarn – 10 mil na wschód od Staberhuk. Tego dnia pięć alianckich bomb trafiło w jego dziób, statek został uszkodzony, a 30 ludzi z jego załogi zginęło. Następnego dnia kolejny nalot przyniósł dwa dalsze trafienia bombami, które wzniciły pożary. 7 maja trawiony

przez ogień statek osiadł na dnie, na głębokości 5 m, na południe od wyspy Fehmarn w pozycji 54°24'N-11°15'E.

Gdy pierwszy raz po wojnie zobaczyli go Polacy, wrak *Warszawy* stał oparty stępką na głębokości ok. 5,5 m na równym, piaszczystym dnie. Pożar lekko zdeformował nadbudówki, co nie było z daleka widoczne. Uznano, że wrak *Bolkoburga* nadaje się do wydobycia i remontu i – prawdopodobnie w pierwszej połowie 1948 roku – Polska Misja Morska przedstawiła Brytyjczykom dokumenty dowodzące polskich praw do wraku. Sprawa ciągnęła się dość długo – musimy pamiętać, że w tym czasie zaostrzały się stosunki międzynarodowe między Zachodem i „obozem postępu”. Oczekując na brytyjskie decyzje, Polacy nurkowie z *Herkulesa* 3 lutego 1949 roku dokonali oglę-



**Silnik z Warszawy podczas remontu.**

dzin wraku, a w raporcie z tych oględzin stwierdzono:

*Wrak statku znajduje się około 1 mili od brzegu wyspy [Fehmarn] (...) stoi prosto i z daleka robi wrażenie, jakby stal załadowany na kotwicy.*

*Dokładne oględziny wykazały, że pożar zniszczył statek od dziobu do rufy poniżej 1 metra od obecnej linii wodnej, tj. ca. 4 m od głównego pokładu mierząc na śródkreściu statku. Wszystkie arkusze blach nadbudówek są przez ogień pofalowane i pocięte. Tak samo pofalowane są trzy rzędy blach poszycia kadłuba. Wzdłuż całego statku są wręgi lekko pocięte [...] a żelazne płyty pokładu na całej długości statku [są] od wysokiej temperatury sfałowane. W okolicy I ładowni po prawej burcie na głównym pokładzie są trzy otwory od bomb lotniczych o powierzchni 0,5 do 1 m<sup>2</sup> (...) we wnętrzu [ładowni] nurek nie stwierdził uszkodzenia. Najważniejszy wybuch był*

*w międzypokładzie w pobliżu kuchni... międzypokład w tym miejscu w promieniu kilku metrów jest całkowicie zniszczony. Burty statku nie są jednak uszkodzone (...) Podwodna część statku była badana przez dwóch nurków. Stwierdzono szereg drobnych przestrzałów (...) oraz z lewej burty otwór 50x50 cm spowodowany bombą, która przeszła skośnie przez pokład.*

*Ster, śruba i boczne kile nie są naruszone. Statek do linii wodnej jest wypalony doszczętnie (...) nie ma żadnego wyposażenia ani sprzętu. To, co się nie spaliło zostało rozkradzione, m.in. windy, strzały ładunkowe, wszystkie ramy iluminatorów, itp.*

*Maszynownia jest zalana wodą tak, że cylindry głównych motorów wystają z wody na 2 metry. Do tej wysokości były one w ogniu, a temperatura była tak wysoka, że wszystkie części mosiężne się wytopiły. Poniżej [obecnej] linii wodnej*

*śladów ognia nurek nie stwierdził, zachowały się też w stanie nienaruszonym manometry, zawory itd. Sądzę więc, że motory będzie można odbudować – tym bardziej, że są to 2-suwowe motory Manna, nie posiadające aparatury na głowicach.*

*Ogólne zniszczenie statku przez pożar jest tak wielkie, że do odbudowy on się nie nadaje. Podniesienie jest możliwe i stosunkowo nie trudne. Po wymontowaniu maszyn kwalifikuje się jednak tylko na złom [...].*

Okazało się, że oględziny te przyniosły nieco zamieszania w staraniach o odzyskanie wraku. Statek co prawda został zwolniony 9 marca 1949 roku, jednak przez pewien czas Anglicy nie zgadzali się na przeprowadzenie wydobywania przez polskich nurków. Przyczyną były oczywiście względy polityczne oraz fakt, że – wbrew wcześniejszym ustaleniom – na wrak schodzili polscy nurkowie. Inną, ukrytą, przyczyną była chęć zapewnienia pracy miejscowej firmie (dawało to doraźne skutki ekonomiczne w okupowanej strefie i powodowało zmniejszenie napięć wynikających z bezrobocia), zaś przedstawiciele Polskiej Misji Morskiej podejrzewali, że brytyjski szef Salvage Section z Hamburga liczy na osobiste zyski z podniesienia statku, co byłoby niemożliwe w przypadku podniesienia *Warszawy* przez Polaków.

## Nareszcie w PMH

Ostatecznie podniesienie statku przeprowadziła ekipa Wydziału Holowniczo-Ratowniczego GAL. Rozpoczęto je 28 maja, gdy holownik *Herkules* przycumował do wraku i rozpoczęto uszczelnianie dziur i przestrzelin. Pracami kierował delegowany na *Herkulesa* kpt. ż.w. Witold Poinc. Wykonano je na tyle solidnie, że gdy 9 czerwca w Bałtyku podniósł się poziom wody, statek – z którego w międzyczasie zaczęto odpompowywać wodę – odzyskał pływalność i zaczął dryfować. Trzeba go było znów osadzić na mieliźnie, aby móc spokojnie wypompować wodę z maszynowni. Prace zakończono 11 czerwca 1949 roku, po czym przybyły następnego dnia holownik *Swarożyc* zabrał wrak do Gdyni. 15 maja 1949 roku *Warszawę* postawiono w Gdyni przy Nabrzeżu Rumuńskim, a 21 czerwca przekazano Inspektoratowi Okrętowemu GAL. Koszty wydobywania i przeholowania wraku oszacowano na 8,74 mln złotych.

30 czerwca 1949 roku w Stoczni Gdynińskiej zebrali się przedstawiciele



**Wrak Bolkeborg z daleka mógł sprawiać dobre wrażenie.**



**Monte Cassino, który pływał z silnikiem z niedosłej Warszawy.**

Zjednoczenia Stoczni Polskich, Stoczni Gdynskiej i Gdańskiej oraz GAL-u, którzy potwierdzili zamiar odbudowy statku, argumentując, że w tym przypadku można oszczędzić na zakupie silnika i wyposażenia siłowni – wystarczy je wyremontować. Z kolei materiały potrzebne do odbudowy kadłuba (głównie blacha stalowa) były dostępne w kraju, podobnie jak robocizna. Zdecydowano, że praca wykonana zostanie przez Stocznnię Gdańską, zaś koszt remontu szacowano na około 320 milionów złotych. Najbardziej realna wydawała się odbudowa statku jako konwencjonalnego frachtowca. Wyposażenie go jako chłodniowca znacznie podniosłoby koszty, a inne projekty, np. przebudowę na wycieczkowiec, lub przekształcenie w okręt szkolno-towarowy dla Państwowej Szkoły Morskiej pozostają w sferze marzeń.

18 lipca 1949 roku dawny *Bolkoburg* przeholowano do Stoczni Gdańskiej. Tam wymontowano pięciocylindrowy silnik produkcji holenderskiej firmy Stork, o numerze fabrycznym 4344. Jego moc nominalna wynosiła 2100 KM przy średnicy cylindrów 615 mm i skoku 1150 mm. Stan silnika opisuje „Orzeczenie Szacunkowe dla urządzeń maszynowych” wydane pod koniec 1950 roku dla tego statku przez Polski Rejestr Statków. Opisano w nim szczegółowo typ i stan urządzeń napędowych i wyposażenia siłowni. W orzeczeniu tym czytamy m.in.:

*Badania urządzeń maszynowych były dokonane pod kątem widzenia ich dalszej przydatności do użytku. (...) Rama silnika dwudzielna nie posiada dostrzeżonych uszkodzeń. Wał korbowy o średnicy D = 430 mm posiada ospowate wżarcia na czopach nośnych i korbowodowych. Łożyska nośne i korbowodowe są w stanie zadowalającym. Blok cylindrowy silnika zestawiony z trzech części posiada szereg pęknięć, które powstały prawdopodobnie w wyniku naprężeń spowodowanych podczas pożaru.*

W „Orzeczeniu...” opisano też pozostałe mechanizmy i elementy siłowni, zaznaczając że nadają się do odbudowy. Inaczej sprawa miała się z kadłubem. W „Orzeczeniach kwalifikacyjnych dla wraku kadłuba”, jakie dla *Warszawy* wydał 2 listopada 1951 roku Polski Rejestr Statków stwierdzono, że praktycznie cała część statku, która podczas pożaru znajdowała się ponad wodą wymaga wykonania od nowa. Nic dziwnego, że w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych kadłub dawnej *Warszawy* pocięto na złom.

### Podstawowe dane techniczne

	Warszawa (1929)	Warszawa II (1940)	Monte Cassino (1958)
Pojemność	2486 BRT, 1534 NRT	3436 BRT, 1929 NRT	3724 BRT, 1950 NRT
Nośność	3440 t	ok. 1450 t	5200 t
Pasażerowie	ok. 600 miejsc	268 miejsc	
Wymiary	91,5 całk. × 12,39 × 5,6	94,5 całk. × 13,5 × 4,9 m	108,3 × 14,6 × 6,6 m
Napęd	1 maszyna parowa potrójnego rozprężania, 1500 KM	1 silnik spalinowy, 2100 KM	1 silnik spalinowy, 2100 KM
Prędkość	12 w.	14 w.	12,5 w.
Załoga	ok. 60 osób	ok. 60 osób	34

### Serce Warszawy na Monte Cassino

Po niedoszłej *Warszawie* pozostał wymontowany wcześniej silnik i trzy agregaty prądotwórcze. Już w 1950 roku zapadła decyzja o ich wykorzystaniu, ale dopiero w 1952 roku Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych rozpoczęło prace nad statkiem, w którym można by było te silniki wykorzystać. Postanowiono adaptować kadłub węglowca typu B31, o wymiarach zbliżonych do *Warszawy II*, choć już wówczas odzywały się głosy, że silnik może okazać się za słaby. Projektowanie szło dość długo, priorytet najwyraźniej miały drobnicowce typu B-50 (prototypową *Nową Hutę* ukończono w październiku 1952 roku) oraz B-54 (pierwszy w serii *Marceli Nowotko* podniósł banderę 6 listopada 1956 roku). Silnik, leżący przez cały czas w Stoczni Gdańskiej, przetransportowano dopiero w 1956 roku do Gdyni i wyremontowano w tamtejszej Stoczni Remontowej. Ostatecznie statek zwodowano jako *Monte Cassino* w listopadzie 1957 roku, a wszedł on do służby w rok później, w grudniu 1958 roku. Jego budowie towarzyszyły mieszane uczucia stoczniowców i przyszłej załogi. Zarówno stoczniowcy, jak i mechanicy zdawali sobie sprawę, że użycie starego silnika może być ryzykownym posunięciem. Dał temu wyraz starszy mechanik *Monte Cassino*, Popów, którego słowa zacytowano w reportażu „Staruszek w otoczeniu młodzieży” zamieszczonym w lipcowym numerze „Morza” z 1958 roku:

*Przygotowany do wmontowania silnik marki „Stork” i trzy agregaty prądotwórcze są stare, nadwerżone pożarem i eksploatacją. Obawiam się, że w przyszłości będą kłopoty i dodatkowe koszty*

*związane z ich eksploatacją oraz remontami. Przedni stojan silnika jest już pęknięty, wanna karterowa ma również pęknięcia (...) ponadto silnik po remoncie nie był nigdzie wypróbowany i nikt nie da gwarancji, że coś nie „wyskoczy”. Tak było z agregatami, które próbowano na hamowni. Wiele części przyjęto na „optykę” – czego dowodem jest choćby wał korbowy, którego oględzin dokonano zewnętrznie, bez prześwietlenia wnętrza.*

Obawy mechanika częściowo potwierdziły się, od początku statek był dość powolny. Jego prędkość nie przekraczała 12 węzłów, podczas gdy wcześniejsze typy B-50 rozwijały prędkość 14-15 węzłów, a typu B-54 – 16 węzłów. Natomiast w grudniu 1964 roku na silniku wystąpiły pęknięcia. *Monte Cassino* (w tym czasie płynący po Morzu Śródziemnym do Europy Zachodniej z ładunkiem nasion oleistych) musiał zająć do Aleksandrii i na Maltę, gdzie dokonano najbardziej niezbędnych napraw, natomiast remont generalny silnika przeprowadzono w Gdyni. Na szczęście była to jedyna poważniejsza awaria silnika *Monte Cassino*, choć pływający na nim mechanicy narzekali na częste kłopoty i drobne niesprawności.

Ostatecznie w czerwcu 1981 roku *Monte Cassino* sprzedano greckiemu armatorowi. Nazwany *Solidarity*, pływał pod banderą panamską. W kwietniu 1982 roku osadzono go na mieliźnie po zderzeniu z amerykańskim statkiem na reddie Dżiddy, a po podniesieniu – sprzedano do pakistańskiej stoczni złomowej. W połowie 1983 roku statek, a wraz z nim silnik niedoszłej *Warszawy II*, pocięto na złom w Gadani Beach.

**Bohdan Huras,  
Marek Twardowski**

# „Morze” na rzece i jeziorze

O żegludze śródlądowej przedwojenne „Morze” pisało zazwyczaj artykuły krytykujące zły stan szlaków wodnych i brak zainteresowania władz, by ów stan zmienić. Nie sposób nie odnieść wrażenia, iż niektóre materiały są aktualne także dzisiaj i że nic się w tej kwestii na lepsze nie zmieniło.

W trzynastym numerze „Morza”, z listopada 1925 roku znalazł się artykuł pt. „Kanał królewski” inżyniera Tadeusza Tillingerera, autora projektów rozwoju dróg wodnych w Polsce. Pisał m.in.: *Kanał królewski, dzięki swemu wyjątkowemu położeniu, prędzej czy później musi się stać nie tylko najważniejszą sztuczną drogą wodną Polski – lecz również całej Europy. Rzeczywiście, łączy on przez Bug i Prypeć drogi wodne północno-zachod-*

*niej części kontynentu z drogami wodnymi równiny rosyjskiej, przechodząc przez najniższy punkt głównego wododziału europejskiego, przez najdogodniejsze wrota, jakie przyroda w czasie epoki lodowcowej utworzyła. Wobec tego prędzej czy później (a dla nas oczywiście lepiej, ażeby prędzej), kanał królewski stanie się najważniejszą częścią składową wielkiej sztucznej drogi wodnej transeuropejskiej, która od ujścia Renu do ujścia Dniepru przetnie kontynent europejski, łącząc przemysł zachodu z rolnictwem i surowcami Wschodu. (...)*

Obecnie kanał znajduje się w stanie opłakanym. Niestety, nie tylko wojna upłynęła na to. Drewniane budowle: jazy, upusty, mosty, budynki – wymagają stałej naprawy i zamiany, czego się w należyтым stopniu nie robiło. Znaczna część tych budowli jest w stanie, mówiąc delikatnie, niedopuszczalnym. Koryto kanału i rzek Muchawca i Piny, nieczyszczone od lat wielu, jest zamulone. Spław trawem napotyka nawet w roku obfitującym w wodę, na znaczne trudności. Jest to tembardziej niedopuszczalne, iż rząd pobiera obecnie bardzo wysokie opłaty za spław i żeglugę. Niestety, pieniądze te idą do ogólnej kasy państwowej, a nie na specjalne cele żeglugowe, jak to jest w ustawie przewidziane.

Musimy stwierdzić, iż stan obecny kanału królewskiego jest bezwarunkowo

znacznie gorszy, niż w r. 1913, aczkolwiek dochody z niego są o wiele wyższe. Dochody te jednak ustaną całkowicie, jeżeli większe środki na naprawę kanału nie będą przeznaczone, gdyż dziś spław trawem przez źle funkcjonujący kanał już się prawie nie opłaca. (...)

Od siebie dodajmy, że opisywany przez inżyniera Tillingerera kanał nosi obecnie nazwę Kanału Żerańskiego, a dwustronna śluza między portem Żerańskim a Wisłą imię na cześć inżyniera.

## Nasza Wisła nadaje się do żeglugi

Numer „Morza” z października 1927 roku przynosi z kolei opis wyprawy, jak głosi tytuł artykułu: „Przemszą i Wisłą z Mysłowic do Warszawy”: (...) *Na wiosnę r. b. p. Andrzej Sapok, prezes „Zjednoczonej Żeglugi na Górnej Wiśle” spławił Wisłą dwie berlinki „Górnoślązacką” i „Krakowiankę” z Mysłowic do Warszawy. Poniżej dzieli się swemi ciekawymi spostrzeżeniami fachowemi: „(...) Od Zawichostu do Warszawy napotkaliśmy na bardzo poważne przeszkody, przeważnie w okolicy Puław, gdzie Wisła dzieli się kilkakrotnie na dwa lub więcej koryt. Koryto spławne jest miejscami płytkie. Zauważyliśmy w kilkudziesięciu miejscach, że z powodu braku regulacji i tamowania brzegów, woda podmywa corocznie duże przestrzenie nadbrzeżne, unosząc w ten sposób ze sobą setki mórg uprawnych pól i żyznych łąk. Pewien włościanin skarżył się nam, że w ciągu 14 dni podmyła mu woda 1600 m. kw. obsianej roli. Przez owo podmywanie brzegów dostaje się corocznie do Wisły tysiące metrów sześciennych piasku, wytwarzając ogromne lawice piaszczyste, które są najpoważniejszymi prze-*

### Opis wyprawy „Przemszą i Wisłą z Mysłowic do Warszawy” - październik 1927 r.



szkodami dla żeglugi rzecznej, a poza-  
tem powodują w porze deszczowej ulewy.

Mimo wszelkich trudności na niezna-  
nej nam dotąd Wiśle, dojechaliśmy w po-  
czątku maja bez żadnego wypadku do  
Warszawy, witani przez władze, które  
wyraziły nam swe uznanie, jako pionie-  
rom żeglugi na górnej Wiśle łodziami  
o tak wielkiej pojemności. Wracaliśmy do  
domu zadowoleni, bogaci doświadcze-  
niem, że nasza Wisła w całym swoim  
biegu, nadaje się więcej do żeglugi, jak  
Odra, i przy odpowiedniej regulacji,  
mogłaby się zczasem rozwinąć na pierw-  
szorzędną drogę komunikacyjną między  
naszą bogatą dzielnicą a morzem.

Numer z lutego 1928 roku opisuje  
dramatyczne wydarzenia spowodowane  
atakami zimy jesienią 1927 roku: *Pochód  
lodów na jesieni r. 1927* dał możliwość  
bezpośrednio i dokładnie obserwować  
zjawisko srogie a wspaniałe lodochodu  
jesiennego, który dla żeglugi przedstawia  
o wiele większe niebezpieczeństwo, niż  
pochód lodów wiosennych, albowiem  
w ostatnim wypadku statki zasadniczo  
znajdują się w bezpiecznych zimowi-  
skach, wykonując niezbędne do nowej  
kampanji naprawy. Natomiast pojawia-  
nie się śryżu i bezpośrednio potem po-  
chód lodów jesiennych następuje naogół  
w chwili, gdy transporty są przeważnie  
w drodze z ładunkami sezonowymi. (...)

Dnia 23.XI o godz. 15 stanęła Wisła  
pod Warszawą, czemu sprzyjały szeroko  
rozłożone piaski powyżej mostu ko-  
lejowego, ściśniające gwałtownie żywy  
przekrój rzeki. Jakie znaczenie miało  
w tym miejscu zwięźlenie przekroju przez  
lody, złożone na piaskach możemy wnio-  
skować z faktu, że trzy parostatki (2 pa-  
sażerskie „Mickiewicz” i „Bajka” oraz  
służby technicznej „Kraśniński”) nie mo-  
gły przebyć 2 km. drogi do portu, cho-  
ciaż przybyły do mostu kolejowego na 2  
dni przed stanięciem rzeki. Kra tłoczyła  
się z taką siłą, że 150 K. M. nie mogło  
utrzymać statku w ruchu. (...)

Wisła, ale w kontekście konieczności  
jej regulacji, jest tematem artykułu z sier-  
pnia 1928 roku, „Wisła ku Bałtykowi”,  
w którym Tadeusz Maliszewski, kapitan  
żeglugi rzecznej, kolejna zasłużona po-  
stać dla żeglugi śródlądowej, pisał: (...) *Wisła to nie tylko symbol zjednoczenia  
trzech zaborów i połączenia ich z mo-  
rzem. Wisła – to arterja komunikacyjna  
o pierwszorzędnym znaczeniu.*

Arterja, która niestety, nie jest doce-  
niana i nie odgrywa w naszym życiu  
gospodarczym tej roli, jaką powinna od-

grywać ze względu na tanią przewo-  
zu wodnego i szerokie możliwości jego  
rozwoju. (...)

Problemat regulacji Wisły pozostaje  
nadal nierozwiązany, mówi się o nim,  
ale mówi się o nim tak, jak o czemś, co  
może nastąpić za lat sto, a kto wie, może  
i później.

Państwo inwestuje znaczne sumy na  
budowę nowych linii kolejowych, pozo-  
stawiając gotową naturalną drogę  
wodną, łączącą centrum kraju z mo-  
rzem, w zaniedbaniu niczym nieuspra-  
wiedliwionem. (...)

Żegluga na Wiśle przewozi taniej od  
kolei, a mogłaby przewozić jeszcze ta-  
niej, gdyby mogła pozwolić sobie na kup-  
no nowego taboru, gdyby statki jej nie  
należały do przestarzałych typów pocho-  
dzenia niemieckiego i rosyjskiego, mają-  
cych w 90 % ponad lat 30-ci i spalają-  
cych 2 razy tyle węgla, co nowoczesne  
parostatki, wyposażone w nowe maszy-  
ny i dostosowane do pracy na Wiśle. (...)

### Prześliczny teren dla sportów wodnych

Wśród artykułów, które opisywały  
rodzimą żeglugę śródlądową w czarnych  
barwach, znalazły się również te opiewa-  
jące piękno naszych szlaków wodnych.  
Numer 9-10 „Morza” z 1929 roku przy-  
nosi artykuł o jednym z nich: szlaku żeglu-  
gowym po jeziorach augustowskich: *Któż  
z nas nie słyszał o Wigrach? Takie atoli  
nazwy jak: Studzieniczna, Serwy, Sajno,  
czy Necko – brzmią zupełnie obco  
w uszach przeciętnego inteligenta, jeśli  
przykładem złe czy dobre losy nie za-  
wiodły go do Suwalszczyzny. (...)*

Necko, Rospuda i Białe łączą się ze  
sobą bezpośrednio, stanowiąc już same  
przez się prześliczny teren dla wszelkich  
sportów wodnych. Najpiękniejsze z nich  
to Rospuda, całe wśród lasów położone,  
z prześlicznymi, piaszczystymi, wysokie-  
mi brzegami: największe – Białe. Moż-  
na – od kuwiślanego wylotu kanału po-  
cząwszy – objechać je wszystkie łodzią,  
poczem, przebywszy wzdłuż jezioro Bia-  
łe, przedostać się przez szluzę na jezio-  
ro Studzieniczne. To jest jeszcze pię-  
kniejsze od poprzednich. (...) Na jednym  
z gęsto zadrzewionych cyplów bieleje  
wśród zieleni dębów, lip i olch słynąca  
szeroko w okolicy kapliczka z obrazem  
Matki Boskiej. Opodal, na łądzie już,  
niewielki kościółek drewniany, przy nim  
plebanja i kilka domostw małej wio-  
ski. Zresztą pustka i cisza, przerywana



Numer z lutego 1928 r. opisuje  
dramatyczne wydarzenia spowodowane  
atakami zimy jesienią 1927 r.

tylko pluskiem fal, szumem drzew, kwi-  
leniem jastrzębi lub nawoływaniem „ory-  
łów”, splawiających drzewo. Czasami,  
lecz rzadko, zabuczy syrena holownika  
lub niewielkiego statku osobowego, prze-  
pływającego jezioro w podróży po kana-  
le. (...)

W końcu tego szpalery, o wspaniałej  
perspektywie, mijamy wioskę Czarny  
Bród, poza którą, na otwartej już prze-  
strzeni, wśród piasków, dopływamy do  
działu wodnego między Wisłą a Nie-  
mnem. Wody jeziora Serwy, spływające  
tu specjalnym kanałem lokalnym („Su-  
cha Rzeczka”) do kanału Augustowskie-  
go, dzielą się na dwie części: jedna pły-  
nie kanałem Augustowskim na wschód,  
ku Czarnej Hańczy i Niemnowi, druga  
tym samym kanałem na zachód, ku Ne-  
ćcie, Narwi, Biebrzy i Wiśle. Ciekawy to  
i zabawny czemuś widok, owe zostaje  
drogi wody. (...)

„Morze” z września 1931 roku, piórem  
inżyniera Edmunda Wędzińskiego, pisało  
o Kanale Ogińskiego, który: (...) *łączy  
rzekę Szczarę, dopływ Niemna, z rzeką  
Jasiołdą, dopływem Prypeci. Wykopany  
został w latach 1765-1768 staraniem  
ówczesnego wojewody wileńskiego, póź-  
niejszego hetmana litewskiego Michała  
Kazimierza Ogińskiego. Stopniowo był  
on powiększany. Kanał istnieje więc  
przeszło 150 lat i jest najstarszą drogą  
wodną w Polsce.*

Podczas wojny wszechświatowej  
kanał Ogińskiego był doszczętnie znisz-  
czony; również zburzone zostały na nim  
objekty hydrotechniczne. Z samej linii

kanalu Niemcy urządzili sobie pozycje bojowe.

W latach 1923-1927 władze polskie kanał odbudowały i rozpoczęła się po nim żegluga. (...) Obecnie na kanale Ogińskiego odbywa się spław tratów, i co drugi dzień kursuje od Pińska do Telechan i odwrotnie towarowo osobowy parostatek.

Okolice kanału Ogińskiego są równiną, pokrytą w większej części zabagnionym lasem. Wzniesienie tej równiny nad poziomem morza wynosi około 150 m.

Pomijając znaczenie dla kraju, jako komunikacji wodnej, kanał Ogińskiego bardzo upiększa okolice. Brzegi kanału, ładnie zadrzewione, są ozdobą Telechan i są miejscem miłych spacerów i pięknych widoków. (...)

Numer z czerwca 1934 roku przynosi artykuł „Frontem do Wisły”, w którym inż. Alfred Konopka powraca do tematu regulacji Wisły: (...) W lecie 1933 r. zelektryzowało całą Polskę hasło „frontem do morza” a w związku z tem drugie hasło „frontem do Wisły”, podjęte z zapalem przez społeczeństwo, szczególnie na Powiślu, to też ludność na różnych zebraniach oświadczała gotowość ofiarowania do robót regulacyjnych swej pracy, a wielka i drobna własność rolna materiałów faszynowych i furmanek. Liczono też na pomoc finansową Funduszu Pracy, który okazał żywe zainteresowanie sprawą Wisły. Ale jakoś nie umiano wykorzystać tego ogólnego zapału, zresztą w zimie rzucono już inne hasło – wprawdzie ciche, ale energicznie realizowane – obrócono się frontem do dróg – a tyłem do Wisły. Skutki tej zmiany frontu okazały się w zużyciu kredytów Funduszu Pracy za r. 1933-43. Według sprawozdań, ogłoszonych niedawno w prasie wydano z 50 milionów zł. na szosy 15 milionów złotych, a na drogi wodne tylko 2,35 milj., z kwoty tej na roboty regulacyjne na Wiśle zaledwie niecałe 750 tysięcy złotych!!! (...)

Porównując zły stan dróg i zły stan rzek przyznać trzeba, że zagadnienie drogowe jest sprawą naglącą i słusznie jest wysuwane na pierwsze miejsce, ale o Wiśle, o którą przez sto lat nie dbał wschodni zaborca, zapominać nie wolno, bo czas nagli i przecie przed przysposobieniem terenów pod przyszłą Wystawę Światową należałoby pomyśleć o uporządkowaniu Wisły bodaj w obrębie stolicy, a tem jakoś nikt się nie interesuje.

Szosa mają już swych opiekunów,

Wisłą winien zaopiekować się cały naród, ale to nie rozwiąże jeszcze sprawy. Zagadnienie Wisły doczeka się korzystnego załatwienia tylko wówczas, jeżeli ujmą je w swe ręce jednostki lub ugrupowania, mające poczucie odpowiedzialności przed społeczeństwem – i dopiero wtedy ruszymy skutecznie sprawę z miesca. (...)

### Znaczenie połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym

„Morze” z sierpnia 1937 roku, w artykule „Bałtyk – Morze Czarne”, marzyło: W związku z pobylem króla Karola II (ówczesnego władcy Rumunii – red.), prasa codzienna podkreśla znaczenie, jakie dla życia gospodarczego obu narodów posiada połączenie Bałtyku z Morzem Czarnym, w więc Gdyni – Gdańska z ujściem Dunaju. (...)

Osią polskiego systemu rzeczno-jeziora jest Wisła, przepływająca przez Polskę od południa ku północy; łączy ona śląskie zagłębie przemysłowo – węglowe z Bałtykiem, a sieć jej dopływów odwadnia prawie dwie trzecie Polski. Wisła może być także łatwo połączona z rumuńską siecią dorzecza Morza Czarnego przez Dniestr, a następnie przez Prut, który wpada do Dunaju pod Reni, na odcinku Braiła – Sulina, o ożywionej żegludze morskiej.

Połączeniem Wisły z Dniestrem zajmowano się już w XVII wieku; przed wojną światową rząd austriacki opracował projekt kanału Wisła – San – Dniestr. Roboty około budowy tego kanału w obrębie Krakowa zostały rozpoczęte jeszcze w roku 1912. Zmiany granic politycznych po wojnie spowodowały, że Polska jest bezpośrednio zainteresowana drogą wodną na trasie: górna i dolna Wisła – San – Dniestr – Morze Czarne. (...)

Koszty budowy dadzą się tylko w przybliżeniu ocenić, w obecnych warunkach budowania przekroczyłyby pół miliarda złotych.

„Morze” ze stycznia 1938 roku, piórem inżyniera Jerzego Zawodzkiego, pisało o wielkim przedsięwzięciu: wybudowaniu sztucznego jeziora: (...) Rożnów – to jeden z elementów gospodarki wodnej, z dziedziny techniki o bodajże największych w Polsce zaniedbaniach i największych brakach. Słabo rozwinięta sieć dróg wodnych śródlądowych, dzikie nieuregulowane rzeki, niezabudowane potoki górskie, niosące w dół moc rumowiska, niezabezpieczone należycie od wielkich wód urodzajne obszary nadrzecz-

ne, niewyżyskane wreszcie olbrzymie zasoby sił wodnych – oto rzeczywistość dotychczasowa, w którą już padają mocne projekty zdecydowanych przemian.

Opanowanie powodzi na największych i najgroźniejszych dopływach karpackich Wisły: Sole, Dunajcu, Sanie, z jednoczesnym wyzyskaniem sił wodnych tych rzek; przystosowanie Wisły do spełnienia zadania podstawowej arterii komunikacji wodnej, łączącej ośrodki przemysłowe z resztą Polski i morzem; budowa nowych i ulepszanie istniejących sztucznych dróg wodnych: Kanał Warta – Gopło – Wisła, Kanał Królewski – Bug – Prypeć, Kanał Kamienny – Janowa Dolina, oto pierwsze etapy tych przemian. (...)

Obiekt w Rożnowie, składający się z zapory, zbiornika i zakładu wodno-elektrycznego, będzie największym z szeregu projektowanych. (...)

Przeznaczeniem tego zbiornika, poza dostarczaniem wody do napędu turbin zakładu wodno-elektrycznego, będzie magazynowanie wody powodziowej i w ten sposób zmniejszenie szkodliwych skutków powodzi. (...)

Powstanie pięknie położonego śródgórskiego jeziora ożywi ruch turystyczny w okolicy Pogórza rożnowskiego i Beskidu sądeckiego, podniesie wartość gruntów nadbrzeżnych, wzmocni dobrobyt miejscowej ludności.

Samo jezioro stanie się niewątpliwie ośrodkiem sportów wodnych, żeglarstwa przede wszystkim. (...)

Dodajmy, że prace przy budowie zbiornika kontynuowali i dokończyli w 1941 roku Niemcy. Pod koniec wojny wycofujący się okupanci nie zdążyli wprawdzie zapory zniszczyć, ale zdemontowali i zatopili części generatorów, bez których zakład nie mógł działać. Polscy pracownicy szybko zlokalizowali i wydobyli brakujące części. Niecałą dobę od wyzwolenia rożnowska elektrownia znowu działała i dostarczała energię.

**Opr. Czesław Romanowski**

**i**

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

# Statki śmierci



Fot. „Flota GUŁagu” Martin J. Bollinger

Najstraszniejsze sowieckie obozy zlokalizowane były na Kołymie. Więźniów dowożono tam statkami, które dawały skazańcom przedsmak tego, co miało ich wkrótce spotkać. Nie bez kozery nazywano je statkami śmierci.

## Wrak Indigirki.

ściach Związku Sowieckiego. Ci, którym udało się przeżyć pobyt w jednym z kołymskich obozów, jak np. Wałłam Szałamow, autor słynnych „Opowiadań kołymskich”, mówili o strasznych rzeczach. O katorżniczej pracy, śmierci z zimna i wycieńczenia, zbrodniach popełnianych na więźniach.

Zanim jednak trafili oni na Kołymę, musieli przeżyć rejs statkami (łędem nie było jak tu dotrzeć). Wielu nie dało rady. O tych statkach pisze Martin J. Bollinger w wydanej właśnie w Polsce książce „Flota GUŁagu”. To pierwsza w naszym kraju

W całym Związku Radzieckim trudno było o bardziej odludne i nieprzyjazne człowiekowi miejsce niż Kołyma. Położona na północno-wschodnich rubieżach ZSRR, nad rzeką Kołymą, porośnięta tajgą kraina, zajmowała obszar prawie osiem razy większy od obecnego terytorium Polski. W rejonie tym przez większość roku panuje ostra, arktyczna zima. To tutaj znajduje się osławiony Ojmiakon – jedno z najzimniejszych miejsc na naszej planecie – gdzie temperatury spadają do minus 70 stopni Celsjusza poniżej zera.

Od tego regionu ludzie powinni trzymać się z daleka. Na nieszczęście jednak, dla mieszkańców Związku Sowieckiego jest to kraina obfitująca w liczne surowce naturalne, głównie złoto, ale i uran. Do wydobycia ich postanowiono wykorzystać więźniów. W ten sposób powstało największe w ZSRR skupisko najstraszliw-

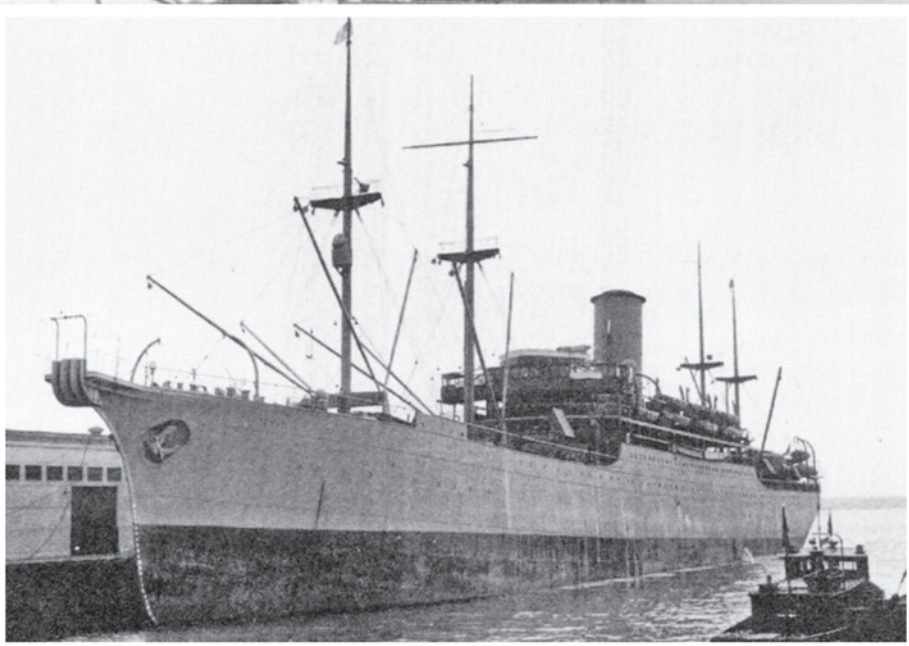
szych obozów pracy. Śmiertelność wynosiła w nich 80 procent. Jak się dzisiaj oblicza, Kołyma mogła pochłonąć nawet do 6 milionów istnień ludzkich.

Nic zatem dziwnego, że słowo „Kołyma” wywoływało strach wśród więźniów przetrzymywanych w innych czę-



Fot. „Flota GUŁagu” Martin J. Bollinger

## Najsłynniejszy statek śmierci – Dzurma.

**Feliks Dzierżyński – flagowy statek floty GUŁagu.**

tak szczegółowa i obszerna praca na ten temat. Większość cytatów i zdjęć w niniejszym artykule pochodzi właśnie z niej.

### Tam gdzie oczy wykluwano igłą

Więźniowie trafiali na Kołymę przede wszystkim z Władywostoku. Poprzez Morze Ochockie transporty dopływały do Magadanu, głównego portu tamtejszego GUŁagu. Bywały także rejsy dłuższe, z Władywostoku, przez Cieśninę Beringa do Niżniekołymska i Ambarczyka, położonych u ujścia rzeki Kołymy do Morza Wschodniosyberyjskiego. Niektórzy więźniowie przybywali na Kołymę także z portów w Murmańsku i Archangielsku, tzw. Północną Drogą Morską.

W zależności od trasy, warunków pogodowych na niej panujących, a także sytuacji lodowej na morzu oraz pory roku, rejs statkiem śmierci mógł trwać od kilku dni do kilku tygodni. Na transport skazańcy czekali w obozie przejściowym we Władywostoku, gdzie przyjeżdżali koleją transsyberyjską. Większość, zanim wsiała na statek, miała już za sobą koszmar nieraz miesiecznej podróży w bydłych wagonach.

Wyczerpani więźniowie byli ładowani na statki handlowe. Stłaczano ich w zwykłych ładowniach otwieranych od góry. To były niewentylowane, zwykle nieoświetlone pomieszczenia. Więźniowie musieli w nich jeść, spać i załatwiać potrzeby fizjologiczne. Według relacji tych, którzy przeżyli taką podróż, w ładowniach

panował trudny do wyobrażenia smród – fetor spoconych ludzkich ciał, odchodów, a nieraz i rozkładających się zwłok.

„Wreszcie znalazliśmy się w ładowni. Gęsty i aż lepki zaduch. Jest nas dużo, bardzo dużo. Jesteśmy stłoczone tak, że nie możemy oddychać. Siedzimy i leżymy bezpośrednio na brudnym dnie, jedna na drugiej. Gdy siedzimy, rozchylamy nogi, aby między nimi mógł się ktoś jeszcze zmieścić.” - wspomina jedna z więźniarek.

Smród i stłoczenie nie były jednak najgorszymi rzeczami, jakie mogły się trafić pod pokładem statku śmierci. Gorsze było spotkanie z kryminalistami. Na Kołymę wysyłano bowiem nie tylko więźniów politycznych, czy zwykłych ludzi posadzonych o rzekome przewinienia wobec władzy sowieckiej, ale również autentycznych zbrodniarzy – morderców,

czy gwałcicieli. Znęcali się oni nad politycznymi, na co mieli ciche, a nieraz i jawne przyzwolenie władz, bo ich pospolite przestępstwa uważane były za mniej niebezpieczne dla ustroju.

„Byliśmy pod pokładem. Przed nami piętrzyły się drewniane prycze. Stałam w rogu, mając pod stopami worek z moim futrem. Gdy statek odbijał od nabrzeża, słychać było ponure śpiewy, kroki tańczących i wymioty. W mroku ze wszystkich stron wyciągały się ręce w moją stronę. Jedna zdarła chustę, którą miałam na głowie, inne próbowały zerwać ze mnie sweter. I wyszarpnąć mi worek. Walczyłam po omacku w mroku nocy i mojej ślepoty (...) Czułam smak krwi. Wiedziałam, że jakoś muszę dotrzeć do grodzi, żeby się o nią oprzeć plecami. (...) Brygadzysta przegrał w karty przydział chleba dla brygady. Jego bandziory zrobiły sąd i uznały, że jest winny. Dosłownie go pocięto nożami. Kawalki jego mózgu leżały na deskach.” - zapamiętała inna ze skazanych.

Kobiety były zresztą bardziej narażone na okrucieństwo kryminalistów niż mężczyźni. W jednej z relacji możemy przeczytać: „W 1944 roku przetransportowano na Kołymę kilkaset dziewczyn. Należały do tak zwanych ukazników, skazanych na łagier z powodu nieusprawiedliwionej nieobecności w zakładzie produkującym na potrzeby wojska albo podobnego wykroczenia. (...) Kryminaliści, którzy stanowili większość ludzkiego ładunku na tym statku, mieli w ładowni wolną rękę. Przedarli się przez gródz do części dla więźniarek i zgwałcili wszystkie, które im się podobały. Kilku więźniów, którzy chcieli ochronić kobiety, zakłuto. (...) Pewnemu kryminaliście, który przywłaszczzył sobie kobietę wybraną przez bershta bandy, wykłuto oczy igłą. Gdy

**Statek śmierci Odiessa zezłomowano w 2004 roku.**





statek dołynął do Magadanu i wyciągnięto więźniów z ładowni, okazało się, że piętnastu brakuje. Zabili ich kryminaliści podczas transportu, a żaden konwojent palcem nie kiwnął.”

Warto zwrócić uwagę na ostatnie zdanie. Konwojenci i załogi statków śmierci byli tak samo groźni dla więźniów znajdujących się pod pokładem jak kryminaliści. Nie tylko, że przymykali oczy na dziejące się zło, ale sami także korzystali z sytuacji, np. okradając ich, znęcając się nad nimi czy gwałcąc. W razie zaś wszczętego buntu, otwierali ogień. Strzelali także do tych, którzy próbowali uciec, kiedy statek znajdował się blisko japońskich wysp.

### Zupełnie jak w Auschwitz

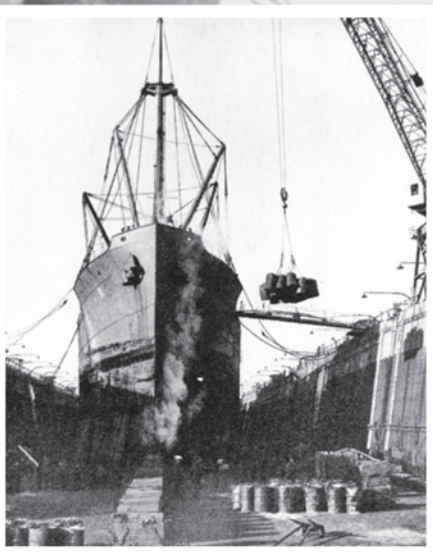
Według niektórych relacji, statki śmierci wykorzystywano czasem jako pływające trumny. Dosłownie. Odpływały od brzegu i były zatapiane w morzu wraz z więźniami. Wśród ofiar tych zbrodni mogli być także Polacy. „We wrześniu i październiku 1941 roku komisja lekarska z Magadanu pracowała w niektórych kołymskich łagrach górniczych i leśnych.

W mieście pojawiła się długa kolumna ludzkich widm, które odprowadzono na statki. Widzący tę scenę, nie mogli uwierzyć, że to ludzie. Nie była to kolumna ludzi, lecz zwłok i korpusów. Większość nie miała nosów, ust i uszu. Bardzo wielu nie miało rąk albo nóg. Wśród nich znajdowała się tylko garstka Polaków, pozostali byli obywatelami Związku Radzieckiego. Komisja z Magadanu orzekła, że są niezdatni do pracy. W Magadanie mówiono, że tych ludzi utopiono, gdy statek był na pełnym morzu.” - wspomina jeden z więźniów Kołymy (warto tutaj przypomnieć, że podobny proceder miał miejsce także na Morzu Białym – pisaliśmy o tym w „Morzu tajemnic” w czerwcowym numerze „Nasze MORZE” z 2010 r.).

Według różnych szacunków, spośród kilku tysięcy Polaków, o których wiadomo, że zostali skazani na pobyt w kołymskich łagrach, przeżyło zaledwie kilkuset. Wśród nich Ryszard Kaczorowski, ostatni prezydent RP na uchodźstwie, który zginął rok temu w katastrofie smoleńskiej.

- Najpierw dotarliśmy do Chabarowskiej, później do Władywostoku, gdzie w obozie przejściowym czekaliśmy, aż

barkami przetransportują nas na statek Dżurma - opowiadał w jednym z wywiadów. - Załadowano na niego około siedmiu tysięcy więźniów. Płynęliśmy przez Cieśninę Tatarską tuż przy terenach należących do Japonii. Wszyscy więźniowie musieli wtedy zejść pod pokład. Zostaliśmy przykryci plandekami, tak by nikt się nie wydostał. Z braku powietrza straciłem wówczas przytomność. Po kilku dniach podróży statkiem, pod koniec lipca dotarliśmy do portu w Magadanie nad Morzem Ochockim. Stamtąd pieszo wyruszyliśmy do obozu przejściowego, gdzie skierowano nas do ogromnej łaźni. Przed wejściem do niej trzeba było zostawić wszystkie swoje rzeczy. Ja nie miałem wiele - koszulę i spodnie, które rozlatywały się na mnie, więc chętnie je zostawiłem. Ale widziałem ludzi, którzy ciągnęli za sobą walizki, a później nic do nich nie wracało. Wszystko to, co zostawiali więźniowie przed tą łaźnią, było segregowane i wysyłane do Rosji, zupełnie tak jak w Auschwitz. (...) Na szczęście na Kołymie przebywałem zaledwie trzy miesiące (w 1941 roku - red.). Pobyt tam przypłaciłem „tylko” uszkodzonym w kopalni kręgosłupem. Kiedy później trafi-



**Jeden ze statków śmierci w amerykańskiej stoczni w Seattle.**

łem do wojska, każdy ruch karabinem sprawiał mi ogromny ból.

### Czego nie chciał wiedzieć Zachód?

System kołymskich obozów trwał od 1931 do 1957 roku. Przez cały ten czas arktyczne wody przemierzały statki floty GUŁagu. We wspomnianej na początku artykułu książce, Bollinger skrupulatnie wylicza frachtowce służące do przewozu więźniów. Opisuje także dokładnie, na tyle, na ile to oczywiście możliwe, ich losy. *Dżurma, Dalstroj, Feliks Dzierżyński, Sowietskaja Łatwija, Kulu, Indigirka* to nazwy tylko tych najbardziej znanych. Każdy mógł zabrać na pokład jedorazowo kilka tysięcy więźniów. Ile dokładnie? Nie wiadomo. Bollinger oblicza, że wszystkie statki śmierci mogły w sumie przetransportować około milion ludzi.

Władzom Związku Sowieckiego zależało bardzo na tym, aby na Zachodzie nie odkryto do czego służą te statki. Kiedy w 1933 roku, w lodach Morza Czukockiego utknął parowiec *Czeluskin* z ekipą radzieckich polarników, Stalin nie zgodził się, aby pomocy udzielili im Amerykanie z pobliskiej Alaski. Na Zachodzie tłumaczono to rosyjską dumą. Dzisiaj wiemy, że powód takiego zachowania dyktatora był zupełnie inny. Niedaleko *Czeluski* tkwił w lodach statek śmierci *Dżurma* z więźniami na pokładzie. Stalin bał się, że Amerykanie mogliby się przypadkowo na niego natknąć i odkryć jego ponurą tajemnicę. Podobno statek tkwił w lodach przez całą zimę i nikt ze skazańców nie przeżył.

Historia kołymskich statków śmierci kryje w sobie jeszcze wiele tajemnic.

Jedną z nich jest pogłoska jakoby w katastrofie jednego z nich zginęło aż 12 tysięcy więźniów! Gdyby tak było, byłaby to największa tragedia morska w historii. Transport więźniów arktycznymi szlakami nie był bezpieczny. Łódź czy sztorm mogły zatopić statek, a wraz z nim jego przymusowych pasażerów. Zdarzały się też pożary czy wybuchy, w których masowo ginęli więźniowie, o których w takich wypadkach zwykle nie pamiętano. Jeśli w ładowni pełnej ludzi pojawiał się ogień, zalewano ją po prostu nie dbając o skazańców.

„Wybuchł pożar. Knażacy chcieli wykorzystać panikę, aby się uwolnić. Zepchnięto ich w kąt ładowni. Stawiali się, więc polewano ich wodą z sikawek, aby uśmierzyć bunt. Później o nich zapomniano. A przez ogień woda zawrzała. Nad *Dżurumą* długo unosił się odurzający zapach bulionu.” - tak brzmi relacja z jednego z takich wydarzeń.

Sowieci nie mogli wszystkiego kontrolować. Zwłaszcza pogody. A ta czasem przeszkadzała zachowaniu tajemnicy o statkach śmierci. W grudniu 1939 roku u japońskich wybrzeży wpadła na rafę, przewożąca ponad 800 więźniów *Indigirka*. Na jednostce były tylko dwie szalupy. Jedna się rozbiła, na drugą wsiadli członkowie załogi i konwojenci, po czym odплыli w bezpieczne miejsce pozostawiając skazańców na pastwę fal. Japończycy, którzy zorganizowali zakrojoną na szeroką skalę akcję ratowniczą, wydobyli z wraku tylko 28 żywych więźniów. Przy okazji odkryli kilkaset ciał. Byli zszokowani, ale władze radzieckie przekonywały ich, że byli to zwyczajni pasażerowie, rybacy wracający do domu, po zakończeniu sezonu połowowego.

Ile wiedział, albo raczej ile nie chciał wiedzieć Zachód na temat statków śmierci? Bollinger stawia to pytanie z całą ostrością. Przypomina, że jednostki te były w czasie drugiej wojny światowej remontowane w amerykańskich stoczniach, łącznie aż 24 z nich. Niektóre z wybudowanych w ramach pomocy dla ZSRR statków posłużyła potem do transportu więźniów. Amerykanie nie mogli nie wiedzieć jakiego charakteru jest komunistyczny ustrój w Rosji. Już w trakcie wojny pojawiły się pierwsze relacje na temat Kołymy. Były meldunki wywiadowcze, a także informacje od obywateli amerykańskich, którzy przeszli przez GUŁag.

Bollinger przypomina, że Amerykanie bywali także we Władywostoku. W 1937 roku w porcie tym przebywał krawoznik

*Augusta*, wraz z eskortującymi go okrętami. Dzisiaj wiemy, że tuż obok nich cumowały dwa statki śmierci. Czy marynarze ich nie widzieli? „*Nie umiałem dojść do tego, z czego żyją* (Rosjanie – red.), *bo Władywostok nie jest portem handlowym*” - wspomina jeden z Amerykanów.

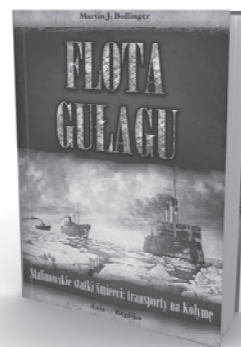
Do najbardziej kuriozalnej sytuacji doszło jednak w maju 1944 roku, kiedy to stolicę Kołymy, Magadan odwiedził amerykański wiceprezydent Henry Wallace. O swojej podróży napisał książkę, w której przedstawił idealne wręcz warunki pracy panujące na rosyjskiej dalekiej Północy.

„*Górnicy pracujący w obozach kołymskich to krzepcy, potężnie zbudowani młodzi mężczyźni, którzy na Daleki Wschód przybyli z Rosji europejskiej.*” - takie zdanie znalazło się w jego pracy.

Takich ludzi jak wiceprezydent Wallace, Lenin określał mianem „użytecznych idiotów”. Nie sposób się nie zgodzić. Jeśli Stalin czytał książkę Wallace, musiał pękać ze śmiechu. Ostatni statek śmierci zezłomowano w 2004 roku.

**Tomasz Falba**

### Książki za darmo!



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

Wystarczy do nas zadzwonić (58 307 17 90). Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawców, tym którzy **(ale od godz. 12, 27 maja!)** skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy za darmo książkę „*Flota GUŁagu*” Martina J. Bollingera. Mamy 2 egzemplarze!

## Historia szaleńców



**„Wyprawa szaleńców”,**  
Peter Nichols, plus film  
„Na głęboką wodę”,  
Mayfly ([www.mayfly.pl](http://www.mayfly.pl)),  
str. 384,  
seria „360 stopni”

Ta książka (ukazuje się z logo naszego pisma na okładce) to żeglarski delikates. Trzyma w napięciu od pierwszej do ostatniej strony. I w tym wypadku nie jest to tylko oklepana formułka. Publikacja opisuje zmagania żeglarzy w pierwszych na świecie regatach samotników dookoła świata bez zawijania do portów, do których doszło w 1968 roku. Jak dramatyczny to był wyścig, niech świadczy fakt, że choć stanęło do niego dziewięciu śmiałków, ukończył go tylko jeden. Do książki dołączony jest wstrząsający i wzruszający zarazem film „Na głęboką wodę”, skupiający się na losach jednego z uczestników legendarnego wyścigu sprzed czterdziestu lat - Donalda Crowhusta, który w jego trakcie popełnił samobójstwo bojąc się, że na jaw wyjdą oszustwa jakich dopuszczał się w czasie rejsu, aby wygrać. Dodatkową atrakcją książki jest zapewne fakt, że wstęp do niej napisał Zbigniew Gutkowski, który jako pierwszy w historii Polak bierze udział (także pod patronatem „Naszego MORZA”) w regatach samotników dookoła świata Velux 5 Oceans. Gorąco polecamy!

## Tragiczny konwój



**„P.Q. 17. Opowieść korespondenta wojennego o tragedii konwoju”,**  
Godfrey Winn,  
Oficyna Wydawnicza Finna  
([www.finna.com.pl](http://www.finna.com.pl)), str. 282,  
seria z kotwiczką

P.Q. 17 to jeden z najszlachetniejszych konwojów obu wojen światowych. I jeden z najtragiczniejszych. W 1942 roku wypłynął do Archangielska wioząc sprzęt w ramach pomocy wojskowej dla Związku Radzieckiego. Z 36 statków do celu dotarło zaledwie 11. Pozostałe zatopiło niemieckie lotnictwo i okręty podwodne. W osłonie konwoju płynął krążownik pomocniczy HMS *Pozarica*. Na jego pokładzie znajdował się korespondent wojenny, znany wtedy dziennikarz, Godfrey Winn. „P.Q. 17” (ukazuje się pod naszym patronatem) to owoc jego obserwacji i przeżyć jakich wówczas doświadczył. Świetnie napisaną opowieść, obfitującą w szczegóły, które trudno znaleźć gdzie indziej, czyta się jednym tchem. Widzimy drugą wojnę światową na morzu oczami naocznego świadka, poznajemy stosunki panujące w Royal Navy i nędzę sowieckiego imperium. Wydanie tej książki to kolejny, bardzo dobry „wspomnieniowy” strzał Finny, której książki od lat cieszą miłośników spraw wojenno-morskich w Polsce. Tym razem także się nie zawiodą.

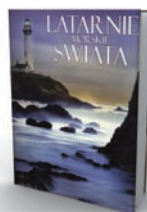
## Pierwsza wojna na morzu



**„Wojna na morzu 1914-1918.  
Od Coronelu do Atlantyku  
i Zeebrugge”,**  
Tim Benbow, Dom Wydawniczy Rebis  
([www.rebis.com.pl](http://www.rebis.com.pl)), str. 226,  
seria „Historia I wojny światowej”

Zupełnie niesłusznie pierwsza wojna światowa pozostaje w cieniu drugiej. Przynajmniej w Polsce. Tymczasem jej przebieg jest równie pasjonujący. Dotyczy to także działań morskich, które rozgrywały się nie tylko u wybrzeży europejskich, ale również na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku. W naszym kraju nie jest to jednak temat zbyt często poruszany. Tym bardziej więc należy docenić wysiłek Domu Wydawniczego Rebis włożony w jego popularyzowanie. Szczególnie, że „Wojna na morzu 1914-1918” to publikacja na wysokim poziomie, zarówno merytorycznym jak i edytorskim. Książka wydana została niezwykle starannie w albumowej formie. Można w niej znaleźć pełen opis morskich zmagania pierwszej wojny światowej. Tekst okraszony jest dwoma setkami unikalnych fotografii i czytelnymi mapkami ilustrujących konkretne zdarzenia. Tej pracy nie można przegapić!

## Światła świata



**„Latarnie morskie świata”,**  
Marcin Pielesz,  
Wydawnictwo Dragon  
([www.wydawnictwo-dragon.pl](http://www.wydawnictwo-dragon.pl)),  
str. 112, seria „Imagine”

Gdzie znajduje się najwyższa latarnia morska świata? Która z nich jest najstarsza? Która najpiękniejsza? Jaka jest historia tych niezwykłych budowli? Jak żyje latarnik? Dlaczego światło latarni widać tak daleko na morzu? Na te i wiele, wiele innych pytań odpowiada książka Marcina Pielesza „Latarnie morskie świata”. Zaprezentowano w niej abc latarni morskich, a także przedstawiono najciekawsze z nich, zarówno na świecie, jak i w Polsce. Przy okazji scharakteryzowano także inne znaki nawigacyjne, a nawet publikacje pomocne w żegludze po morzu. Praca Pielesza to album, nie mogło więc zabraknąć pięknych zdjęć, które są jego prawdziwą ozdobą. Niektóre wprost zapierają dech w piersiach. Po przeczytaniu (i obejrzeniu) tej książki, człowiek przestaje myśleć o latarniach tylko jak o reliktach dawnej techniki i zaczyna planować wycieczkę, aby z bliska obejrzeć którąś z nich.

## Zatopić Francuzów



„Wojna brytyjsko-francuska 1940. Zatopić Francuzów!”,  
David Wragg,  
Bellona (www.bellona.pl), str. 324

Po kapitulacji podczas drugiej wojny światowej, Francja znalazła się w niezwykle skomplikowanej sytuacji. Innej w kraju, innej w licznych koloniach. Kolaboracja mieszała się wśród Francuzów z chęcią odwetu za poniesioną klęskę. A Wielka Brytania nie była wymarzoną sojusznikiem w ewentualnej walce. Wielowiekowa rywalizacja obu narodów nie ułatwiała relacji. Na dodatek zdarzało się, że Anglicy instrumentalnie traktowali Francuzów i jako wielkie zagrożenie traktowali francuską flotę wojenną, czwartą w tym czasie co do wielkości na świecie. Tam gdzie było to możliwe, bez pardonowo zajmowali, albo internowali francuskie okręty, aby nie wpadły w niemieckie ręce. O tym właśnie dramatycznym epizodzie drugiej wojny światowej opowiada książka Wragga. Ale nie tylko. Jego praca to właściwie dzieje francuskiej floty wojennej w tym okresie (temat rzadko poruszany w Polsce) uzupełnione szczegółowym opisem, wchodzących w jej skład jednostek. Przy okazji warto pochwalić uważną pracę tłumacza.

## Narodowy uciekinier



„Uciekinier. Polski oficer, którego nie mogli zatrzymać Niemcy”,  
Jędrzej Giertych,  
Wydawnictwo Penelopa  
(www.penelopa.pl), str. 262

Jędrzej Giertych (dziadek Romana Giertycha) znany jest przede wszystkim jako publicysta i polityk. Przed drugą wojną światową był jednym z przywódców Stronnictwa Narodowego, bliskim współpracownikiem Romana Dmowskiego. Ale to tylko część jego niezwykle barwnego życiorysu. Szczególnie ciekawego dla miłośników historii Polskiej Marynarki Wojennej, był bowiem jej oficerem. Jędrzej Giertych służył we Flotylli Pińskiej, zaś we wrześniu 1939 roku bronił Helu. Po kapitulacji Półwyspu trafił do niemieckiej niewoli, gdzie spędził całą wojnę. Ale nie poddał się. Wielokrotnie uciekał z obozów i więzień. W „Uciekinierze” wspomina ten właśnie wojenny fragment swoich losów. Oczami naocznego, uważnego i krytycznego świadka oglądamy obronę Wybrzeża i obserwujemy jenieckie życie oficerów polskiej floty wojennej. Warto przeczytać.

Swoje dalsze losy Jędrzej Giertych opisał w książce „Ścigany” wydanej przez to samo wydawnictwo.

## Komendanci



„Z Torunia do Okehampton. Rzecz o Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej historią życia jej komendantów pisana”,  
Dariusz Nawrot, Wydawnictwo Akademickie Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni  
(www.amw.gdynia.pl), str. 234

Tę książkę można czytać na kilka sposobów. Po pierwsze, tak jak została napisana, jako historię Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w latach 1922-1945. Po drugie, jako opowieść o życiu jej kolejnych komendantów, wybitnych oficerów, wśród których byli tacy ludzie jak m.in. Adam Mochuczy, Stefan Frankowski, Tadeusz Stoklasa czy Tadeusz Podjazd-Morgenstern. Po trzecie, jako krótką historię polskiej floty wojennej zwięźle i przystępnie napisaną. Po czwarte, jako kopalnię informacji o Polakach służących we flotach państw zaborczych, gdzie służyli, zanim po ponad wieku niewoli, odrodziła się niepodległa Polska. To wszystko powoduje, że książka Dariusza Nawrota „Z Torunia do Okehampton” to nie tylko lektura dla pasjonatów dziejów polskiego szkolnictwa wojskowego, ale dla wszystkich miłośników spraw wojenno-morskich.

## Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić (58 307-17-90) i odpowiedzieć na pytanie: **Jak nazywały się pierwsze regaty samotników dookoła świata bez zawijania do portów?**

Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawców, tym którzy **(ale od godz. 12, 26 maja!)** skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy za darmo 2 egzemplarze książki „**Wyprawa szaleńców**” **Petera Nicholasa** (wraz z filmem „Na głęboką wodę”) i 2 egzemplarze „**P.Q. 17**” **Godfreya Winna**.















































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

# Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)

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

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

Kwota: \_\_\_\_\_

Zleceniodawca: \_\_\_\_\_

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: \_\_\_\_\_ Odcinek dla banku odbiorcy: \_\_\_\_\_

**OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Nazwa odbiorcy cd:  
**UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK**

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: \_\_\_\_\_

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy cd: \_\_\_\_\_

Tytułem: \_\_\_\_\_

Tytułem cd: \_\_\_\_\_

Oplata: \_\_\_\_\_

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

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

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

Kwota: \_\_\_\_\_

Zleceniodawca: \_\_\_\_\_

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: \_\_\_\_\_ Odcinek dla banku zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

**OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**  
Nazwa odbiorcy cd:  
**UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK**

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: \_\_\_\_\_

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy cd: \_\_\_\_\_

Tytułem: \_\_\_\_\_

Tytułem cd: \_\_\_\_\_

Oplata: \_\_\_\_\_

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

**PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA**

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

\* Prenumerata plus koszt przesyłki

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.  
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

*Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.*

**Potwierdzam prawdziwość ww. danych**

.....  
Własnoręczny podpis

W roku obchodów 20 rocznicy powstania WUŻ - Przedsiębiorstwa Usług Portowych i Morskich z Gdańska, kontynuujemy prezentację jednostek tego armatora. Warto zwrócić uwagę, że duża część lub wszyscy członkowie załóg holowników gdańskiego WUŻ-u to współwłaściciele majątku spółki pracowniczej. Widać to po holownikach, które (nawet te najstarsze z floty) są cały czas chyba najlepiej utrzymanymi holownikami polskich portowych przedsiębiorstw holowniczych.

Prezentujemy kolejną dwójkę „bliźniaków” - jedne z mniejszych holowników WUŻ-u, ale bardzo „zwinne”, wyposażone w pędniki Voith-Schneidera, w konfiguracji „traktor” (z pędnikami w części dziobowej - przed śródokręciem). *Bóbr* i *Słoń* zostały zbudowane w nieistniejącej już stoczni Petrozavod w St. Petersburgu (dawniej - Leningradzie) w roku 1975. Charakteryzują się długością 24,20 m, szerokością maks. 6,95 m i zanurzeniem maksymalnym ok. 2,5 m (z pędnikami i ich osłonami - 3,40 m) oraz tonażem pojemnościowym po 111,7. Osiągają prędkość w pływaniu swobodnym do ok. 10 węzłów. Każdy wyposażony jest w parę silników napędu głównego 6CZH25/34 o mocy po 330 kW i parę pędników V-S. Obie jednostki wyposażone są w haki holownicze.

Fot. Piotr B. Stareńczak



*Bóbr* (IMO 7645756, sygnał wywoławczy SPG-2475); uciąg na palu 10 T.

Fot. Piotr B. Stareńczak



*Słoń* (IMO 7629025, SPG-2371); uciąg na palu 10 T.

EUROPEJSKI  
DZIEŃ MORZA, 2011  
GDAŃSK  
18-22 MAJA

*Zapraszam  
Mateusz Kuszniewski*



GDAŃSK

[www.gdansk.pl](http://www.gdansk.pl)