

MORZE BIZNESU - DLA AMATORÓW MORZA

nasze
MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 6 (66) czerwiec 2011
NR INDEKSU 211214



**SPEŁNIŁO
SIĘ!**



Wizytówka marzeń



Plaża tylko dla elit

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



9 771895 481106

nasze
MORZE
maritime magazine

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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



PortalMorski.pl

**Najnowsze
informacje**

**Praca
na morzu**

**Praca
na lądzie**



www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 6 (66) 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 redakcjiCzesław Romanowski
tel. (58) 307 15 35

czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

Publicyści:Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35
piotr.blaszowski@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56

sekretariat@naszemorze.com.pl

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

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Prenumerata i sprzedaż**numerów archiwalnych:**
Tel. (58) 307 17 90; 307 15 54**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują:**Poczta Polska,
Ruch SA, Kolporter SA**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

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

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podzwierzyniec 25
37-100 Łańcut

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

Nakład 2400 egz.

Polityk pod kadłubem

Ubiegły miesiąc przyniósł dwa ciekawe i znamienne dla spraw morskich wydarzenia.

14 maja Gdańsk odwiedził prezydent RP Bronisław Komorowski. Uczestniczył w uroczystości wmurowania kamienia węgielnego pod Europejskie Centrum Solidarności. Przyjechał także obejrzeć odbudowywany w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA, w ramach akcji „Gdańsk ratuje żaglowiec” kadłub jednostki *General Zaruski*. I oto stała się rzecz znamienna. Stojące w otoczeniu żaglowca olbrzymie statki musiały wywrzeć na Głowie Państwa duże wrażenie. Prezydent nieoczekiwanie wsiadł do samochodu i w towarzystwie władz i Zarządu Spółki odbył niezaplanowaną wycieczkę po stoczni, w trakcie której oglądał z bliska stojące w dokach statki różnych typów. Oglądał, pytał, słuchał i był pod wrażeniem (szczegóły na str. 9).

Można wiele mówić o pięknie i potędze morza, o podziw dla sunących majestatycznie po oceanicznych szlakach, potężnych kontenerowcach (takich jak te, o których piszemy na str. 15), można godzinami przekonywać o ważności gospodarki morskiej... Ale czasem wystarczy po prostu wejść pod kadłub morskiego kolosa stojącego w doku. To działa na wyobraźnię i przekonuje lepiej niż wszystkie słowa. Bronisław Komorowski nie krył podziwu widząc polską stocznnię o rocznych obrotach rzędu ponad 300 milionów euro, która bez oglądania się na państwo, sama rozwiązuje swoje problemy i sama mierzy się z globalną konkurencją oferującą remonty, przebudowy i budowy statków.

I drugie wydarzenie. 21 maja Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia uroczystie przekazała kontenerowiec *Port Gdynia* (czytaj str. 24). Częściowo wyposażony statek został przejęty na drodze przewłaszczenia przez Agencję Rozwoju Przemysłu za wiarygodności upadłej Stoczni Szczecińskiej Nowa, która zwodowała kadłub pod koniec 2008 roku. Z powodu przedłużania przez stocznnię terminu oddania statku, armator zrezygnował z jego odbioru. ARP utworzyła spółkę celową Aranda i powierzyła jej w maju 2009 roku dokończenie budowy. Wiadomość ta zbiegła się z inną.

Niedawno ta sama Agencja Rozwoju Przemysłu poinformowała o swoich planach utworzenia nowego podmiotu - Grupy MS TFI Shipyard & Offshore, w skład której wchodzi trzy stocznie remontowe (gdynska Nauta, stocznia w Świnoujściu oraz szczecińska Gryfia). Ich właścicielem jest fundusz inwestycyjny MARS,



zarządzany przez założone przez ARP SA, Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych MS.

Celem nowego podmiotu jest - jak podaje komunikat ARP - osiągnięcie pozycji jednego z liderów na europejskim rynku remontów i budowy statków oraz wysokiej pozycji na rynku budowy konstrukcji offshore dla sektora energetycznego.

Jak można się domyślać - kontenerowiec *Port Gdynia* - to niejako pierwszy, „nowy” produkt zapisany na konto grupy.

Na razie jednak zapowiedź tworzenia nowego podmiotu stoczniowego to wyłącznie zabieg marketingowy ARP (jednym z ostatnich posunięć personalnych było odwołanie dotychczasowego prezesa gdyńskiej Nauty).

Jaki związek mają dwa opisane wyżej wydarzenia? Symboliczny. Do sukcesu w silnie konkurencyjnym globalnym biznesie okrętowym dochodzi się latami. Tyle trwa pozyskiwanie zaufania armatorów, budowanie marki i utrwalanie reputacji firmy. To ciężka praca organiczna, efekt kumulacji wiedzy o rynku, klientach i konkurentach. Nie ma drogi na skróty.

Tym polskim stoczniom, które wciąż jeszcze są państwowe trzeba życzyć, aby zostały sprywatyzowane. Wszystkim polskim stoczniom tego, aby działały równoprawnie, na tych samych zasadach rynkowych. A polskim politykom, aby częściej wchodzili pod kadłuby na stoczniowych dokach...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Polityk pod kadłubem str. **3**

WYDARZENIA

Marzenia się spełniają str. **5**
 Wizytówka marzeń str. **9**
 O morzu dla ludzi str. **11**
 Nowe rekordy str. **15**
 300 dni z Biblią str. **21**
 Największy kontenerowiec str. **24**
 Bezdomny *Chopin* str. **27**
 Morska orkiestra str. **29**
 Wielkie żagle znowu w Gdyni! str. **31**
 Edukacja – rekreacja str. **32**

LUDZIE MORZA

Sam sobie sterem, żeglarzem, okrętem str. **33**



21

300 dni z Biblią

Największym wyzwaniem, jakie czeka Cichockiego jest oczywiście samotność. Dla rozrywki zabiera sporo książek, wśród których jest zarówno beletrystyka, jak i publikacje filozoficzne.

- Zapakowałem też Biblię - przyznaje. - W końcu będę miał czas przeczytać ją w całości.

Cichocki będzie sobie musiał dać radę sam przez około 300 dni. Obliczył, że właśnie tyle powinno mu zająć zamknięcie Wielkiej Pętli.



33

Sam sobie sterem, żeglarzem, okrętem

- Megalomania to jest to, co zarzucamy ludziom, którzy osiągnęli więcej niż my. A przecież tylko jeden wyczyn polskich żagli, jest wyczynem na skalę światową: mój rejs przez północny Pacyfik na tratwie. Bo tego oceanu nikt nie przepłynął na tratwie. To jest jedyny taki wyczyn i ja nie muszę tego ciągle powtarzać, bo u mnie leży Księga Guinnessa i tylko ja tam z polskich żeglarzy jestem.

MORZE KĄPIELI

Plaża tylko dla elit str. **39**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **44**

POCZTÓWKA Z MORZA

„Lewanty” str. **46**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Za morze za chlebem str. **54**

39

Plaża tylko dla elit

Mężczyźni mieli wchodzić do morza jak wojownicy. Parli w fale, bijąc je rękami jak bokserzy. Kobiety zaś wwożono do morza wozami kąpielowymi, następnie otwierano drzwiczki, pacjentka stawała na progu, a towarzysząca jej tzw. kąpielowa, łapała ją za ramiona, wrzucała głową pod fale, tak aby kobieta wzięła uderzenie wody morskiej na siebie zaczynając od głowy i przytrzymywała ją pod wodą do granicy utraty tchu.

MORZE TAJEMNIC

Wyścig szaleńców str. **57**

MORZE OPOWIADAŃ

No to trznia go! str. **61**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **64**



57

Wyścig szaleńców

To była żeglarska przygoda wszech czasów. Z dziewięciu śmiałków, którzy wystartowali w pierwszych regatach samotników dookoła świata bez zawijania do portów i pomocy z zewnątrz, do mety dotarł tylko jeden. Ogłoszenie zaczynało się tak: „Nagroda w wysokości 5000 funtów, ufundowana przez gazetę „Sunday Times”, zostanie przyznana żeglarzowi, który samotnie okrąży świat, wyruszając z portu na wyspach brytyjskich między 1 lipca a 31 października 1968 roku.

A w dodatku str. **65**

MORZE BIZNESU

Promy dla shiplovera str. 2
 Wypoczynek pod żaglami str. 5
 Gdzie jest Nemo? W Gdyni! str. 7
 Wycieczkowce w Polsce str. 10
 Centrum techniki jachtowej str. 14
 Szkoła cierpliwości str. 15

Zdjęcie na okładce:

Zbigniew Gutkowski
 na mecie regat Velux 5 Oceans.
 Fot. Ainhoa Sanchez/w-w-i.com

POLISH OCEAN RACING

VELUX®

5 OCEANS®
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGENa mecie
w La Rochelle.

Marzenia się spełniają

- Bardzo, bardzo się cieszę, że udało mi się dotrzeć aż tutaj - mówił żeglarz w trakcie rozmowy telefonicznej, którą z nim przeprowadziliśmy na chwilę przed przekroczeniem linii mety. - Tym co zrobiłem, udowodniłem, że marzenia się spełniają.

Rejs Gutkowskiego wchodzi do historii polskiego żeglarstwa. Nie tylko dlatego, że był on pierwszym Polakiem, który



Gutek w Charleston na starcie do ostatniego etapu regat velux 5 Oceans.

wziął udział i ukończył (na dodatek na tak fenomenalnym miejscu) samotne regaty dookoła świata. Gutek jest także pierwszym Polakiem, który samotnie opłynął Horn podczas tego rodzaju wyścigu. Jest w ogóle czwartym polskim żeglarzem, który samotnie opłynął Przyładek Nieprzejednany na jachtach.

Gutkowski wchodzi także do elitemo, liczącego zaledwie kilkanaście osób, klubu naszych rodaków, którzy samotnie opłynęli świat oraz jeszcze mniejszej grupy ludzi, którzy jachtem (samotnie i z załogą) zrobili to dwa razy. No i na koniec, jak wyliczyli organizatorzy regat Velux 5 Oceans, jest 183 samotnikiem

28 maja o godz. 15.07 w La Rochelle Zbigniew „Gutek” Gutkowski zakończył regaty Velux 5 Oceans zajmując w nich ostatecznie drugie miejsce! Stał się pierwszym Polakiem, który wziął udział w wokółziemskich regatach samotników.

Fot. Zbigniew Galkowski



Sztorm.

w historii światowego żeglarstwa. To też niemal wyczyn.

To już tradycja

Trzeba przyznać, że regaty Velux 5 Oceans niemal do samego końca trzymały w napięciu. Dodatkowych emocji dostarczał fakt, że Polak i Kanadyjczyk Derek Hetfield wyruszyli w drogę do piątego i ostatniego zarazem etapu wyścigu z tą samą ilością punktów w klasyfikacji generalnej. Obaj walczyli zatem o drugie miejsce na podium.

Czwórka uczestników Velux 5 Oceans wystartowała z Charleston do La Ro-

chelle 14 maja. Żeglarze mieli do pokonania 3,6 tysiąca mil morskich północnego Atlantyku. W porównaniu z poprzednimi odcinkami, ten wydawał się prosty. Szybko okazało się jednak, że to bardzo złudne wrażenie.

Gutek wystartował z Charleston z uszkodzonym kilem *Operon Racing*, którego po awarii w okolicach Hornu, podczas trzeciego etapu wyścigu, nie udało się już naprawić. Jego główny cel polegał więc na tym, żeby w jednym kawałku dotrzeć do La Rochelle. Niestety, nic pod drodze do Francji, nie ułatwiało zadania.

„To już chyba tradycja. Jak ma się coś wydarzyć, to na Operonie. Najpierw, na 16 godzin upakowałem się w ogromną burzę (ok. 50 węzłów, czyli 10 w skali Beauforta – red.). Następnie zauważyłem, że prędkość jachtu zrobiła się o połowę mniejsza od tej, która powinna być.

Szukałem wszędzie źródła hamowania, ale nic nie znalazłem. Postanowiłem więc użyć małej kamery do zdjęć podwodnych. Przez luk ewakuacyjny na rufie włożyłem ją pod łódkę i nagrałem to co się tam dzieje. Okazało się, że o kil

zaczęły się stare sieci rybackie. Kilka godzin zajęło mi pozbycie się tego balastu.

Ostatniej nocy miałem sporo szczęścia. Uderzyłem w jakiś pływający przedmiot, który „przeszorował” przez całą lewą burzę. Na całe szczęście wszystko wytrzymało.

Dzisiaj rano z kolei chciałem się rozrefować i nie mogłem. Grot się zablokował na szynie pomiędzy pierwszym a drugim refem. Straciłem kilka kolejnych godzin na próbach ruszenia żaglem w górę lub w dół, aż poszło w górę.

Chciałem wjechać na maszt z narzędziami, ale warunki zafalowania są nadal tragiczne i taka wycieczka na 20 metrów mogłaby się źle skończyć. Spróbuję to zrobić w bardziej sprzyjających warunkach.” - napisał Gutek zaledwie trzy dni po wyruszeniu w drogę.

Cholera mnie bierze

Dobę później, kiedy morze nieco się uspokoiło, udało mu się wejść na maszt i prowizorycznie naprawić szynę grotu. Ale to nie był koniec kłopotów. Przez trzy



Fot. Alhica Sanchez/wwi.com

Ostatnie minuty regat Velux 5 Oceans.

dni *Operon Racing* płynął we mgle gęstej jak mleko.

- Cholera mnie od tego bierze - wyznał wtedy. - Jadę w niej prawie po omacku. Dziękuję temu, kto wymyślił radar, bo inaczej wpakowałbym się na jakiś statek, a ruch tu panuje jak na autostradzie. Na dodatek jest zimno tak, jaknie było nawet na Oceanie Południowym. Tam woda była zdecydowanie cieplejsza. W tej chwili na zewnątrz jest 1 stopień Celsjusza.

Przez moment wydawało się, że w tarapaty wpadł także Brytyjczyk, Christopher Stanmore-Major. Na jego łódce był przeciek. Gutek i Derek zostali poproszeni przez komisję regatową o zmianę kursu i ruszyli mu na pomoc. Chris opanował jednak sytuację i obaj żeglarze wrócili do wyścigu. Wszystko to jednak (awaria, pogoda i akcja ratownicza) spowodowały, że *Operon Racing* dużo stracił do rywali i płynął jako ostatni w stawce.

Gutek postanowił więc zaryzykować i zdecydował się na przejście w tryb ukryty (taką możliwość daje regulamin regat Velux 5 Oceans). Przez dobę nie był widoczny przez rywali. A kiedy wyszedł z ukrycia okazało się, że nie tylko uplasował się w tym czasie na drugiej pozycji, zostawiając za sobą Dereka Hatfielda, ale jeszcze, szybciej niż on, pokonał bramkę pomiaru prędkości, zyskując tym samym dodatkowe punkty do klasyfikacji generalnej. W tym momencie stało się jasne, że to Gutek będzie drugi na podium.

Ale to nie był jeszcze koniec wrażeń. Gutek trafił na sztorm, a na sam koniec na „Babci” (jak pieszczotliwie nazywany jest jego jacht) doszło do kolejnej awarii, która wyglądała na bardzo groźną.

- Siłownik kila pękł na pół - opowiada Gutek. - To się stało w nocy, był straszny huk. W pierwszej chwili myślałem, że poleciał maszt.

Polak obawiał się, że uszkodzenia nie da się naprawić. Jak zwykle jednak poradził sobie, przy użyciu rumpli od awaryjnego steru i lin. Na szczęście ta prowizorka wytrzymała do samej mety w La Rochelle, gdzie Gutek dotarł ostatecznie jako trzeci w tym etapie. W sumie w całym wyścigu przepłynął nieco ponad 29 tysięcy mil morskich.

Żeglarze biorący udział w regatach Velux 5 Oceans zakończyli je w następującej kolejności: pierwsze miejsce Amerykanin Brad Van Liew na jachcie *Le Pin-gouin*, drugie – Polak Zbigniew Gutkowski na *Operon Racing*, trzecie - Kanadyj-

Fot. onEdition



Gutek i Derek Hatfield fetują zakończenie regat Velux 5 Oceans.

czyk Derek Hatfield na *Active House* i czwarte Brytyjczyk Christopher Stanmore-Major na jachcie *Spartan*.

Dziękuję wam wszystkim

- Jeszcze to do mnie nie dotarło - powiedział Zbyszek Gutkowski po przekroczeniu linii mety w La Rochelle. - Jestem zmęczony, ale popłynąłbym jeszcze raz. Chciałbym jednak od razu podkreślić, że fakt, iż udało mi się ukończyć te regaty, to nie tylko moja zasługa, ale całego zespołu *Operon Racing*, któremu chciałbym bardzo serdecznie podziękować za to, że pomagali mi cały czas. Dziękuję też wydawnictwu Operon i firmie Velux, bo bez nich nie udałooby się wystartować oraz wszystkim partnerom, a także przyjacielom i kibicom, którzy wierzyli we mnie. Nieraz było ciężko. To naprawdę duża lekcja życia.

Te słowa żeglarza są nie tylko objawem jego skromności. Wynikają także ze świadomości, że chociaż fizycznie to on płynął dookoła świata na *Operon Racing*, to jednak nie byłoby to możliwe bez wsparcia tych wszystkich, których wymienił.

Historia udziału Polaka w najstarszych i najdłuższych regatach samotników dookoła świata, jakim jest wyścig Velux 5 Oceans nadaje się co najmniej na książkę. Gutek nie wyklucza, że ją napisze. Byłaby to gratka dla jego fanów, którzy przez ostatni rok śledzili, najpierw jego przygotowania do regat, a potem sam ich przebieg. Wielu z nich niemal dosłownie płynęło z nim, biorąc udział w internetowej grze Virtual Regatta. Grało w nią po-

nad 82 tysiące ludzi z całego świata.

- Jakie są moje plany na przyszłość? - zastanawia się Gutek. - Na razie odpoczywam, a potem zobaczymy. Możliwości jest wiele. Na pewno pozostanę wierny żeglarstwu oceanicznemu. Mam nadzieję, że jeszcze nieraz dostarczę pozytywnych emocji miłośnikom żagli.

- Osobne podziękowania kieruję do Czytelników miesięcznika „*Nasze MORZE*”, który był patronem medialnym mojego startu w regatach Velux 5 Oceans - dodaje żeglarz. - Jestem im wdzięczny, że zaufali moim pomysłom od samego początku, czyli od ogłoszenia mojego udziału w wyścigu.

„*Nasze MORZE*” przez cały czas towarzyszyło Zbigniewowi Gutkowskiemu. Składamy mu gratulacje za dokonanie wyczynu, który nie udał się dotąd żadnemu polskiemu żeglarzowi. Chcemy także zapewnić, że nie rozstajemy się z Gutkiem. Będziemy śledzić jego dalszą karierę i na bieżąco informować o jej postępach. Jesteśmy przekonani, że jeszcze nieraz będziemy wspólnie żeglować przez wszystkie oceany świata. Oficjalne powitanie Gutka w Polsce ma się odbyć na początku lipca w Sopocie. My zaś, w następnym numerze, opublikujemy wywiad z żeglarzem.

Tomasz Falba



A na następnej stronie
- zapis rejsu
- czyli przeżyjmy to raz jeszcze...



Fot. Richard Walch/W.A. Com

Velux 5 Ocean - tak było

Polata się krew

Do pierwszego etapu regat żeglarze wystartowali 17 października ubiegłego roku z La Rochelle. Przed sobą mieli 7,5 tysiąca mil morskich Oceanu Atlantyckiego. Celem było Cape Town. Mogłoby się wydawać, że nie jest to odcinek trudny. Nic bardziej mylnego. Gutka, zresztą nie tylko jego, dotknęła cała seria niezbyt fortunnych zdarzeń. Najgroźniejszy okazał się wypadek, do jakiego doszło na pokładzie *Operon Racing* osiem dni od rozpoczęcia wyścigu. Wokół steru jachtu owinęło się jakieś zielsko. W trakcie jego wyciągania Polak został uderzony śmigłem generatora wiatrowego w przednią część głowy. „Krew leciała bardzo mocno. Natychmiast założyłem opatrunek na głowę, by zatamować krwawienie. Nawet nie mogłem ocenić rany, ponieważ krew zalewała mi oczy i nic nie widziałem w lusterku. Zażyłem paracetamol i wypilem butelkę soli fizjologicznej zagrzyżając czekoladą. Bardzo się obawiałem, że nie zdążę się pozbierać przed utratą świadomości poprzez stratę krwi” - relacjonował na gorąco Gutek. Pomimo tego, na mecie w Cape Town, Polak zameldował się jako drugi.

Drugi raz drugi

Wiodący z Cape Town do Wellington drugi odcinek Velux 5 Oceans liczył 7 tysięcy mil morskich. Prowadził przez strefę stałych, silnych wiatrów wiejących w południowej części Oceanu Indyjskie-

go. Sztormowa pogoda spowodowała, że start trzeba było przesunąć o cztery dni i ostatecznie żeglarze ruszyli 16 grudnia. Potem wcale nie było łatwiej. Z rejsu wycofał się Christophe Bullens. W ten sposób w wyścigu pozostała już tylko czwórka zawodników. Przez sporą część trasy Gutek musiał się zmagać, nie tylko ze złą pogodą, ale przede wszystkim z awarią samosteru. Nie miał zbyt wiele czasu, aby świętować Boże Narodzenie czy Nowy Rok. No i musiał uważać na rywali. Szczególnie, że do walki włączył się aktywnie Derek Hatfield. Ekscytująca okazała się zwłaszcza końcówka etapu. Gutek zdecydował się podejść do Wellington od strony południowej, a nie północnej jak reszta stawki. I opłaciło się. Dzięki temu na mecie w Wellington zameldował się ponownie jako drugi, niemal tuż za plecami, Brada Van Liew.

Horn na horyzoncie

Start do kolejnego etapu wyścigu z Wellington do Punta del Este odbył się 6 lutego. Przed żeglarzami było 5,8 tysiąca mil morskich najodludniejszych przestrzeni na naszej planecie i legendarny Przylądek Horn. Gutek dotarł tam 23 lutego stając się tym samym czwartym Polakiem, który opłynął Horn samotnie pod żaglami. „Czuje się zaje...e! - nie krył wzruszenia i entuzjazmu. - Jest piękna pogoda, niebieskie niebo bez żadnej chmurki, świeci słońce i wieje tylko kilka węzłów wiatru.” Radość z wydarzenia przyćmiła poważna awaria kila, do której

doszło kilka dni wcześniej. Nie udało się jej usunąć już do końca regat. Gutek jednak nie dał za wygraną. Na mecie w Punta del Este pokazał na co go stać. Po nieprawdopodobnym finiszu zajął po raz trzeci z kolei, drugie miejsce w regatach. Wyrzucił Brytyjczyka Christophera Stanmore-Majora zaledwie o 40 sekund! - Gutek żegluguje swoim jachtem niesamowicie - komplementował Polaka Stanmore-Major - Popelnilem błąd, wyrzucił mnie, szkoda, ale takie są regaty.

Z przebojami

Etap z Punta del Este do Charleston, wiodący ponownie przez Atlantyk, miał być rozgrywką taktyczną. Żeglarze ruszyli 27 marca. Mieli do pokonania 5,7 tysiąca mil morskich. Dla Gutka jednak odcinek ten okazał się najbardziej dramatyczny. Początkowo wszystko szło dobrze. Jednak, po minięciu równika, *Operon Racing* przeszedł serię awarii, a Gutek poturbował sobie podczas upadku żebra. To wszystko zmusiło go do przerwania rejsu i spłynięcia na postój do Fortalezy. Tam usterki zostały usunięte, a Polak poszedł do lekarza, od którego usłyszał, że ma jedno żebro złamane, a drugie pęknięte i tak naprawdę powinien poleżeć w łóżku przez kilka tygodni. Gutek nie miał tyle czasu. Znowu wyruszył w morze, aby zdążyć na start do ostatniego etapu. Po drodze spędził na morzu Wielkanoc, w lany poniedziałek deszcz urządził mu śmigus-dyngusa. Wydawało się, że Polak dotrze do mety bez przygód. Niestety. Tuż przed Charleston na *Operon Racing* złamał się bukszpryt. Po tym etapie Gutek miał tyle samo punktów w klasyfikacji generalnej co Derek Hatfield. Zajmowali wspólnie drugie miejsce.



i

Chcesz wiedzieć więcej?

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

Prezydent z wizytą u Generała



Wizytówka marzeń

Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej Gdańskiej Stoczni Remontowej SA wita prezydenta RP Bronisława Komorowskiego na terenie swego zakładu.

- Generał Mariusz Zaruski jest legendą wychowania morskiego, założycielem Ligi Morskiej, a odbudowa jachtu jego imienia przywraca pamięć tamtych lat i jest krokiem w kierunku odbudowy naszej wrażliwości morskiej - mówił prezydent RP Bronisław Komorowski podczas wizyty przy kadłubie jachtu odbudowywanego w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA.

Prezydent Komorowski przyjechał do Gdańska w sobotę, 14 maja, na uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod powstające na dawnych terenach Stoczni Gdańskiej Europejskie Centrum Solidarności. Potem zawitał do Remontowej SA - wspierającej akcję „Gdańsk ratuje żaglowiec”, by odwiedzić odbudowywany tam jacht *Generał Zaruski*.

Warto przypomnieć, że prezesem Ligi Morskiej i Rzeczej, która kontynuowała

tradycje założonej przez Zaruskiego organizacji, był przez wiele lat właśnie Bronisław Komorowski.

- Witam w największej stoczni remontowej w Europie, w firmie, która wśród prywatnych przedsiębiorstw jest największym pracodawcą w Polsce Północnej - powitał prezydenta Komorowskiego przewodniczący Rady Nadzorczej Remontowej SA Piotr Soyka.

Po placu budowy prezydenta RP oprowadzali prezydent Gdańska Paweł Adamowicz oraz Leszek Paszkowski, dyrektor Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku, armatora żaglowca.

Bronisław Komorowski obejrzał kadłub jachtu i wbił w niego jeden gwóźdź. Na pamiątkę otrzymał cegielkę z numerem 001 - fragment oryginalnej planki, a także list od prezydenta Adamowicza, będący zaproszeniem do objęcia hono-



Choć poszycie jeszcze nie jest gotowe, widać już piękną i smukłą sylwetkę jachtu.



Piotr Soyka i prezydent Bronisław Komorowski przy kadłubie Zaruskiego.

rowym patronatem akcji odbudowy *Generala Zaruskiego* oraz późniejszego programu szkolenia młodzieży.

„*General Mariusz Zaruski był założycielem Ligi Morskiej i pionierem morskiego wychowania młodych Polaków. STS General Zaruski to znak naszej pamięci i naszej wdzięczności za Jego dokonania. To symbol marzeń i działań na rzecz Polski Morskiej*” – napisał w książce pamiątkowej jachtu. A dziennikarzom powiedział:

- Warto dzisiaj, remontując żaglowiec *Zaruski*, przywracać pamięć tamtych czasów, czcić dokonania Mariusza Zaruskiego i odbudowując ten jacht, odbudować także polską wrażliwość dla Polski morskiej. Chciałbym, żeby z tej wizyty i z udanego remontu niezwykle, przedwojennej jednostki, zrodziła się idea umocnienia mechanizmów kształtowania pro morskich postaw w państwie polskim, jak również morskiego wychowania następnych pokoleń, żyjących nad setkami kilometrów polskiego wybrzeża.

Prezydent Komorowski nie szczędził też przy okazji komplementów Gdańskiej Stoczni Remontowej SA, która zaangażowała się w odtworzenie świetności historycznej jednostki.

- To co zobaczyłem w tej stoczni, co usłyszałem od przedstawicieli kierownictwa Remontowej SA, potwierdziło tylko moją opinię, że jest to dobrze rozwijająca się stocznia w Polsce, stocznia umiejąca z powodzeniem walczyć o zamówienia na

remonty i przebudowy statków. Jednocześnie stocznia potrafiąca pozytywnie zareagować na prośbę władz Gdańska w sprawie pomocy przy odbudowie jachtu *General Zaruski* - powiedział prezydent Komorowski, dodając, że Remontowa SA jest świetną wizytówką polskich marzeń o obecności na morzach świata.

Prezydent Komorowski dał się namówić Piotrowi Soyce na krótką wycieczkę

General Zaruski

Drewniany kecz gaflowy zbudowany w 1939 r. w Szwecji – jedyna z dziesięciu zamówionych tuż przed wojną w Szwecji przez Ligę Morską i Kolonialną jednostek, z przeznaczeniem na masowe morskie wychowanie młodzieży. Inicjatorem zamówienia był Mariusz Zaruski. Żaglowiec dotarł do Polski dopiero w styczniu 1946 r. Od tego czasu na jego pokładzie przekazywano tajniki wiedzy żeglarskiej kolejnym pokoleniom młodzieży. Przez ostatnie lata stał bezczynnie, popadając w ruinę. W listopadzie 2008 roku władze Gdańska zdecydowały się odkupić jacht i zaangażować się w jego odbudowę. Kadłub jednostki będzie można oglądać podczas tegorocznej imprezy żeglarskiej Baltic Sail Gdańsk, która odbędzie się w drugi weekend lipca.

po stoczni i obejrzenie remontowanych w niej statków oraz platform wiertniczych.

**Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski**



Pamiątkowe zdjęcie przy kadłubie jachtu. Od lewej: Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej GSR, prezydent RP Bronisław Komorowski i Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska.



Europejski Dzień Morza

Fot. Czesław Romanowski

O morzu dla ludzi

Nad Motławą można było podziwiać i zwiedzać m.in. statek Straży Granicznej Patrol 2 oraz jednostkę ratownictwa morskiego SAR, Wiatr.

Przez pięć majowych dni Gdańsk był morską stolicą Europy. Około 800 przedstawicieli sektora gospodarki morskiej debatowało tam m.in. o tym, w jaki sposób zachęcić młodych ludzi do wybrania jednego z morskich zawodów. A mieszkańcy Trójmiasta i turyści uczestniczyli w oficjalnym rozpoczęciu sezonu żeglarskiego.

Gości z całej Europy, którzy z okazji Europejskiego Dnia Morza przybyli na konferencję morską, odbywającą się w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej na wyspie Ołowianka, przywitała... głośna demonstracja związków zawodowych sektora morskiego. Związkowcy, była ich ponad setka, przynieśli ze sobą transparenty, na których wypisane były liczby zwolnionych w ostatnich latach pracowników zakładów sektora morskiego, m.in. Stoczni Gdynia czy Stoczni Marynarki Wojennej. W ulotkach, które rozdawano w czasie pikiety, Krzysztof Dośła, przewodniczący Zarządu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” pisał m.in. „Dziś mamy do czynienia z sytuacją, w której od dwóch miesięcy pracownicy Stoczni Marynarki Wojennej nie otrzymują pensji, jedna trzecia załogi Szkunera we Władysławowie ma zostać zwolniona, co stawia pod



- Rozpoczyna się europejskie święto morza, ważne dla rozwoju zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej, otwierające nowy rozdział dyskusji na ten temat – mówił Cezary Grabarczyk.



Fot. Piotr B. Stareńczak

- Potrzebna jest mobilność między sektorami - podkreślała Maria Damanaki. - Mobilność miejsc pracy. Jeśli ludzie nie będą w stanie przechodzić z sektora do sektora, nasz wysiłek nie ma sensu.

znakiem zapytania dalsze funkcjonowanie tego zakładu. (...) Próbuje się prywatyzować spółki zajmujące się usługami portowymi w taki sposób, że nabywca ma możliwość pozbycia się polskiej bandery. Dziś rząd organizuje konferencję międzynarodową „Polityka morska: ludzie mają pierwszeństwo”. Dziś ludzie mają pierwszeństwo do zwolnienia. W państwie, w którym brakuje nam takich ludzi jak Eugeniusz Kwiatkowski, nie brakuje polityków i ministrów, którzy niszczą resztki dialogu społecznego, podważają zaufanie obywateli do państwa”.

O Gdańsku, stoczniach i portach

Do demonstracji, podczas oficjalnego otwarcia konferencji, odniósł się m.in. Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego:

- Z wyspy, na której się znajdujemy, całkiem dobrze widać Stocznice Gdańską, miejsce obrazujące trudną na światowym rynku sytuację tego ważnego sektora gospodarki morskiej. Za konieczne przekształcenia, stocznia zapłaciła sporą cenę. Idąc tutaj widzieliśmy także niezadowolenie z tego faktu płynące. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na to, że przemysł

stoczniowy nie jest u nas schyłkowy. Mamy, poza stoczniami borykającymi się z trudnościami, kilka świetnie prosperujących stocznii prywatnych, które znalazły dla siebie niszę i z dużym sukcesem poruszają się na rynkach międzynarodowych. Mamy bardzo dobrze funkcjonującą Gdańską Stocznice Remontową. Jesteśmy pełni nadziei, że będą one w stanie nadal pozostać konkurencyjne na tak trudnym rynku globalnym.

Wśród gości, którzy zawitali do Gdańska na oficjalną część obchodów, znaleźli się m.in.: Maria Damanaki, europejska komisarka ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa, Siim Kallas, wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej ds. transportu, Efthimios E. Mitropoulos, sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Cezary Grabarczyk, minister infrastruktury, Anna Wypych-Namietko, podsekretarz stanu ds. gospodarki morskiej w Ministerstwie Infrastruktury.

Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska, jako gospodarz uroczystości, powitał europejskich decydentów w jednym z największych portów nad Bałtykiem, przypominając że stary gdański port, zlokalizowany nad rzeką Motławą, łączył Polskę – ówczesny spichlerz Europy, z krajami Europy Zachodniej.

- Gdańsk przez wieki był bramą gospodarczą Rzeczypospolitej i środkowo-wschodniej części Europy - mówił. - Dziś stajemy na nowo stajemy się bramą handlowo-gospodarczą tej części Europy. Od dwóch lat mamy stałe, bezpośrednie połączenie azjatyckie z Szanghajem. Dzięki temu port na nowo nawiązał współzawodnicstwo w podziale rynków handlowych.

Nieobecny premier Donald Tusk, w liście odczytanym na rozpoczęcie konferencji, podkreślał m.in. coraz lepszą kondycję polskich portów: „W ubiegłym tygodniu tu, w Gdańsku, miałem możliwość wejść na pokład jednego z największych kontenerowców świata. Po raz pierwszy do polskiego portu zawinęła tak duża jednostka tego typu. Nie waham się powiedzieć, że jest to istotne wydarzenie dla polskiej gospodarki, wskazujące, że rozwój portów morskich jest jednym z najważniejszych kierunków naszej polityki morskiej. Jestem przekonany, że polskie porty mają szansę, by stać się wielkimi ośrodkami wymiany i pełnić rolę podstawowych pomostów w europejskim handlu. Myślą przewodnią konferencji, w której państwo uczestniczy, jest motto: „Polityka morska – przede wszystkim ludzie”. Tak określony punkt wyjścia

daje pewność, że wasze obrady będą dobrze służyć mieszkańcom Unii Europejskiej”.

Przyciągnąć ludzi do morza

To właśnie ludziom - i tym, którzy już w przemyśle morskim pracują, i tym, których należy do niego przyciągnąć - poświęcona była znaczna część wypowiedzi i paneli dyskusyjnych.

- W Europie zwiększa się stopa bezrobocia, a my potrzebujemy m.in. marynarzy i specjalistów - mówiła komisarka Maria Damanaki. - Potrzebna jest mobilność między sektorami. Mobilność miejsc pracy. W tym momencie pracujemy nad osiemdziesięcioma projektami dającymi wzrost zatrudnienia. Jednym z nich jest sieć centrów doskonałości szkolenia morskiego dla młodych ludzi. Musimy pracować nad nowymi możliwościami zatrudnienia. Jeżeli ludzie nie będą mogli przechodzić z sektora do sektora, nasz wysiłek pozbawiony będzie sensu. Mamy umiejętności, mamy kapitał, jedyne co musimy zrobić, to połączyć sektory, by właściwie wykorzystać otaczające nas morza i oceany.

Również Efthimios E. Mitropoulos, sekretarz generalny International Maritime Organisation, podkreślał, jak ważne jest szkolenie młodych pasjonatów morza: - Spędziłem trzy dni na polskim żaglowcu szkolnym *Dar Młodzięży*, wraz z młodymi adeptami. Spotkałem się z dobrymi manierami i dużą chęcią nauki. Byłem dumny, że się tam znalazłem. To jest przyszłość i musimy o tym myśleć.

W czasie jednej z ważniejszych sesji morskiej konferencji, specjaliści zastanawiali się, czy marynarz może być zawodem przyszłości? Lowri Evans, dyrektor generalna Komisji Europejskiej ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa, pytała panelistów: - W jaki sposób stymulować wzrost i atrakcyjność zawodów związanych z morzem? Dodawała przy tym, że wszelkie zabiegi będą mało skuteczne, jeśli dojdzie do zatorów na rynku pracy.

- Istotną sprawą jest szybko i skutecznie znaleźć pracodawcę - mówiła minister Anna Wypych-Namietko. - Dlatego niezbędne jest stworzenie platformy wymiany informacji, wspólnego programu, który pozwoli obywatelom Europy znaleźć pracę. Potrzebne są ułatwienia przechodzenia z morskim doświadczeniem do pracy na lądzie.

Belg Frans Van Rompuy, dyrektor naczelny ds. żegluga Federalnego Serwisu

Publicznego Mobilności i Transportu, dzielił się doświadczeniami w organizacji systemu szkolnictwa morskiej swego kraju.

- Udało się nam włączyć edukację morską do ogólnego programu oświaty - tłumaczył. - Kiedyś była ona niejako z boku. W tej chwili już dwunastolatek, którego przyciąga morze, ma wsparcie nauczycieli i rodziców, by uczyć się właśnie w tym kierunku. Wybierając tę opcję, młody człowiek wie, że będzie miał konkretną, dobrze płatną pracę. Co więcej, obecne podejście do morskich zawodów jest bardziej elastyczne, może zacząć pracę np. jako rybak, ale później ma możliwość przejścia do innej pracy w tym sektorze.

Związkowiec Peter Scherrer, sekretarz generalny Europejskiej Federacji Przemysłu Metalurgicznego, zanim podzielił się swoimi doświadczeniami, pozdrowił „kolegów z Solidarności”, których widział przed wejściem, ubolewając, że codziennie zwalnia się ludzi ze stoczni.

- Rozumiem, że są obiektywne uwarunkowania, które doprowadziły do tej sytuacji, wiemy o tym, że produkcja statków kuleje - mówił, dodając, że ludzie w zamykanych stoczniach niekoniecznie muszą tracić pracę. Np. w jednym z likwidowanych niemieckich zakładów zachowano wszystkie miejsca pracy, przedtem, we współpracy z ośrodkami szkolenia zawodowego przekwalifikowując pracowników do nowych zawodów i umiejętności.

- Bardzo ważny jest dialog społeczny pracowników z pracodawcami - kontynuował Scherrer. - A doszkalanie tych



- Dziś ludzie mają pierwszeństwo. Ale do zwolnienia! - krzykliwi związkowcy z Solidarności.

pierwszych powinno być obowiązkowe. Dzięki temu pracownicy nie będą musieli bać się, że pewnego dnia zostaną bez zajęcia.

On także, podobnie jak marszałek Struk, wymienił Gdańską Stocznnię Remontową SA jako zakład, który potrafił wyjść obronną ręką z kryzysu przemysłu stoczniowego, dzięki temu, iż oferuje szeroki wachlarz usług, stara się zdywersyfikować swoją produkcję, podbijając nowe obszary.

- Morze nie jest gospodarką nostalgiczną, morze jest czymś, co nam daje wymierne korzyści - mówił z kolei Jean-Yves Le Drian, przewodniczący Konferencji Peryferyjnych Regionów Morskich. - Chodzi o to, by ludzie chcieli widzieć

strefy nadmorskie jako centra przemysłu, a nie tylko miejsca, gdzie można się popalać.

W czasie dwudniowej konferencji debatowano także m.in. na temat usług oceanograficznych, możliwości rozwoju w sektorze gospodarki morskiej, żegludzie bliskiego i dalekiego zasięgu, zagospodarowaniu przestrzennym obszarów morskich, czy też współpracy regionalnych klastrów.

Europejski Festyn Morski

Gdy specjaliści sektora morskiego kończyli obrady, nad Motławą rozpoczęły się imprezy towarzyszące Europejskiemu Dniu Morza. Podczas Europejskiego Festynu Morskiego można było zobaczyć, jak zrobić linę żeglarską, czy też przyglądać się pracom szkutników, budujących łódź rybacką. Do dyspozycji odwiedzających było m.in. Centralne Muzeum Morskie, do którego wstęp był bezpłatny. Następnego dnia natomiast, oficjalnie rozpoczął się sezon żeglarski. Do Gdańska w tym roku zawitała rekordowa liczba jednostek w ośmioletniej historii inauguracji sezonu żeglarskiego, dopisała też pogoda i widzowie, a rangę imprezy podniósł fakt, że był to ogólnopolski początek sezonu żeglarskiego oraz włączenie jej w obchody Europejskiego Dnia Morza.

Do Gdańska przyplłynęło ponad sto żaglowców, jachtów, łodzi motorowych. Wśród nich tak wspaniałe, jak litewski *Brabander* (największa jednostka imprezy), *Zjawa IV*, *Korsarz*, *Joseph Conrad*, *Bryza H*, *Antica*, czy duża łódź Straży



Rozpoczęcie konferencji. Przemawia sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Efthimos E. Mitropoulos.

Granicznej *Patrol 2* oraz jednostka ratownictwa morskiego SAR, *Wiatr*. Część z nich można było zwiedzać, lub na ich pokładach wziąć udział w widowiskowej paradzie na Motławie. Nie zabrakło tradycyjnej, efektownej kurtyny wodnej stawianej przez jednostkę gaśniczą *Strażak 6*.

Paradę poprzedziły oficjalne uroczystości, na które zaproszono wielu gości. Wzięli w nich udział m.in.: przedstawiciel Komisji Europejskiej Stamatis Varsamos, reprezentujący również Cercle Nautique des Communités Européennes – oficjalny klub żeglarski zrzeszający instytucje europejskie, prezydent Paweł Adamowicz, Mateusz Kusznierewicz, morski ambasador Miasta Gdańska, przedstawiciele krajowych związków żeglarskich. Widzowie zgromadzeni wzdłuż Długiego Pobrzeża i ul. Wartkiej oprócz podziwiania żaglowców i jachtów, mogli śledzić pokazy ratownictwa w wykonaniu ratowników Lifeguard Gdańsk, policji, straży miejskiej, Fundacji Ratownictwa „Bezpieczni nad wodą” oraz Grupy Ratownictwa Specjalnego PCK, regaty najmłodszych adeptów żeglarstwa pływających na Optymistach, czy wreszcie posłuchać szant podczas licznych koncertów pieśni żeglarskiej, trwających do późnego wieczora. Tematykę żeglarską przybliżyła m.in. pokazy szycia żagli, czy budowy żaglówek. Sportowych emocji dostarczył uczelniany wyścig smoczycy łodzi na Motławie.

Obchody Europejskiego Dnia Morza 2011 zorganizowane zostały wspólnie przez Komisję Europejską, miasto Gdańsk, Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. W przyszłym roku, gospodarzem Europejskiego Dnia Morza będzie szwedzki Göteborg.

Czesław Romanowski



Mateusz Kusznierewicz rozpoczyna ogólnopolski sezon żeglarski.

Nasz komentarz

Co minister od morza wie o morzu, czyli czego nie dowiedzieli się dziennikarze

Na konferencji prasowej zorganizowanej podczas Europejskiego Dnia Morza dziennikarze nie poznali żadnych konkretnych odpowiedzi na pytania dotyczące realnych problemów, np. nierównego traktowania rybaków w różnych państwach UE, były wymijające, a czasem wręcz obrażające inteligencję słuchaczy.

Od przedstawicieli Komisji Europejskiej usłyszeliśmy, iż „trzeba wzmóc wysiłki na rzecz...”, „prowadzimy różnorodne działania”, czy „konieczne jest wprowadzanie zintegrowanej polityki morskiej”. Byli jednak odporni na prośby o przedstawienie realnych, pozytywnych efektów „zintegrowanej polityki morskiej” i uciekali od konkretnych.

Minister Infrastruktury Cezary Grabarczyk mówił o sukcesach, które w rzeczywistości nie są sukcesami, tylko konsekwencjami i kontynuacją działań poprzedników (jak np. budowa falochronu osłonowego terminalu LNG w Świnoujściu, którą zainicjował poprzedni rząd). Minister Grabarczyk przypisywał swojemu rządowi zasługi w „odrodzeniu produkcji” na terenie byłej Stoczni Gdynia zamkniętej w 2009 roku. Na czym tak naprawdę polega to „odrodzenie” – pisaliśmy niedawno na łamach „*Naszego MORZA*”.

Zapytaliśmy naszego „morskiego” ministra o świeży problem przygotowywanej właśnie ustawy o zatrudnieniu na statkach morskich i o polskim rejestrze statków. Marynarze i oficerowie oraz środowiska gospodarcze, których byt i miejsca pracy zależą od tej ustawy, alarmują w sprawie niewłaściwego, wręcz destrukcyjnego jej kształtu.

Rada Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglarskich (APMAR) w Gdyni wystosowała do ministra Cezarego Grabarczyka list otwarty, w którym wskazuje na realne zagrożenie nowej ustawy dla ponad trzydziestotysięcznej rzeszy polskich marynarzy i firm pośredniczących w ich zatrudnieniu.

Jak wskazuje APMAR, kierowany przez Grabarczyka resort zdaje się nie

przyjmować do wiadomości faktu, że niemal wszyscy aktywni zawodowo polscy marynarze są zatrudnieni przez armatorów zagranicznych. Nawet ci pracujący dla armatorów rozpoznawanych jako krajowi, zawierają kontraktowe umowy o pracę za pośrednictwem firm polskich z pracodawcami zagranicznymi. W ogromnej większości, polscy marynarze korzystają więc z usług pośrednictwa pracy. Tworzone w resorcie infrastruktury przepisy znacząco utrudnią lub wręcz uniemożliwią prowadzenie pośrednictwa pracy dla marynarzy na terenie Polski.

W problemie z wadliwą ustawą chodzi też m.in. o to, że większość krajów europejskich, poważnie podchodzących do sprawy rozwoju floty narodowej, skorzystała z dozwolonej przez UE pomocy państwa dla transportu morskiego. Pomoc ta dozwolona jest również w zakresie obciążeń płacowych armatora, czyli podatku dochodowego i składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy, włącznie z dopuszczeniem stosowania zerowych stawek dla obu wcześniej wymienionych.

Resort infrastruktury zdaje się nie zauważać tego faktu i w przedstawionym projekcie ustawy całkowicie pomija to zagadnienie. W efekcie polscy armatorzy nie będą w stanie konkurować z przedsiębiorstwami żeglarskimi z innych krajów w Europie, które zastosowały wyżej wymienioną pomoc dla transportu morskiego. Szacuje się, że za sprawą przepisów prawa z przygotowywanej ustawy, koszt zatrudnienia marynarza na statku pod polską banderą będzie o 60 procent wyższy.

Minister Grabarczyk, zapytany przez nas o niewłaściwy kierunek, w którym idą prace nad ustawą, zasłonił się oporami ze strony innych ministrów, np. ministra finansów, potwierdzając tym samym słabość albo co najmniej niedostateczną dbałość własnego resortu o interesy branży morskiej.

Piotr B. Stareńczak

Wielkie kontenerowce
w Polsce

Fot. Piotr B. Stareńczak

Nowe rekordy

Polski terminal kontenerowy przyciągnął na Bałtyk i do siebie rekordowej wielkości kontenerowce i to nie z jednorazową wizytą, ale stałą obecnością, wpisaną w „rozkład jazdy” serwisów liniowych największego w świecie operatora kontenerowców. Terminal DCT Gdańsk przyjął i obsłużył największe kontenerowce, jakie dotąd dotarły w głąb obszaru „właściwego Bałtyku” (czyli basenu Morza Bałtyckiego z wyłączeniem cieśnin duńskich). W maju rekordy padły przynajmniej dwa razy.

Jeszcze zanim uczynił to sam terminal DCT Gdańsk, jako pierwsi poinformowaliśmy na naszej witrynie internetowej (www.naszemorze.com.pl) o kolejnych rekordach, które miały paść w gdańskim, głębokowodnym terminalu kontenerowym w maju 2011 roku.

Jak wynikało z uaktualnionego w marcu „rozkładu jazdy” (*service schedule*) serwisu AE10 prowadzonego przez Maersk Line - duński armator, operator największej w świecie floty pojemnikowców, włącza do eksploatacji na linii łączącej Daleki Wschód z Europą Północną, z cotygodniowymi zawinięciami do Gdańska, pojemnikowce o ładowności ponad 13 oraz nawet ponad 15 tysięcy TEU!

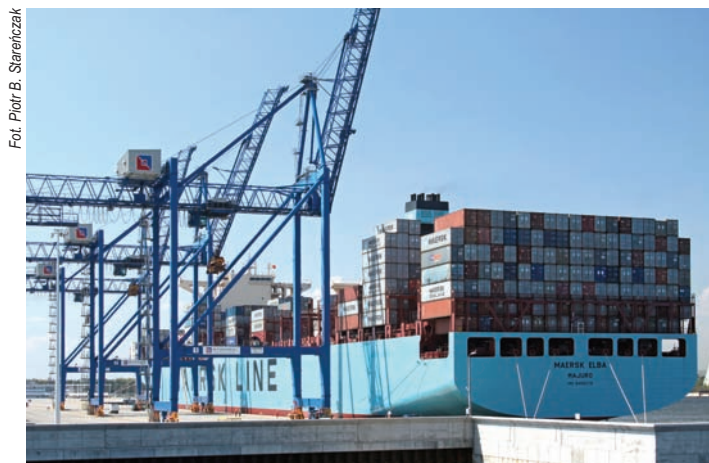
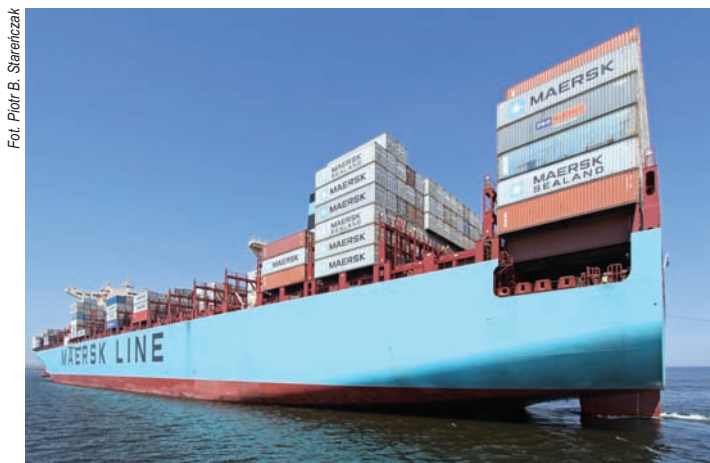
Wielki, większy, największy

Nowe rekordy padły za sprawą statków wprowadzanych na rozwijany serwis AE10. Przewoźnik poinformował o tym w oficjalnym komunikacie 18 marca, ale wcześniej mówił o „poważnych zmianach” w serwisie łączącym Północną Europę z Azją, oznaczających „dalszą poprawę obsługi klientów Maersk’a”. Zmiany rozpoczęły się w kwietniu 2011 roku (wprowadzanie do rotacji AE10 pierwszego z większych statków - *Maersk Elba* - 7 kwietnia w porcie Ningbo), a zakończone mają być w czerwcu (wyjściem z serwisu ostatniego z eksploatowanych w nim statków o ładowności ok. 8000 TEU).

Pierwszy zawiązał do Gdańska *Maersk Elba* (13 092 TEU): 11-14 maja 2011 r. A następnie:

- 18-21 maja - *Maersk Eubank* (13 092 TEU)
- 25-28 maja - *Eleonora Maersk* (15 550 TEU)
- 01-04 czerwca - *Edith Maersk* (15 550 TEU)
- 08-11 czerwca - *Maersk Edmonton* (13092 TEU).

W kolejnych tygodniach oczekiwane są: *Ebba Maersk*, *Elly Maersk* oraz *Emma Maersk* (która zapoczątkowała słynną serię statków typu PS), *Eugen Maersk*, *Maersk Ervin*, *Maersk Effingham*, *Evelyn*



Maersk Elba na Zatoce Gdańskiej...

...i przy terminalu DTC.

Maersk, Maersk Eubank, Estelle Maersk, itd. Jak widać, pojemnikowce o ładowności powyżej 13 lub powyżej 15 tys. TEU będą w terminalu DCT Gdańsk co tydzień - na ogół od środy do piątku lub soboty.

Nowa sylwetka

Warto wspomnieć, że takie statki, jak *Maersk Elba*, który poprawi rekord wielkości pojemnikowców zawijających do polskiego portu z nieco ponad 8 do ok. 13 tysięcy TEU ładowności, czy bliźniacze *Maersk Edmonton* i *Eubank*, należą do pojemnikowców o ciekawej konfiguracji, spotykanej na morzach i oceanach od stosunkowo niedawna, z nadbudówką mieszkalną wraz z pomostem nawigacyjnym przesuniętą bliżej dziobu. Bliżej rufy pozostaje „szczątkowa” nadbudówka z szybem maszynowym i kominem.

Kontenerowce te o długości 366 metrów i szerokości 48,2 metra są przystosowane do pokonywania Kanału Pa-

namskiego nową, budowaną właśnie „nitką”, która zmieni definicję statku typu *panamax*.

Łącznie w serwisie zatrudnionych będzie wkrótce jednocześnie 11 statków, w tym osiem po ok. 15 500 TEU oraz trzy po 13 092 TEU ładowności.

Tym samym serwis AE10 z zawinięciem do Gdańska, stanie się, wg niektórych obserwatorów rynku, serwisem kontenerowym o najwyższej - wynoszącej niemal 14 880 TEU - zdolności przewozowej przypadającej na zawinięcia w ciągu jednego tygodnia ze wszystkich linii Daleki Wschód - Europa, a co za tym idzie - także najwyższej średniej pojemności „tygodniowej” ze wszystkich morskich serwisów kontenerowych świata. Drugi w takim rankingu serwis - MSC Silk - legitymuje się średniotygodniową pojemnością wynoszącą nieco poniżej 14 000 TEU.

Można zaryzykować twierdzenie, że serwis AE10 stał się obecnie flagowym serwisem Maersk Line na trasie Europa

- Daleki Wschód. A skoro tak, to zdaniem niektórych obserwatorów, całkiem realne wydać się może wprowadzenie w przyszłości do eksploatacji w tym serwisie najnowszych (dopiero zamówionych) pojemnikowców klasy „Triple E” (3E) Maersk’a, jednak są to na razie jedynie spekulacje. Z drugiej jednak strony, jeszcze dwa, trzy lata temu wielu nie wierzyło w możliwość regularnego zawijania do Gdańska ośmiotysięczników. Pojemnikowce 3E, budowane w Korei Południowej, mają mieć ładowność po 18 000 TEU. Pierwszy ma wejść do eksploatacji już w 2013 roku.

Pojemnikowce o nominalnej ładowności przekraczającej 15 000 TEU (TEU = ekwiwalent kontenera 20-stopowego), które od maja odwiedzają mają regularnie terminal DCT w Gdańsku, należą do typu PS.

Pierwszym statkiem z tej serii była *Emma Maersk*, przekazana do eksploata-



cji w 2006 roku przez duńską stocznię Odense Steel Shipyard Ltd.

Nie duńska Elba...

Dla ścisłości warto sprostować błąd, który pojawiał się w bardzo wielu doniesieniach medialnych przy okazji pierwszej wizyty *Maersk Elba* w Gdańsku. Otóż określano tę jednostkę jako „duński statek”. Należy podkreślić, że Maersk Line jedynie czarteruje ten kontenerowiec (i pozostałe jednostki o ładowności około 13 000 TEU zatrudnione obecnie w serwisie AE10). Należą one zaś do niemieckiego armatora Rickmers (np. *Maersk Elba*) oraz (jak w przypadku *Maersk Eubank*) do mającego siedzibę w Wielkiej Brytanii przedsiębiorstwa żeglugowego Zodiac Maritime Agencies Ltd Sammyego Ofera - przedsiębiorcy i magnata żeglugowego, najbogatszego człowieka Izra-

ela, który sam lub wraz ze swoim bratem Yulim posiada lub posiadał udziały w takich firmach, jak Ofer Brothers (Shipping) Co, ZIM (Zim Israel Navigation Ltd. / ZIM Integrated Shipping Services), Royal Caribbean International oraz właśnie Zodiac (i w niektórych przypadkach był ich założycielem).

Maersk Elba superstar

Na statkach Rickmersa (pracodawcy wielu polskich oficerów), oddanych w czarter Maersk Line, do armatora niemieckiego należy także zarząd techniczny i załogowy. *Maersk Elba* dowodzi Polak, kapitan Wojciech Kucz. W czasie postoju statku w Gdańsku był mocno obciążony dodatkowymi obowiązkami, udzielał wielu wywiadów. Również załoga musiała przyjąć nowe obowiązki, głównie przy oprowadzaniu gości na pokładzie. Już pierwszego dnia,



Fot. Piotr B. Starofezek

Wojciech Kucz - polski kapitan pojemnikowca Maersk Elba.

wkrótce po zawinięciu *Maersk Elba* do DCT Gdańsk, statek wizytowała m.in. delegacja Urzędu Morskiego, z jego dyrektorem Andrzejem Królikowskim. W dniu drugiego statek odwiedziła m.in. były prezydent

Podstawowe dane techniczne

	<i>Emma Maersk</i>	<i>MSC Daniela</i>	<i>MSC Savona</i>	<i>Maersk Elba</i>
operator	Maersk Line	MSC	MSC	Maersk Line
armator (właściciel)	AP Moller - Maersk	MSC	C-P Offen	Rickmers
pojemność brutto (GT)	170 794	151 559	153 115	141 716
nośność [t]	156 907	156 301	165 887	142 105
ładowność nominalna [TEU]	15 550	14 000	14 000	13 092
ładowność @14 t [sztuk]	11 000	10 640	10 640	9080
długość całkowita [m]	397,71	366,07	365,82	366,44
szerokość [m]	56,40	51,20	51,20	48,20
wysokość boczna [m]	30,20	29,90	29,90	29,85
zanurzenie [m]	16,02	16,000	16,00	15,50
wyporność [t]	218 788	b.d.	b.d.	b.d.
balast separowany [t]	60 338	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło: Baza danych „Sea-Web”, IHS.

Maersk Elba - 13 092 TEU.





Pojemnikowiec klasy PS - Emma Maersk.

RP Lech Wałęsa, Anna Wypych-Namiotko, podsekretarz stanu w randze wiceministra (ds. żegluga, administracji morskiej i gospodarki morskiej) w Ministerstwie Infrastruktury oraz Julian Skelnik, przewodniczący Baltic Ports Organization.

Z pierwszego zawinięcia *Maersk Elba* do gdańskiego portu, zrobiono wydarzenie medialne. I bardzo dobrze, bo do sporej rzeszy Polaków dotarło nieco wiadomości o statkach i żegludze. Znakomicie z obowiązku promocji statków i transportu morskiego wywiązywał się kapitan Wojciech Kucz, który odpowiadając na pytania, podkreślał wagę żegluga i transportu morskiego dla zglobalizowanej gospodarki

i ich przemożny wpływ na rynek dóbr konsumpcyjnych i życie każdego. Uświadamiał, że większość z tego, co je, w co się ubiera, czym jeździ, czego używa z elektroniki, przeciętny Kowalski zawdzięcza łańcuchowi logistycznemu, który nie byłoby możliwy bez statków i morskich szlaków handlowych.

Tajemnice Maersk'a

Jeszcze większy kontenerowiec - *Eleonora Maersk*, ze słynnej serii PS, zapoczątkowanej przez statek *Emma Maersk*, z serwisu AE10 pojawił w Gdańsku dwa tygodnie później.

Różne źródła podają zróżnicowane wartości ładowności pojemnikowca *Emma Maersk*, który w chwili wejścia do eksploatacji, niespełna 5 lat temu, zdobył rozgłos jako największy kontenerowiec świata. Sam operator - Maersk - początkowo podawał oficjalnie jego ładowność w wysokości 11 000 TEU, ale obserwatorzy - analizując cechy, rozplanowanie i wymiary główne statku - oszacowali ją na znacznie więcej. Pojawiły się wtedy diagramy z uproszczonymi planami załadunku (sztauplanami) opublikowane przez serwis informacyjny AXS-Alphaliner, analitycznej, konsultingowej i brokerskiej firmy BRS Paris, na których wykazywano, że *Emma Maersk* ma, zależnie od konfiguracji, ładowność 14 904 lub 15 212 TEU. Po jakimś czasie Maersk zaczął podawać ładowność dla statków klasy PS jako 14 770 TEU lub 15 500 TEU.

Wydawany w Wielkiej Brytanii „Lloyd's List” informował 5 stycznia 2009 roku o detronizacji dotychczasowych rekordzistów przez wprowadzony właśnie wtedy do eksploatacji pojemnikowiec *MSC Daniela*. W tabeli porównującej główne parametry statków *Emma Maersk* i *MSC Daniela* podano ich ładowności jako odpowiednio 11 000 i 13 800 TEU. Wkrótce okazało się, że „Lloyd's List” jednak się mylił...

Rejestr statków - baza danych IHS „Sea-Web” podaje dla *Emma Maersk* ładowność 15 500 TEU (którą zapewne należy przyjmować za ładowność maksymalną - liczbę slotów na statku) oraz



Będzie więcej „polskich” ładunków

- mówi Eivind Kolding,
prezes Maersk Line



Imponujący widok z góry...

Fot. DCT Gdańsk

drugą wartość ładowności - 11 000 TEU @ 14, która dotyczy tzw. „kontenerów statecznościowych” (chodzi o pełnokrotowy jednolity ładunek kontenerów - wszystkie po 14 ton - przy jakim statek spełnia statecznościowe kryteria bezpieczeństwa).

Pełne obłożenie teoretycznej ładowności kontenerowca *Emma Maersk*, czyli 15 550 TEU, jest dość trudno osiągalne

w praktyce, m.in. ze względu na konieczność ułożenia na pokładzie 9 warstw kontenerów. Nie wszystkie terminale mają odpowiednio wysokie suwnice, a ponadto nie każdy oferuje odpowiednią głębokość akwenu przy nabrzeżu dla w pełni załadowanych statków tej wielkości. Poza tym, ze względu na nośność i statecznościowe oraz inne, np. wytrzymałościowe, kryteria bezpieczeństwa, duża część

z tych ponad 15 tys. pojemników i tak musiałaby pozostać pusta.

Ostatecznie okazało się, że nawet tak renomowane periodyki morskie, jak „Lloyd’s List” w artykule pióra znanego dziennikarza morskiego mogą się mylić i wprowadzać w błąd. Otóż „Lloyd’s List” ogłosił nowego rekordzistę po porównaniu dwóch różnych rodzajów (kryteriów) ładowności. Dla *MSC Daniela* podał

- Obserwatorów obrotu portowo-morskiego w Polsce od dłuższego czasu nurtuje kwestia dokładnej liczby kontenerów przeładowywanych w Polsce przez Maersk Line w transhipmencie i tych przechodzących przez statki Maersk’a zawijające do polskich portów w ruchu do lub od polskich eksporterów i importerów. Kiedy te dane będą ujawnione?

- Maersk Line nie odczuwa konieczności publikowania tych liczb. Jesteśmy jedynym klientem gdańskiego terminalu w relacjach oceanicznych i to jak nam idzie w transhipmencie, w porównaniu do liczby kontenerów na/z rynku polskiego, chcemy na razie zatrzymać jako naszą tajemnicę handlową. Mogę jednak powiedzieć, że proporcje te układają się mniej więcej, w przybliżeniu pół na pół. W najbliższej perspektywie będzie lekki prze-

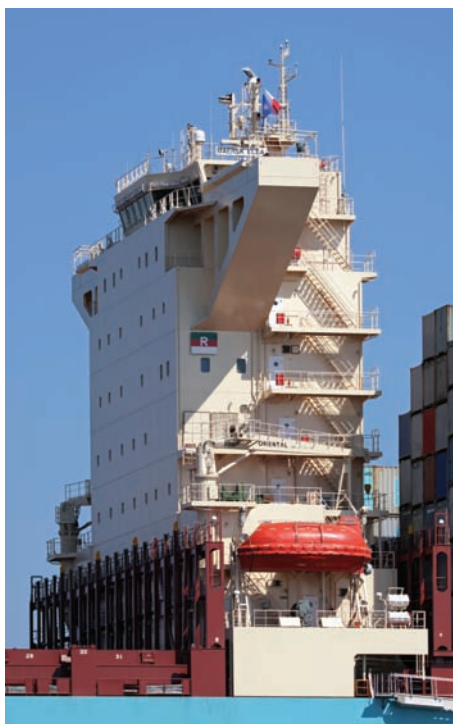
chył w stronę *transhipmentu*, ale z czasem, wraz ze wzrostem strumienia ładunkowego i możliwości tego terminalu, coraz więcej będzie ładunków „polskich”. To dynamiczny obraz...

- Czy biorąc pod uwagę jedynie kryteria i względy techniczne, a odkładając na razie na bok kwestie uzasadnienia ekonomicznego, możliwe jest, byśmy kiedyś zobaczyli na Bałtyku megakontenerowce klasy 3E, które Maersk zamówił niedawno w stoczni południowo-koreańskiej – statki, które będą mogły przewozić do 18 tys. TEU ?

- Hipotetycznie - owszem, będzie to możliwe. Dla umożliwienia obsługi tych statków w tym terminalu potrzebne będą jego dalsza rozbudowa i inwestycje w nowe dźwigi, które będą w stanie sięgać do 23 rzędu kontenerów od nabrzeża. Wiem,

że pod koniec roku, terminal DCT Gdańsk otrzyma dwie nowe suwnice nabrzeżowe, ale nie będą one jeszcze wystarczające dla przyszłych największych w świecie pojemnikowców 3E. Dodatkowa inwestycja w nieco większe suwnice (z wysięgiem wystarczającym dla obsługi statków 3E) nie stanowi wielkiej różnicy w stosunku do dzisiejszych największych suwnic post-panamax, więc nie zaszkodzi być gotowym na pojawienie się takich dużych statków.

Jeżeli chodzi o obecne suwnice w DCT, nie wystarczają one dla osiągnięcia ostatniego (najdalszego od nabrzeża) rzędu kontenerów na statku, ale radzimy sobie z tym odpowiednio planując załadunek kontenerów dla Gdańska, a w razie potrzeby, w ostateczności statek może zostać przeholowany, tak, by zaciąć drugą burtą.



Nadbudówka na kontenerowcu...

ładowność maksymalną (liczbę slotów), a dla „pobitej” *Emmy Maersk* - ładowność pojemników „statecznościowych” (podawaną wtedy oficjalnie przez Maersk jako maksymalną).

Największe w świecie...

Wiele źródeł utrzymuje, że statki z serii, do której należy *Emma Maersk* są do dzisiaj największymi kontenerowcami świata. Stąd i w polskich mediach tytuły w rodzaju: „Największe kontenerowce świata zawiną do DCT Gdańsk”, czy „Port w Gdańsku: od maja największe kontenerowce świata”. I choć takie kategoriyczne stwierdzenia nie są z gruntu błędne, to jednak dyskusyjne i wymagają pewnego zastrzeżenia i objaśnienia.

Rzeczywiście, statki klasy „PS” charakteryzują się największą deklarowaną ładownością nominalną (liczbą slotów), mają też wymiary główne nieznacznie większe od takich jednostek, jak *MSC Daniela* ze stoczni Samsung Heavy Industries i jej „siostry”, czy niemal identyczne jak *Daniela*, ale o nieznacznie większych wymiarach głównych, statki z DSME (Daewoo), również eksploatowane przez MSC, ale niektóre ze wspomnianych jednostek MSC przewyższają klasę „PS” nośnością. Mogą więc zabrać ładunek o większej masie, nawet jeśli „upakowany” w mniejszej nieco liczbie kontenerów.

Tak więc jednostki klasy „PS”, które będą zawijały do Gdańska może są naj-

większymi w świecie pojemnikowcami pod względem nominalnej (a więc w praktyce rzadko lub nigdy nie osiągananej) ładowności liczonej w TEU i są też najdłuższymi pojemnikowcami (choć nie jest to najważniejszy parametr decydujący o wielkości statku), ale pod względem nośności ustępują przynajmniej kilkunastu takim statkom, jak *MSC Teresa* (nośność 166 101 ton; przekazany do eksploatacji w marcu br.) czy *MSC Savona* (165 887 ton nośności, zdany przez stocznię już w marcu 2010 roku). Takie wnioski płyną przynajmniej z przestudiowania parametrów statków z bazy danych SeaWeb IHS (dawniej Lloyd's Register - Fairplay)...

• • •

O niuansach dotyczących rekordów wielkości statków w świecie i pośród tych, które wpływają na Bałtyk, także z podziałem na poszczególne typy, opowiemy w jednym z najbliższych wydań „*Naszego MORZA*”, przy omówieniu i przeglądzie rekordzistów wielkości w portach polskich.

Piotr B. Stareńczak



Klasa PS - Estelle Maersk.

Fot. Tomasz Falba



300 dni z Biblią

Kapitan Tomasz Cichocki
na swoim jachcie.

Kapitan Tomasz Cichocki wyruszył w samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Jego pożegnanie odbyło się w Sopocie.

54-letni olsztynianin jest doświadczonym żeglarzem. Na koncie ma 26 tysięcy mil morskich i dwukrotne, samotne przejście Atlantyku. Po morzu pływa od 35 lat. Do najnowszego projektu przygotowywał się osiem lat. Gdyby zrealizował co zamierza, byłby trzecim, po Henryku Jaskule i Tomaszu Lewandowskim, Polakiem, który tego dokonał i jednym z niewielu na świecie żeglarzy, którym się to udało.

Pożegnanie kpt. Cichockiego odbyło się 14 maja. Nie oznaczało jednak rozpoczęcia wyprawy. Kapitan wraz z trzyosobową załogą popłynął do Brestu. Stamtąd, w dalszą drogę uda się zupełnie sam.

Na odcinku Sopot - Brest jego jacht będzie sprawdzany. To konieczne, bo *Polska Miedź* (nazwę otrzymała od tytularnego sponsora, jakim jest KGHM Polska Miedź) jest jednostką nową, jeszcze nie opływana.

• • •

Jacht Cichockiego zbudowała polska stocznia Delphia Yachts. Jest to jedna z serijnie tam produkowanych łódek, dostosowana do wymogów samotnej żeglugi dookoła świata. *Polska Miedź* ma prawie 12 metrów długości, niemal 4 szerokości i żagle o powierzchni 78 m². Jacht wyposażony jest m.in. w słoneczne i wiatrowe



Fot. Tomasz Falba

Polska Miedź.



Warunki do samotnego żeglowania, czyli Polska Miedź od wewnątrz.

generatory prądu, odsalarkę wody i system łączności satelitarnej.

Zapasy, które kapitan zabiera ze sobą, są obliczone na rok. W sumie to 3 tony ekwipunku, w tym 1,5 tony wody pitnej. Na pokładzie jest też 850 litrów paliwa. Podstawą żywienia będą pokarmy liofilizowane. Ale Cichocki zabierze także trochę świeżego jedzenia, w tym kiszzone ogórki. W razie potrzeby sam będzie wypiekał chleb i łapał ryby, bo na *Polskiej Miedzi* są również wędkarki. Żeglarz podkreśla, że kompletowanie wyposażenia i zapasów zajęło mu dwa lata.

Największym wyzwaniem, jakie czeka Cichockiego jest oczywiście samotność. Dla rozrywki zabiera sporo książek, wśród których jest zarówno beletrystyka, jak i publikacje filozoficzne.

- Zapakowałem też Biblię - przyznaje. - W końcu będę miał czas przeczytać ją w całości.

Cichocki będzie sobie musiał dawać radę sam przez około 300 dni. Obliczył, że właśnie tyle powinno mu zająć zamknięcie Wielkiej Pętli, jak o szlaku dookoła świata zwykli mawiać żeglarze.

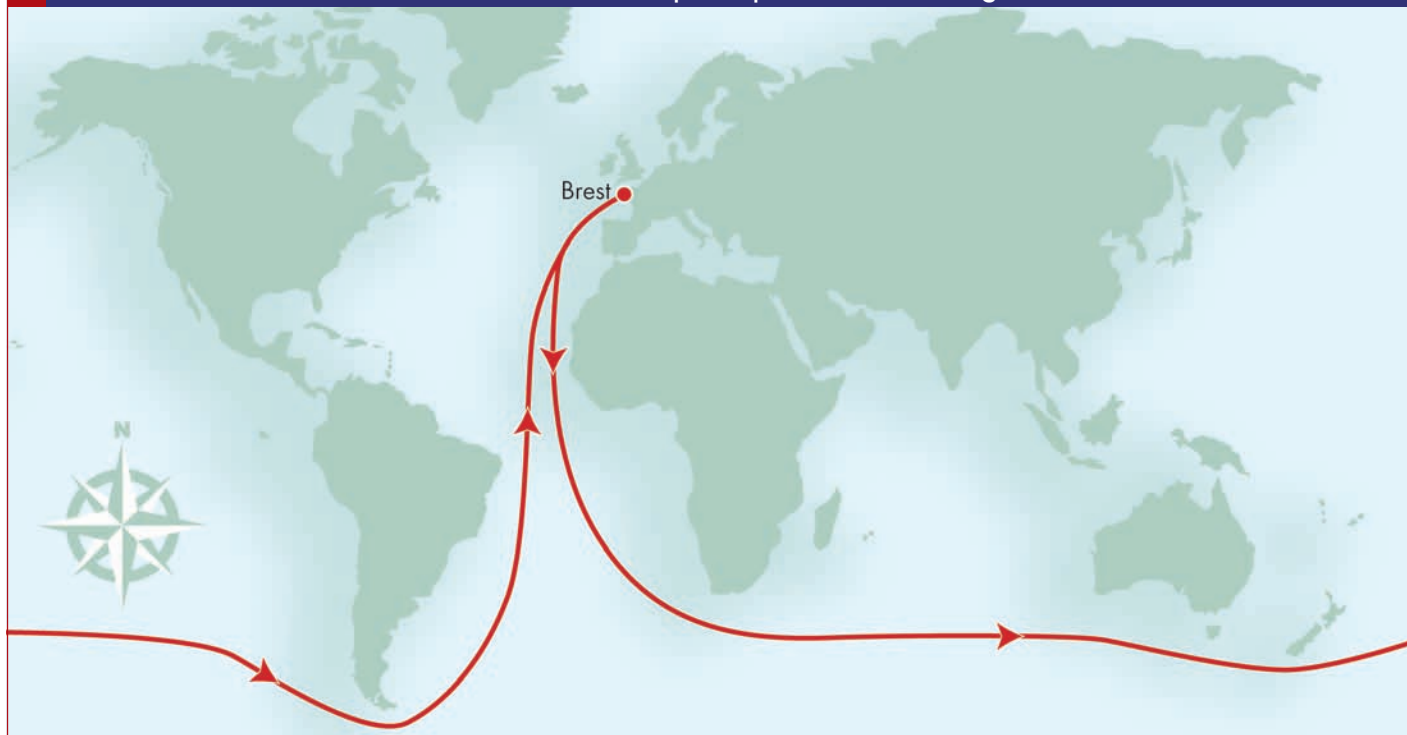
- W 1971 roku podobną trasę przeplłynął kapitan Chay Blyth na jachcie *British Steel* (co po polsku znaczy *Brytyjska Stal* - red.) - mówi Krzysztof Mikunda, szef projektu *Around the World Delphia Project*, jak nazwano przedsięwzięcie Cichockiego. - Zajęło mu to 293 dni. Nie chcemy urządzać wyścigu, ale jako *Polska Miedź* postaramy się wykonać rejs w krótszym czasie.

Start z Brestu planowany jest na początek lipca. Cichocki ruszy w kierunku przylądka Dobrej Nadziei, potem minie przylądek i wyjdzie na Ocean Spokojny. Następnie opłynie Horn i przez Atlantyk wróci do Brestu (patrz mapka). Jeśli wszystko pójdzie dobrze, czego redakcja „*Naszego MORZA*” z całego serca życzy kapitanowi, we francuskim porcie powinien być na wiosnę przyszłego roku, po przepłynięciu około 24 tysięcy mil morskich.

• • •

Realizacja takiego rejsu nie byłaby możliwa bez hojnych sponsorów. Jak nam powiedział Krzysztof Mikunda, budżet przedsięwzięcia wynosi 4,5 miliona złotych. Co jednak warto podkreślić, sponsorami są polskie firmy, a Cichocki popłyynie na polskim jachcie. Jego rejs jest drugim w naszym kraju dużym przedsięwzięciem żeglarskim w ciągu ostatniego roku. Pierwszym był start Zbigniewa „Gutka”

Planowana trasa rejsu kapitana Cichockiego



Ilustr. ImageBit

Fot. Tomasz Falba



Fot. Tomasz Falba



Na jachcie kpt. Tomasza Cichockiego zmieści się 3 tony ekwipunku.

Fot. materiały prasowe

Polska Miedź ma prawie 12 metrów długości i niemal 4 szerokości.



Gutkowskiego w regatach samotników dookoła świata Velux 5 Oceans (patrz str. 5). Na jesień start do samotnego rejsu wokół globu bez zawijania do portów zapowiada też inny sławny, polski żeglarz Roman Paszke. Można więc powiedzieć, że oceaniczne wyprawy samotników przeżywają obecnie swój renesans.

Postępy wyprawy kapitana Cichockiego można śledzić na stronie www.kapitancichocki.pl, która została uruchomiona specjalnie na jego potrzeby. Rejs będzie też kontrolowany przez WSSRC, światową organizację zajmującą się rekordami żeglarskimi.

- Na Polskiej Miedzi zostanie zamontowane specjalne urządzenie, taka żeglarska czarna skrzynka - wyjaśnia Krzysztof Mikunda. - Zostanie zdemontowane dopiero po zakończeniu rejsu. Jestem przekonany, że odnotuje sukces.

Tomasz Falba

Port Gdynia – dzieło szczecińskich stoczniovców

Największy kontenerowiec

**Port Gdynia -
długość 220 m,
szerokość 32,2 m,
a pojemność
ok. 3100 TEU.**

Fot. Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA

Niecodzienna w obecnych czasach uroczystość przekazania polskiemu armatorowi - POL-Euro z Gdyni - zbudowanego przez polską stocznnię statku, miała miejsce 21 maja w Szczecinie. Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia zbudowała, wykorzystując kadłub, którego budowę rozpoczęto w Stoczni Szczecińskiej Nowa, kontenerowiec Port Gdynia.

Takie uroczystości mają zazwyczaj radosny charakter, jednak w przypadku opisywanej przez nas, dało się zauważyć, że towarzyszą jej uczucia mieszane. Wszystko za sprawą skomplikowanej, ale odzwierciedlającej stan naszego przemysłu stoczniowego, historii statku, w której przeplatają się dawne i obecne problemy finansowe obydwu budujących statek stoczni i upadek pierwszej z nich, czyli Stoczni Szczecińskiej.

Statek trudnych czasów

Rozpoczyna się ona jesienią 2007 roku, kiedy to na pochylni Wulkan Nowy Stoczni Szczecińskiej Nowa położono stępkę pod kolejny kontenerowiec typu B178/I. Jednostka o numerze budowy 23, miała być 22 statkiem tego typu zbudowanym w Szczecinie (wcześniej, ze względu na rezygnację armatora, „wypadł” z produkcji kadłub nr 21 – A.W.). Wodowanie statku odbyło się dopiero 31 maja 2008 roku, po rekordowo długim czasie montażu na pochylni (kadłuby siostrzanych jednostek montowano zazwyczaj w 3-4 miesiące). Już wówczas było wiadomo, że armator, dla którego statek budowano, najprawdopodobniej zrezygnuje z jego odebrania. Kadłub wodowano w bardzo niskim stanie wyposażenia, głównie po to, by zwolnić pochylnię dla kolejnej jednostki, która miała być budowana w ramach jednego z nielicznych, „pewnych” kontraktów (dla rosyjskiego armatora FESCO), jakie jeszcze posiadała stocznia. Obecny był premier Waldemar Pawlak i było to przedostatnie, otwarte dla publiczności wodowanie w Szczecinie. Poglębiające się problemy, w tym porzucenie statku przez armatora i ostateczna likwidacja stoczni, doprowadziły do tego, że B178/I-23, został jedyną zwodowaną jednostką, której budowy nie ukończyła Stocznia Szczecińska Nowa.

Kadłub wszedł w skład masy upadłościowej, a następnie został przejęty za zobowiązania stoczni przez Agencję Roz-

woju Przemysłu, która do zarządzania nim utworzyła spółkę Aranda. Przetarg na dokończenie budowy wygrała Szczecińska Stocznia Gryfia, do której w listopadzie 2009 roku przeholowano kadłub pechowego statku. Jednak dopiero w połowie roku 2010 armator zdobył finansowanie budowy kontenerowca (wcześniej rozważano przebudowę statku, np. na masowiec) i od tego czasu ruszyły prace wyposażeniowe. Proces ten przedłużał się jednak, gdyż w międzyczasie w tarapatach finansowych znalazła się także Gryfia. Ostatecznie budowę udało się zakończyć w maju 2011 roku, w pierwotnej formie kontenerowca komorowego, którego armatorem został należący do Agencji Rozwoju Przemysłu, gdyński POL-Euro.

Za piątym razem

Majowa uroczystość chrztu i przekazania statku zgromadziła na nabrzeżu Gryfii dawno nie widziany w szczecińskiej stoczni tłum. W większości byli to przedstawiciele i goście armatora, Agencji Rozwoju Przemysłu, banków i Portu Gdynia. Nie zabrakło, co oczywiste, stoczniowców, a także mediów. Matką chrzestną została podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Anna Wypych-Namietko.

Uroczystość składała się z trzech elementów. Pierwszym była, poprzedzona wystąpieniami przedstawicieli armatora, Agencji, stoczni i Portu Gdynia, a także poświęceniem statku, ceremonia nadania imienia. Nie obyło się bez problemów, źle zamocowana butelka szampana z trudnością dolatywała do burty i ostatecznie udało się ją rozbić dopiero za piątym razem. Zdenerwowana Matka Chrzestna, jako kapitan żegluga wielkiej wiedziała, że w marynarskich przesądach nie wróży to niczego dobrego... Można mieć jednak nadzieję, że tym samym wyczerpano limit pecha, który prześladował ten statek od początku. Drugim elementem było przecięcie wstęgi przy trapieniu statku, co miało sym-

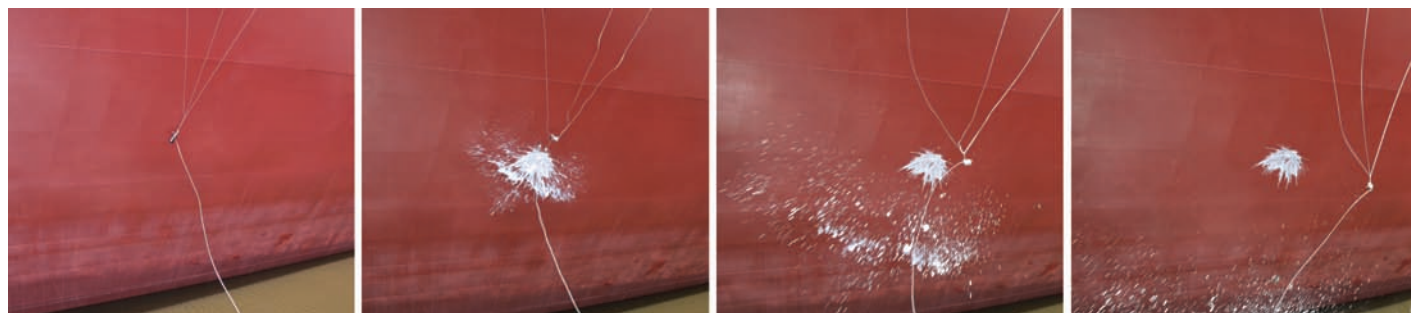


Matka chrzestna Anna Wypych-Namietko przecina wstęgę przed trapem.

bolizować przekazanie statku armatorowi. Trzecim – podniesienie polskiej bandery. Niestety, białoczerwona będzie powiewała na rufie *Portu Gdynia* jedynie w czasie prób morskich, a po formalnym przekazaniu statku przez stocznnię, zostanie na nim podniesiona bandera maltańska.

W obcym czarterze

Port Gdynia to największy w historii polskiej floty handlowej kontenerowiec, a jednocześnie pierwszy, duży, nowoczesny kontenerowiec komorowy należący do polskiego armatora. Niestety, dziś nie ma ani jednej linii żeglugowej obsługiwanej przez polskiego armatora (nie licząc



Za piątym razem, ale się udało!



Chwila po podniesieniu polskiej bandery.

serwisów polsko-chińskiego Chipolbroku), tym samym najnowszy statek POL-Euro będzie musiał zarabiać pływając w obcych czarterach. W trakcie uroczystości przedstawiciele armatora ogłosili, że udało podpisać się 10-letnią umowę czarterową z „renomowanym armatorem”. Nam udało się ustalić, że będzie nim belgijska firma Delphis, która także nie obsługuje własnych połączeń, czarterując własne i czarterowane statki innym armatorom.

Kolejny kontenerowiec?

Nie jest wykluczone, że *Port Gdynia* nie będzie jedynym kontenerowcem

B178 we flocie POL-Euro. Na placach przy pochylni Wulkan Nowy dawnej Stoczni Szczecińskiej znajduje się do dziś większość sekcji niezbędnych do montażu kolejnej jednostki tego typu. Agencja Rozwoju Przemysłu i POL-Euro zachęcone sukcesem *Portu Gdynia* rozważają obecnie możliwość budowy kolejnej jednostki, z wykorzystaniem istniejących sekcji. Warto też zaznaczyć, że przy sąsiedniej pochylni, Wulkan 1 do dziś znajdują się sekcje i bloki kadłuba do montażu nowoczesnego statku con-ro typu B201.

Adam Woźniczka

Z polskich stoczní dla polskich armatorów

W oficjalnych materiałach prasowych poprzedzających chrzest kontenerowca *Port Gdynia* podawano, że jest to „pierwszy od 20 lat statek zbudowany w polskiej stoczni, dla polskiego armatora”. Informacja ta, mająca pokreślić wyjątkowość uroczystości, była jednak z gruntu nieprawdziwa. Pomijając mniejsze jednostki, np. holowniki, tylko w latach 1991-99 Stocznia Szczecińska przekazała Polskiej Żegludze Morskiej 14 jednostek – masowców i zbiornikowców do przewozu płynnej siarki (dwa z nich przebudowano ze „szczecińskich” masowców w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA). Tylko w 1999 roku były to trzy masowce (*Nogat, Orla, Pilica*) i jeden siarkowiec (*Mitrope*). Rok później, w roku 2000 gdańska Stocznia Północna zbudowała dla EuroAfrica Linie Żeglugowe kontenerowiec *Gdynia*, a całkiem niedawno, w latach 2008-2009 ta sama stocznia, już w ramach Grupy REMONTOWA przekazała Gdańskim Liniom Morskim dwa uniwersalne drobnicowce *Eugeniusz Kwiatkowski* i *Gdańsk* (pływały w czarterach jako *BBC Kwiatkowski* i *BBC Gdańsk* – oba sprzedane w latach 2009-10).

Największy kontenerowiec komorowy w polskiej flocie.





Pech żaglowca

A tak pięknie prezentował się w Gdyni w 2009 r.

Bezdomny *Chopin*

Żaglowiec *Fryderyk Chopin* jest już wyremontowany i teoretycznie mógłby wrócić do kraju. Teoretycznie, albowiem ciągle ma nałożony areszt, nie ma rei na masztach, a poza tym... portu macierzystego.

Przypomnijmy, od października 2010 roku *Chopin* znajduje się w brytyjskim porcie Falmouth, do którego trafił, gdy podczas sztormowej pogody stracił oba maszty. Po kilkumiesięcznych przepychankach między armatorem - Europejską Wyższą Szkołą Prawa i Administracji w Warszawie, a ubezpieczycielem - PZU, ten ostatni zgodził się pokryć koszty naprawy. Remont jednostki zlecono miejscowej stoczni. Pozostała sprawa zapłaty za przyholowanie żaglowca do portu. Właściciel kutra *Nova Spiro* chce 300 tys. dolarów, a to niemal połowa wartości jednostki. Kapitan Dominik Pietrowski z biura armatora, w styczniu tłumaczył nam, że suma ta jest kilkakrotnie zawyżona i miał nadzieję, że ostatecznie będzie to 70 tys. funtów (ok. 115 tys. dolarów) i że niedługo zostanie zawarta ugoda w tej sprawie.

Tak się jednak nie stało, właściciel kutra nie zamierza schodzić z ceny, a areszt nałożony na jednostkę przez Sąd Admiralicji trwa nadal. O ostatecznej wysokości zapłaty za holowanie przesądzi orzeczenie tegoż sądu: czy akcja ratunkowa zostanie uznana za ratowanie życia, czy ratowanie mienia. Nie wiadomo jednak, kiedy odbędzie się posiedzenie w tej sprawie.

- Wszystko wisi na pieniądzu, które bank w imieniu armatora musi zagwarantować sądowi, zaświadczać tym samym, że statek jest wypłacalny - tłumaczył Polskiej Agencji Prasowej nowy kapitan żaglowca Andrzej Mendrygał. - Analiza trzydziestu podobnych spraw, której dokonaliśmy u Lloyd's (Lloyd's Register of Shipping) i sądowe precedensy wskazują, iż holowniki otrzymywały tylko część żądanej sumy. To normalne, że żąda się wiele, a dostaje znacznie mniej.

Kłopoty portowe

Chopin ma dodatkowy kłopot - z rejami. Stocznia A&P, która przeprowadziła naprawę jednostki, „zaaresztowała” je jako gwarancję zapłaty ostatniej raty za remont. Według kapitana Mendrygała, armator jednostki wstrzymuje zapłatę do czasu powieszenia rei. A zapłaci najprawdopodobniej dopiero wówczas, gdy statek będzie miał prawo wyjścia z portu.

- Stocznia może założyć reje w jeden dzień - tłumaczy kapitan. - Wówczas w następnych 2-3 dniach załadowalibyśmy co potrzeba i możemy wypłynąć. Statek jest technicznie sprawny i posiada ważne dokumenty. Na pokładzie jest

siedmioosobowa załoga, to wymagane minimum.

Problem w tym, że gdyby areszt został zdjęty, a reje założone na maszt, jednostka nie za bardzo ma gdzie powrócić. Obecnie portem macierzystym żaglowca *Fryderyk Chopin* jest Szczecin. Jednak pod koniec kwietnia przedstawiciel armatora, kpt. Krzysztof Baranowski, zaproponował prezydentowi Świnoujścia zmianę portu macierzystego żaglowca na Świnoujście, w zamian za wsparcie finansowe, szacowane na około 200 tys. zł rocznie. „Do tychczasowy port macierzysty statku, nie wywiązał się z obietnic składanych publicznie po wypadku i Armator jest zdecydowany zmienić go na bardziej przyjazny.” – pisał do władz Świnoujścia kpt. Baranowski.

Powodem takiej decyzji armatora *Chopina* był wynik przetargu, który niedawno przeprowadziły władze Szczecina na czarter żaglowca podczas tegorocznych *The Tall Ship's Races*. Władze miasta podały, że wygrał go *Dar Młodzieży*, który reprezentować będzie Szczecin za 120 tys. zł. Za to samo właściciel *Chopina* chciał aż 300 tys. zł więcej.

Armator *Chopina* zamieścił na swojej stronie internetowej oświadczenie, w którym sugerował, że oferta pomocy ze strony prezydenta Szczecina Piotra Krzystka była jedynie przedwyborczą demagogią (chodziło o zeszlenczone wybory samorządowe), a jeżeli chodzi o przetarg to: „W pierwszym przetargu złożyliśmy jedyną ofertę. Miasto przetargu nie rozstrzygnę-

ło i ogłosiło go ponownie. W trakcie przetargu termin składania ofert i rozstrzygnięcia postępowania był wielokrotnie zmieniany. Zmieniane były też dokumenty przetargowe zamieszczane na stronie internetowej. (...) Ostatecznie złożyliśmy ofertę 1 kwietnia, na podstawie wówczas obowiązujących warunków zamówienia. Po tym terminie zmieniono po raz kolejny termin rozstrzygnięcia przetargu, a co najważniejsze, w radykalny sposób zmieniono warunki zamówienia. Przetarg rozstrzygnięto 8 kwietnia, a informację o zmianie warunków otrzymaliśmy 7 kwietnia wieczorem. Zostaliśmy pozbawieni możliwości wycofania bądź zmiany oferty. Twierdzenie, że w przetargu wzięło udział dwóch oferentów i złożyli oferty na 420 tys. i 120 tys. zł na podstawie tej samej specyfikacji zamówienia, jest nieprawdziwe i jest manipulacją. W związku z powyższym, postanowiliśmy zmienić port macierzysty na bardziej przyjazny”.

W odpowiedzi, na łamach „Gazety Wyborczej”, prezydent Szczecina Piotr Krzystek, napisał m.in.: „Ze względu na bardzo trudną sytuację, w jakiej znalazł się armator (roztrząskane maszty, brak wypłaty odszkodowania i areszt jednostki), zależało nam, aby szybko wynegocjowana i podpisana umowa stawiała EWSPiA jako wiarygodnego partnera przed innymi kontrahentami. Rozmowy z armatorem rozpoczęły się niemal natychmiast. Zakończyły się przetargiem. Oferta armatora przewyższała możliwo-

ści finansowe gminy, o czym nasi partnerzy składając dokumenty do przetargu doskonale wiedzieli. (...) Armator *Chopina* dla nas również stracił wiarygodność. Jego oczekiwania artykułowane w mediach nie były z nami uzgadniane. Czytałem m.in. o 2 mln zł z kasy Szczecina na remont jednostki. To był zbiór pobożnych życzeń. Przypomnę także, iż jednostka nadal jest w areszcie, chociaż od miesięcy nas zapewniano, że to tylko kwestia czasu. Armator oczekiwał szybkiej gotówki, nie dając żadnej gwarancji, iż *Fryderyk Chopin* do Szczecina wróci, aby zabrać naszą młodzież na pokład. (...) Armator ma prawo zmienić port macierzysty. Nie będziemy nikogo trzymać na siłę”.

Gdzie będzie dom?

Jeżeli nie Szczecin, to jakie miasto miałoby przygarnąć *Chopina*?

- Obecnie trwają rozmowy ze Świnoujściem - mówi kapitan Dominik Pietrowski. - Są zaawansowane i mamy nadzieję, że zakończą się współpracą. Trzeba to traktować jako inwestycję. Przede wszystkim promowalibyśmy port na świecie podczas rejsów i na ważnych imprezach. Możliwości jest jednak dużo więcej. Jeżeli nie uda się ze Świnoujściem, będziemy szukać dalej.

- Nie chciałbym zbyt pochopnie podejmować decyzji - wyznaje Janusz Żmurkiewicz, prezydent Świnoujścia. - Roczny koszt utrzymania *Chopina* kosztowałby miasto około 200 tys. zł. Chcę przedyskutować to z pracownikami urzędu i radnymi. Mam zamiar porozmawiać także z prezydentem Szczecina Piotrem Krzystkiem. Nie chciałbym stawiać go w kłopotliwej sytuacji.

Swoją propozycję armator przesłał do magistratu w Świnoujściu, ale także do Kołobrzegu, Gdyni, Gdańska i Sopotu. Władze tych miast nie podjęły jeszcze decyzji.

Przed Izbą Morską w Szczecinie w połowie maja rozpoczęło się tymczasem postępowanie, które ma odpowiedzieć na pytanie: co właściwie było przyczyną pęknięcia masztów żaglowca. Odbyły się dwie rozprawy, zeznania składał na nich m.in. Ziemowit Barański, kapitan jednostki w czasie feralnego sztormu. Kiedy postępowanie się zakończy - nie wiadomo.

Czesław Romanowski



Rozprawa w Izbie Morskiej - kapitan Ziemowit Barański tłumaczy konstrukcję bukszprytu.

Morska orkiestra



Jedna z prób Orkiestry Sealencium.

- Pomorze nie ma własnej melodii, hymnu, identyfikacji dźwiękowej, takiej jak choćby Kraków. Czas, by to zmienić - tłumaczy artysta, Dariusz Wojciech Michalak. Dekadę temu wpadł na pomysł muzycznego projektu, który nazwał *Sealencium* i który latem tego roku ma się doczekać realizacji.

Samo słowo *sealencium* to połączenie angielskiego *sea* - morze, z łacińskim *silentium* - cisza. Dariusz Michalak, trójmiejski muzyk, kompozytor, producent muzyczny, od ponad 20 lat tworzący muzykę do spektakli teatralnych, filmów dokumentalnych i programów rozrywkowych dla telewizji, mówi że celem jego projektu jest zbudowanie niespotykanego nigdzie wcześniej na świecie instrumentu muzycznego, skonstruowanego z najciekawszych sygnałów dźwiękowych stosowanych na statkach, które rozlokowane zostaną na wodach Zatoki Gdańskiej i będą uruchamiane drogą radiową.

Dźwięki statków

- Dzięki temu stworzymy oryginalną identyfikację dźwiękową Pomorza, unikalną w skali światowej atrakcję turystyczną, co ma stopniowo zwielokrotnić liczbę gości odwiedzających Trójmiasto, a w rezultacie przynieść zyski całemu regionowi - tłumacz kompozytor. - Weźmy Włochów czy Hiszpanów, przecież nie zaciekawia ich sopocki Monciak, czy budowana właśnie marina, bo oni u siebie mają takich od groma. A kiedy o zachodzie słońca wyjdą na plażę, usłyszą „rozmawiające” ze sobą statki... Nie wyobrażam sobie, by się nie zachwycili.

Michalak tak opisuje rozpoczęcie spektaklu:

- Zachodzi słońce, co trwa do piętnastu minut. W momencie, kiedy linia brzegowa będzie wyraźnie zarysowana za pomocą światła, bo zapalą się wszystkie latarnie na plażach, muzyk, ubrany w strój



rybacki, zagra na bazunie. I będzie czekał na sygnał ze statków stojących na redzie, które, jeden do drugiego, zaczną grać jeden długi, ciągły sygnał. Potem przerwa i znów sygnał. Coś w rodzaju dialogu między statkami. A ludzie stojący na plaży będą mieli okazję wsłuchania się w te dźwięki morza.

Muzyk za pomocą fal radiowych, uruchamiać też będzie bucзки i sygnały statków zainstalowane w modułach dźwiękowych, które umieszczone zostaną na specjalnie przygotowanych kutrach rybackich oraz bojach nawigacyjnych. W pokazach *Sealencium* planowany jest udział dowolnych jednostek pływających, w tym dużych statków wycieczkowych, które odwiedzą Zatokę Gdańską.

- Pomysł nawiązuje do czasów, gdy nie była rozwinięta łączność radiowa, a tym bardziej satelitarna - tłumaczy Michalak. - Młodsze pokolenia mogą nie pamiętać czasów, gdy na trójmiejskich plażach słycać było charakterystyczne dźwięki buczków przeciwmgłowych, czy dochodzące z oddali majestatyczne, poruszające wyobraźnię buczenie statków. Te dla wielu magiczne, głębokie dźwięki miały bardzo konkretne znaczenie, bo jeszcze kilkanaście lat temu organizacja ruchu morskiego w okolicy portów i na redzie odbywała się niemal wyłącznie za pomocą dźwięku. Dziś, kiedy współczesne technologie radiowo-komputerowe wyparły dawne sposoby komunikacji, dźwięki tego typu słycać już o wiele rzadziej, wręcz okazjonalnie.

Instrument Sealencium

Pokazy *Sealencium* mają odbywać się etapami, przy coraz większej liczbie zaangażowanych środków i uczestniczących w nim osób.

- Przewiduję organizowanie okazjonalnych koncertów, podczas których wykorzystywane będą również inne instrumenty dęte i rytmiczne, pochodzące z różnych stron świata, pierwotnie wykorzystywane do komunikacji na dalekie odległości - opowiada artysta.

Dariusz Michalak ma nadzieję, że ta muzyczna próba przywrócenia dawnej atmosfery portowego miasta, jaką będą dźwięki instrumentu *Sealencium*, połączona z przypomnieniem niezwykle malowniczej ludowej tradycji Pomorza (kaszubscy rybacy bazuniści), ma szansę stać się wyjątkową atrakcją turystyczną. Pokazy organizowane będą wspólnie z muzykami *Orkiestry Sealencium*, których gra stanowiłaby dopełnienie dźwięków instrumentu dochodzących z głębi Zatoki.

Artysta otrzymał wsparcie od wielu osób i instytucji. Honorowy patronat nad działaniami ogólnopolskimi projektu „*Sealencium* - Tradycja łączy pokolenia” objął Bogdan Zdrojewski, minister kultury i dziedzictwa narodowego. Patronat honorowy nad skomponowaniem identyfikacji dźwiękowej Trójmiasta objął Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego, który przyznał też muzykowi stypendium na realizację projektu. Lista osób popierających projekt jest długa. Znaleźli się na niej politycy i władarze miast, m.in. Janusz Lewandowski, komisarz ds. budżetu Komisji Europejskiej,

europoseł Jan Kozłowski, Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni, jak również artyści i szefowie jednostek kulturalnych, w tym Lawrence Okey Ugwu, dyrektor Nadbałtyckiego Centrum Kultury, pianista i kompozytor Leszek Możdżer, Paweł Pawłowski, szef Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, Olga Chojak, prezes Stowarzyszenia Centrala Muzyki Tradycyjnej, Aleksandra Szymańska, dyrektor Gdańsk 2016 Europejska Stolica Kultury, a także np. Jan Liszka, prezes Fabryki Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych „Sygnały” SA w Rybniku, który użyczył Michalakovi kilku instrumentów.

Organy na Zatoce

A co z finansowaniem? Wszystkie te urządzenia będą przecież sporo kosztować. Pomysłodawca zdaje sobie z tego sprawę. Jak mówi, projekt budowy i rozwoju instrumentu nosi znamiona wysokobudżetowe i wymaga stopniowej realizacji w trakcie kilku najbliższych lat.

- Ale powoli. Każdego roku dokupować będziemy nowe sygnały, aby wachlarz dźwięków instrumentu i jego zasięg akustyczny były coraz większe - mówi. - Przeprowadzane będą coroczne próby pozwalające sprawdzić i modernizować systemy instrumentu, przygotować wszystkie urządzenia i obiekty pływające wraz z sygnałami dźwiękowymi oraz określić nowe, najciekawsze miej-

sca na wodach Zatoki Gdańskiej, gdzie instrument będzie mógł być rozlokowany. Zakończenie budowy przy szlakach morskich przewidują po 2016 roku. Dalsze etapy związane będą z kontynuacją wyznaczonych celów, zdobywaniem funduszy na eksploatację oraz konserwację instrumentu w każdym kolejnym roku. Będę pukał do wielu sponsorów. Chcę zainteresować na przykład sieci komórkowe.

- Jeżeli na przestrzeni 7200 kilometrów kwadratowych, bo tyle zajmuje Zatokę Gdańską, na wszystkich mołach, na wodzie, rozłożymy różne obiekty, które generują dźwięki i zaczniemy je wyzwalać za pomocą komputera, to otrzymamy coś w rodzaju organów na całej zatoce - dodaje Dariusz Michalak.

Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, powiedział nam, że projekt *Sealencium* wydał mu się bardzo interesujący i postara się, w ramach swoich uprawnień, pomóc w jego realizacji.

- W założeniu to coś innego, nowego i wartego zainteresowania - mówi. - Jestem niezmiernie ciekaw efektów. Nie widzę większego problemu w tym, by kapitanowie stojących na redzie statków „rozmawiali” ze sobą za pomocą sygnałów dźwiękowych. Czy jednak da to efekt w postaci jakiejś muzyki, to zupełnie inna sprawa.

Pierwsze próby i pokazy *Sealencium* rozpoczną się w lipcu.

Czesław Romanowski

Dariusz Michalak - trójmiejski muzyk, kompozytor, producent muzyczny.



Fot. Rafał Piasek

The Culture 2011 Tall Ships Regatta



Wielkie żagle znowu w Gdyni!

Pamiętają Państwo gorący, lipcowy weekend 2009 roku w Gdyni, podczas którego w „mieście z morza i marzeń” podziwiać mogliśmy setkę wspaniałych żaglowców? Część ówczesnych emocji będzie można przeżyć również w tym roku. W pierwszy weekend września do Gdyni ponownie zawitają wielkie żagle.

Gdynia będzie ostatnim etapem The Culture 2011 Tall Ships Regatta, prowadzących z litewskiej Kłajpedy do Turku, a stamtąd do polskiego portu. To dowód uznania żeglarskiego świata dla gorącego

przyjścia, jakiego doświadczył w Gdyni dwa lata temu na rozpoczęcie The Tall Ships' Races. Przypomnijmy, że przez cztery lipcowe dni gdyńskie nabrzeża odwiedziło wówczas dwa i pół miliona osób!

Tym razem, jak wskazuje nazwa, motywem przewodnim zlotu jest promocja kultury krajów basenu Morza Bałtyckiego. Imprezę zorganizowano pod egidą międzynarodowego związku Sail Training International jako jedno z głównych wydarzeń uświetniających pełnienie roli Europejskiej Stolicy Kultury 2011 przez fińskie miasto Turku, które podobnie jak Gdynia było gospodarzem zlotu przed dwoma laty.

Formuła zlotu będzie podobna do tej, którą już znamy. Żaglowce spędzą w Gdyni cztery dni, wypełnione koncertami szantowymi i jazzowymi na plenerowych scenach oraz w gdyńskich klubach. Będzie barwny przemarsz załóg ulicami miasta, pokaz sztucznych ogni i wielki koncert na plaży. Przy kejach Basenu Prezydenta przycumuje kilkadziesiąt żaglowców - wśród nich starzy znajomi - największe na świecie, czteromaszto-

we *Sedovi Kruzensztern*, które oczywiście zaproszą do odwiedzenia swoich gościnnych pokładów. Szczególnym, honorowym gościem zlotu będzie legendarny gdyński szkuner *Zawisza Czarny*, który obchodzi 50-lecie podniesienia bandery.

I tym razem nie obejdzie się bez malowniczej parady wszystkich jednostek pod pełnymi żaglami. 5 września wody okalające Gdynię zapełniają setki małych jachtów i żaglówek, pośród których - niczym wyspy - wyrosną maszty największych żaglowców. Do najważniejszych jednostek, które potwierdziły udział w gdyńskim zlocie żaglowców The Culture 2011 Tall Ships Regatta należą: *Sedov* - największy żaglowiec szkolny świata, *Kruzensztern* - charakterystyczny, czteromasztowy bark, ostatni wciąż pływający przedstawiciel floty „windjammerów”, nasz *Dar Młodzieży* i jej pochodzący z St. Petersburga brat-bliźniak *Mir*, *Gulden Leeuw* - czyli imponujący *Złoty Lew* z Holandii, *Thalassa* - holenderska piękność o niebieskim kadłubie i charakterystycznym galionie, wspomniany *Zawisza Czarny*, ORP *Iskra*, barkentyna Marynarki Wojennej i jej siostra *Pogoria*, *Johann Smidt*, niemiecki szkuner z Bremy, *De Gallant* - dwumasztowy szkuner z Amsterdamu, *Brabander*, największy żaglowiec Litwy, *Tecla*, kecz gafłowy z 1915 roku, *Maybe*, brytyjski jacht, uczestnik historycznych pierwszych regat The Tall Ships' Races oraz kolejna jednostka z Litwy - *Lietwa*.

Zlot żaglowców The Culture 2011 Tall Ships Regatta i towarzyszące mu imprezy to wyśmienita okazja do przeżycia prawdziwej morskiej przygody. Warto już dziś zarezerwować czas, by pożegnać lato w towarzystwie przepięknych fregat, barków i szkunerów.

Cze

Baltic Sail Gdańsk

Edukacja – rekreacja

Na początku maja rozpoczęła się druga edycja Gdańskiego Programu Edukacji Morskiej. W drugi weekend lipca w mieście nad Motławą odbędzie się Baltic Sail Gdańsk. Obu przedsięwzięciom patronuje Mateusz Kusznierevicz, morski ambasador Gdańska.

- W Gdańsku mieszkam na stałe już dwa lata, trenuję w Narodowym Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Górkach Zachodnich - wyjaśnia Kusznierevicz. - Będę też reprezentantem miasta, bo zostałem członkiem Gdańskiego Klubu Żeglarskiego. Postanowiłem, że zrobię coś dla propagowania żeglarstwa i problematyki morskiej w mieście leżącym nad Bałtykiem, mającym też dostęp do rozległych akwenów śródlądowych. Kiedy rok temu zaczynały się pierwsze rejsy w ramach programu edukacji, mogłem stwierdzić, że spełniło się moje wieloletnie marzenie o zarażaniu najmłodszych moją pasją, jaką jest żeglarstwo. To, iż idea programu edukacji morskiej zyskała tak duże uznanie, przerosło moje oczekiwania.

Morski program edukacyjny realizuje Fundacja Gdańska na zlecenie prezydenta miasta. Jego pomysłodawcą jest właśnie Kusznierevicz, który chce w ten sposób przekonać młodych ludzi do uprawiania żeglarstwa. W czasie rejsów uczniowie pierwszych klas gdańskich gimnazjów, którymi opiekują się instruktorzy i nauczyciele, poznają podstawy żeglarstwa oraz morskie tradycje i dziedzictwo kulturowe ich miasta. W ubiegłym roku, wiosną i jesienią, w rejsach na pięciu jachtach wzięło udział 3,5 tys. gimnazjalistów. Koszty programu wyniosły 330 tys. zł, z czego 250 tys. zł pochodziło z budżetu Gdańska, resztę przekazali sponsorzy.

W tym roku uczniowie, oprócz udziału w kilkugodzinnych, bezpłatnych rejsach po wodach portu i Zatoki Gdańskiej, uczestniczą także w konkursie ekologicznym pod nazwą „Bałtyk pod ochroną” zorganizowanym we współpracy z Fundacją Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego i Stacją Morską Instytutu Oceanografii UG w Helu. Zadaniem młodych ludzi będzie

opracowanie posteru lub ulotki informacyjnej dotyczącej ochrony wybranego gatunku fauny lub flory Morza Bałtyckiego. Głównymi nagrodami za najlepsze opracowania będą wakacyjne, dwutygodniowe rejsy jachtami na Zatoce Gdańskiej i całonocne pobyty w helskiej Stacji Morskiej UG.

W zeszłym roku Mateusz Kusznierevicz został komandorem zlotu Baltic Sail Gdańsk, dzięki czemu impreza nabrała wigoru. Podczas tegorocznej, piętnastej edycji, na Motławie zacumuje, oprócz kilkudziesięciu jachtów, także piętnaście żaglowców. Będą to jednostki z Francji, Niemiec, Polski, Rosji, Szwecji i Stanów Zjednoczonych. Z pewnością największą atrakcją zlotu będzie *Bounty*, replika sławnej, siedemnastowiecznej brytyjskiej fregaty, zbudowana w 1960 roku dla wytwórni Metro-Goldwyn-Mayer, realizującej film o losach zbuntowanej załogi - „Bunt

na *Bounty*”. Jednostkę tę można było także podziwiać całkiem niedawno w filmie „Piraci z Karaibów”.

Przy Targu Rybnym zacumuje również inna pływająca replika dawnego okrętu wojennego, rosyjski bark *Shtandart*, wzorowany na żaglowcu z epoki cara Piotra I. Na zlot, po gruntownym remoncie, przyplynie kecz *Bonawentura* oraz jeszcze nie wyposażony całkowicie w osprzęt żaglowy, odbudowywany na terenie Gdańskiej Stoczni Remontowej SA, historyczny *Generał Zaruski*.

Jak w ubiegłych latach, mieszkańcy Trójmiasta i turyści będą mogli wypływać żaglowcami w płatne rejsy na Zatokę Gdańską.

- Ponieważ poprzednio zdarzało się, że kiedy wszystkie jednostki były na wodzie, przy nabrzeżach Motławy robiło się pusto, podczas tegorocznej imprezy żaglowce mają wypływać wymiennie, tak by przy Targu Rybnym turyści zawsze mieli co podziwiać - tłumaczy Mateusz Kusznierevicz.

Imprezami towarzyszącymi Baltic Sail Gdańsk będą tradycyjny festiwal „Szanty pod Żurawiem” i otwarte dla wszystkich jachtów i żaglowców regaty Nord Cup o przechodni Bursztynowy Puchar Neptuna. W zeszłym roku w Nord Cup uczestniczyło 78 jachtów i żaglowców.

- Liczymy, że w tym roku do regat zgłoszonych będzie ich ponad 100 i na zatoce zrobi się biało od żagli - dodaje Kusznierevicz.

Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski



Organizatorzy i sponsorzy Programu Edukacji Morskiej. Pierwszy z lewej: Cezary Windorbski, prezes Fundacji Gdańskiej, za nim Mateusz Kusznierevicz i prezydent Gdańska Paweł Adamowicz, pierwszy z prawej dr Krzysztof Skóra, szef Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego na Helu.

Sam sobie sterem, zeglarem, okrętem

Z Andrzejem Urbańczykiem rozmawiają
Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie Andrzeju, czy czuje się pan w Polsce niedoceniany?

- Każdy człowiek czuje się niedoceniony. Jeśli dostanie nagrodę wojewódzką – chce krajowej, dostanie krajową – chce Nagrody Nobla, ma Nobla – chce drugiego.

- Pytamy o to, bo na swojej stronie internetowej pisze pan o festiwalu nienawiści, jaki urządzone wobec pana. Jak pan myśli: komu i dlaczego się pan nie podoba?

- Oddzielmy niedocenienie od nienawiści. Jeżeli ktoś nam nie klaszcze, to nas nie docenia. Jeżeli ktoś gwizdże i rzuca kamieniem, to już jest nienawiść. Trzy lata temu była pięćdziesiąta rocznica mojej twórczości jako autora książek (napisałem ich ponad pięćdziesiąt), celebrowałem ową pięćdziesiątą książkę i przy okazji siedemdziesięciolecie moich urodzin. Dostałem z Polski kilka listów, treść ich była mnie więcej taka: panie, jak się u pana załapać do roboty w USA. To tyle, je-

żeli chodzi o temat docenienia mnie przez rodaków.

- Na wspomnianej stronie internetowej wymienia pan osoby, instytucje...

- Przykład: Stowarzyszenie Pisarzy Polskich odmówiło zrobienia choćby jakiegoś małego jubileuszu.

- Pan im to proponował, czy oni sami powinni, według pana, o tym pamiętać?

- Oni powinni to zorganizować, a ja im o tym przypomniałem. Ale nie chciałbym żebyśmy tu przeprowadzali śledztwo, bo po co zaczynać od żalów? Ja nie mam żalu.

- Z wpisu na stronie wynika co innego, bo wspomina pan o tym bar-



Andrzej Urbańczyk (w środku) po skoku, w czasie którego zaciął mu się spadochron.

do dobitnie. Dlaczego w kraju, który nie ma aż tak wielu sukcesów morskich nie docenia się, a wręcz sekuje, takiego wybitnego żeglarza jak pan?

- Jestem typem wojownika, więc mnie to jakoś specjalnie nie boli. Jestem poza Polską i to co się tutaj dzieje, to jest kwestia poczucia sprawiedliwości, a nie jakiejś straty. Kiedyś Polski Związek Żeglarski debatował nad tym, że trzeba temu Urbańczykowi dać jakąś nagrodę. Wszyscy już komandorię dostali, więc w końcu PZZ przesyła mi zaproszenie na wręczenie wysokiego odznaczenia państwowego. Mam pisemną obietnicę PZZ otrzymania dwóch złotych medali za wybitne dokonania sportowe. Jadę na tę imprezę do

Warszawy, akurat byłem w Europie, tam na miejscu celebry, minister, ustawiają nas. I widzę, że stoję w tej kolejce ostatni. Jakiś pan za 25 lat działalności w biurze związkowym: komandoria, inny, który organizował regaty: krzyż... A ja w tym szeregu stoję ostatni... I zrobiło mi się bardzo głupio. Już raz odmówiłem przyjęcia „wysokich odznaczeń”, kiedy opłynąłem świat proponowano mi nagrodę za „najlepszy rejs okęgu gdańskiego”. Rektor Politechniki, zresztą mój szkolny kolega, wybiegł z taką glorią. Ja na to: „Przepraszam, mój rejs nie był najlepszy w okęgu. Był najlepszy na świecie”. Bo tak się akurat złożyło, że w tym roku tylko jeden jacht samotnie opłynął świat i to był mój jacht. A oni mi dają jakieś okęgowe

odznaczenie, co było nietaktem. Rektor się zaczerwienił i poszedł. Stowarzyszenie Marynistów, w którym przez lata działałem, chciało mnie nagrodzić pamiątkowym medalem bitwy pod Oliwą. Ponieważ trochę mnie ich przedstawiciel rozbałił, powiedziałem: „Odmawiam przyjęcia tego medalu. Nie brałem udziału w bitwie pod Oliwą”. Nie zrozumiał ironii i zaczął mi udzielać informacji, co to była bitwa pod Oliwą. To mnie zdenerwowało i powiedziałem: „Niech pan weźmie sobie ten medal bitwy pod Oliwą i wsadzi gdzieś sobie z oliwą lub bez!”.

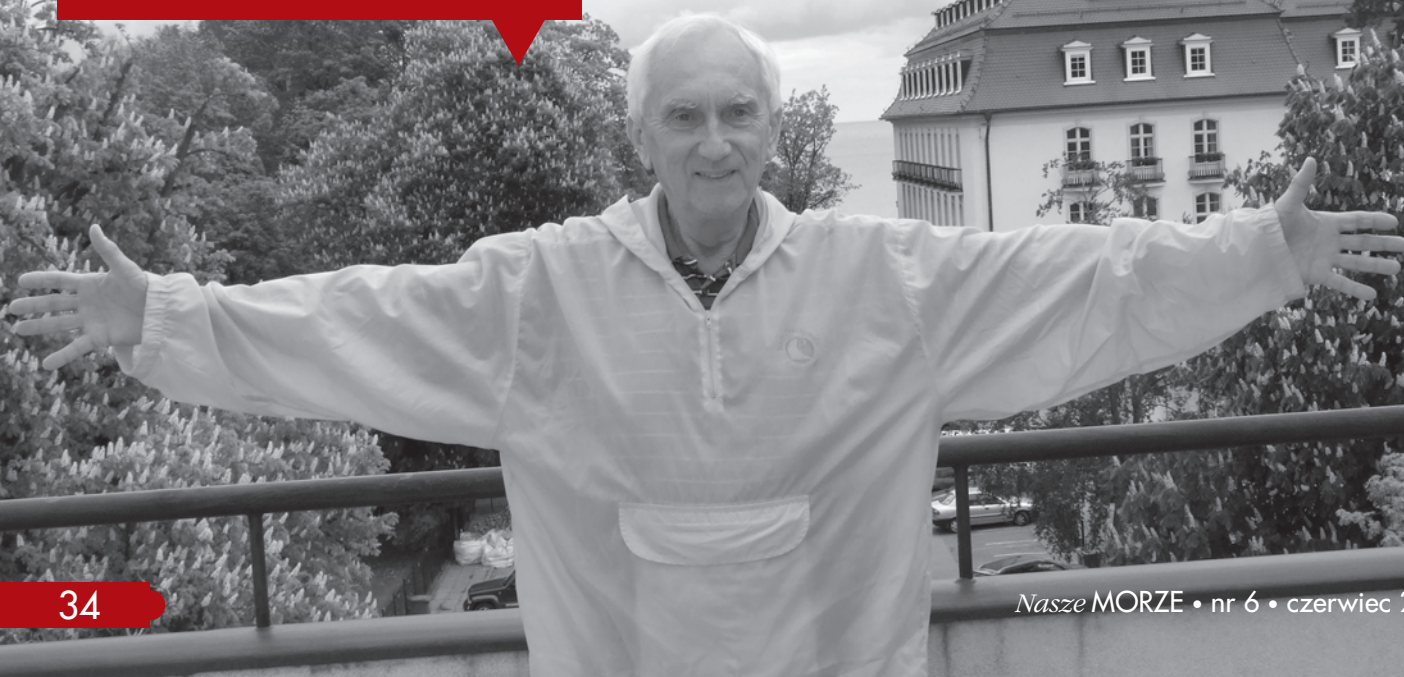
- A może jest tak, że ponieważ ma pan tak wiele osiągnięć, łącznie z rekordem w Księdze Guinnessa, to po prostu irytuje ludzi i mówią: - O znowu pojawił się Urbańczyk, ten megaloman.

- Megalomania to jest to, co zarzucały ludziom, którzy osiągnęli więcej niż my. A przecież tylko jeden wyczyn polskich żagli, jest wyczynem na skalę światową: mój rejs przez północny Pacyfik na tratwie. Bo tego oceanu nikt nie przepłynął na tratwie. To jest jedyny taki wyczyn i ja nie muszę tego ciągle powtarzać, bo u mnie leży Księga Guinnessa i tylko ja tam z polskich żeglarzy jestem.

- Jako doktor historii, a więc też znawca historii polskiego żeglarstwa, nie powinien mieć pan problemu z ocenieniem własnego w nim miejsca.

- Ja się plasuję poza konkursem, bo żeglarstwo jest tylko częścią mojej dzia-

- Jestem najczęściej nagradzonym żeglarzem rankingu „Rejs roku”.



łałości. Jeżeli zabierzemy Heniowi Jaskule – znakomitemu zresztą żeglarzowi, mojemu przyjacielowi – jego jeden rejs dookoła świata non stop, to Jaskuły nie ma. Jeśli zabierzemy Krystynie Liskiewicz – mojej koleżance, znakomitemu żeglarzowi, którą bardzo szanuję – jej rejs dookoła świata, to Krystyny Liskiewicz już nie ma. Jeżeli ktoś wycina w PZZ Urbańczyka-żeglarza, to zostaje jeszcze Urbańczyk-pisarz: pięćdziesiąt książek, zostaje Urbańczyk-muzyk: kompozytor piosenek, zostaje inżynier Urbańczyk, który budował w życiu różne rzeczy do, w wieku 70 lat, ogromnego domu na Hawajach. Wstaję o godzinie czwartej rano i pracuję 12 godzin dziennie. Ja jestem również żeglarzem. Ale, dodam nieskromnie, najczęściej nagradzanym żeglarzem w rankingu „Rejs roku”.

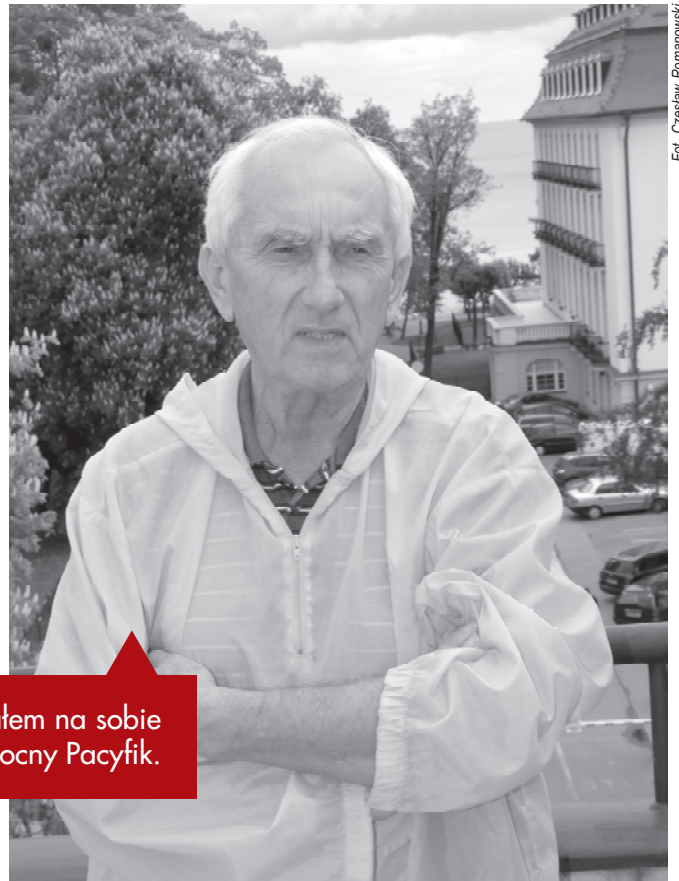
- Brał pan udział w pracach nad sondami kosmicznymi *Viking 1* i *Viking 2*. Można by powiedzieć, że pańska działalność ma również wymiar kosmiczny.

- To prawda. Ale zawsze staram się być uczciwy w swoich osiągnięciach i gdy ludzie mówią, że budowałem lądowisk Viking, prostuję: budowałem do niego małe części, których w takiej maszynie są dziesiątki tysięcy. Żeglarstwu nie poświęcam więcej niż 25 procent swego czasu. I chciałbym zwrócić uwagę na pewien fenomen. Miałem 21 lat, gdy przepłynąłem tratwą przez Bałtyk. To była wielka wyprawa, nie wymiarem drogi, tylko przebiegiem się. I miałem tyleż lat, gdy napisałem pierwszą książkę. To był bestseller, którego sprzedawano 50 egzemplarzy na godzinę w księgarni w Warszawie, bo w tym czasie cokolwiek ciekawszego, stawało się wydarzeniem. Napisałem zbeletryzowaną historię samotnego jachtingu, „Samotne rejsy”, które się ukazały w 1972 roku. Była przetłumaczona na kilka języków, wydano ją w kilku krajach.

- Co jest największym sukcesem Andrzeja Urbańczyka – żeglarza? Pacyfik?

- Tak jak mówiłem, rejs tratwą sekwojową, w który nie wierzył nawet sam Thor Heyerdahl. Znalizmy się i przygotowując tę wyprawę, napisałem prosząc o dobre słowo, które potem będzie można umieszczać w folderach na temat rejsu. Thor odmówił, pytając, czy zdaję sobie sprawę z odpowiedzialności za życie ludzi, bo tratwa jest z niewłaściwego materiału, a trasa zbyt ryzykowna. Przekonałem Heyerdahla i tuż przed jego śmier-

- Tę kurtkę miałem na sobie płynąc przez północny Pacyfik.



cią dostałem list, w którym życzył mi wszystkiego najlepszego i pisał, iż byłby szczęśliwy, gdybyśmy dopłynęli do Archipelagu Mariańskiego.

Natychmiast wysłałem list z podziękowaniem i pytaniem, dlaczego akurat wspominał o tym archipelagu. Odpowiedzi już nie dostałem i nie dostanę... W każdym razie był to rejs w opinii tak wielkiego żeglarza jak Thor Heyerdahl niemożliwy i dwa razy dłuższy od jego wyprawy tratwą *Kon-Tiki*.

- Oplłynął pan samotnie ziemski glob...

- Tak, na *Nord IV*, w rekordowym dla jachtów trzydziestopopowych czasie, samotnie, z trzema zawinięciami do portów. Miałem taką koncepcję: jeden ocean – jeden port. Potem, na *Nord V*, ogromnym jachcie zbudowanym specjalnie na ten rejs, uparłem się opłynąć świat w ciągu stu dni. Ale jest takie powiedzenie: jeśli się od ciebie odwróci szczęście, możesz sobie połamać zęby nawet na twarogu. Trzy razy startowałem, trzy razy musiałem zawrócić. Kiedy już wiedziałem, że nic z tego nie będzie, zmieniłem flagę, powiedziałem: robię rejs trasą Słowian na północnym Pacyfiku i zrobiłem, odwiedzając miejscowości wiążące się ze słowiańskimi żeglarzami. Jak się doda mile, które zrobiłem na *Nord V*, to też wyjdzie

rejs dookoła świata. W sumie 75 tys. mil samotnego żeglowania - polski rekord.

- W PRL przeżył pan połowę swego życia. Jaki był pański stosunek do tamtego systemu?

- Mój stosunek do Polski Ludowej był nienawistny. Byłem prześladowany przez władzę ludową od czasu, kiedy UB aresztowało moją matkę, a ja w wieku ośmiu lat stałem się bezdomny. Wypuścili ją po kilku miesiącach. Później trzykrotnie nie zdałem matury i jest to zapewne rekord świata. I nie mam tej matury, mimo że wyższą uczelnię ukończyłem z wyróżnieniem. Ale nie wiodło mi się najgorzej, ustrój ulegał ewolucji, po Październiku, za Gomułki, można było od biedy żeglować. Ale pewnego razu, w 1970 roku, już jako kapitan, miałem prowadzić rejs dla studentów na *Conradzie*. To byli bardzo mili ludzie, którym powiedziałem: - Słuchajcie, zamiast płynąć od portu do portu, potem przez dwa dni leczyć kaca i wrócić z Kołobrzegu po przepłynięciu dwustu mil, proponuję wam coś szczególnie: rejs non stop. Popłyniemy na północ, okrążymy Gotlandię i wrócimy. Każdy z was ma gwarantowane 1000 mil i będziemy przez te 10 dni w morzu, nie widząc lądu. Studenci się ucieszyli, popłynęliśmy, ale w Świnoujściu, gdzie zaczęliśmy i kończyliśmy rejs, czekali na

mnie ubecy. Przeglądanie jachtu, pytania: gdzieście byli, coście robili. Tłumaczyłem, że nie popełniliśmy żadnego przestępstwa, tamci, że mieliśmy się meldować, ja, że nie ma takiej reguły, żeby się bezustannie meldować w krajowym rejście. No i przyszedł taki nieogolony, przybrudzony porucznik WOP i powiedział: - Wy już nie będzie tak żeglować. Ja na to: - To się okaże. 24 godziny później byłem już za trzema granicami, zostawiając między innymi zbudowany przeze mnie, gdy miałem 30 lat dom przy ul. Ludowej 16. Stoi do dzisiaj. Zamknęliśmy z żoną drzwi, klucz wyrzuciliśmy w krzaki, wiedziałem, że już tu nie wrócę. A zostawiłem wszystko, bo nie mogłem żyć w kraju, gdzie nie pozwolono by mi pływać. To było coś tak zaskakującego, iż dwoje ludzi zostawia - na ówczesne czasy - bogactwo i ucieka. Ten dom przeszukano zrywając nawet podłogi. Było bowiem przypuszczenie, że musimy pracować dla wywiadu. A ja w życiu nic wspólnego z wywiadem nie miałem. Przebiliśmy się „na komandosa” do Republiki Federalnej Niemiec, potem do Stanów. Ale nie było aż tak strasznie z tym ustrojem. Ciekawostka: już po ucieczce, w czasie rejsu zawinąłem do Tokio. Ni stąd, ni zowąd polska ambasada wysłała mi zaproszenie na noworoczne party. Dodam, że byłem na tyle poważny, że nigdy nie ogłosiłem, że uciekłem. Mówiłem, że zwiedzamy świat. Proponowano mi wywiady dla Wolnej Europy, pracę w tej rozgłośni, nigdy z tego nie skorzystałem i gratuluję sobie tego

do dzisiaj. Tak że władze, wiedząc, że uciekłem, uważały, żeby mnie nie drażnić, bo a nuż zacznę krytykować PRL.

- A dlaczego przyjął pan taką postawę?

- Ponieważ uważałem, że po pierwsze: mam za dużo do stracenia jako autor, nie wiedziałem wówczas, że osiągnę sukces również pisząc po angielsku. A po drugie: opluwanie Polski Ludowej jest jednak, mimo wszystko, opluwanie Polski. Komunizm przychodzi i odchodzi, a ojczyzna zostaje. Wracając do historii – po tym przyjęciu ambasador zaprosił mnie na małą prelekcję i zapytał: - Proszę pana, a co właściwie takiego pan zrobił w Polsce, że tak na pana dyszą? - Nic nie zrobiłem panie ambasadorze - odpowiedziałem. - Trochę przedłużam pobyt za granicą. On na to: - Nie, to głupstwo. Ale czym się pan PZZ naraził? Przecież tutaj do nas przychodzą listy na pana.

Ale już dosyć na ten temat.

- Jeszcze tylko jedna kwestia, miał pan mnóstwo okazji, żeby opuścić PRL o wiele wcześniej. Choćby w czasie pierwszej wyprawy, w 1957 roku wylądował pan w Szwecji...

- Wówczas to było niewykonalne. Pomagało mi w tej wyprawie tylu ludzi, że gdybym wówczas uciekł, popełniłbym piramidalne zło im wszystkim. A poza tym, jako dowódca nie mogłem opuścić swojej jednostki. Mogłem w portach zagranicznych zejść wiele razy, ale potępiałm ludzi, którzy uciekali jachtem. Weź bracie wykup wycieczkę Orbisu i tak wiej.

Ale z jachtu? Chyba że byłaby to kwestia życia lub śmierci. Wówczas nie tylko jachtem, ale i hulajnogą bym uciekał.

- Pańskim znakiem firmowym są wyprawy na tratwach. Co jest w nich takiego, że je pan pokochał?

- No tak, zastanawiałem się nad tym wiele razy. Ludzie mówią: - Przeczytałeś „Kon-Tiki” i chciałeś popłynąć jak Heyerdahl. To nie do końca tak. Książkę, owszem, przeczytałem i byłem nią oczarowany. I jako konstruktor, ktoś, kto wyrósł w kręgu drzewiarstwa – mój ojciec był inżynierem technologii drewna, więc wychowałem się na tartakach i to wszystko: cięcie, pnie, suszenie, było w mojej głowie – zacząłem sobie uświadamiać, że mógłbym taką tratwę zbudować. Jachtu bym nie potrafił, zresztą na taką budowę trzeba mieć zgodę dziesięciu komisji, jacht klubu, PZZ itd. A tratwa to była rzecz niejako poza konkursem. Jak ją zacząłem budować, nikt nie pytał, czy mam uprawnienia konstruktora. Przez tę dziwną oryginalność, wszedłem w te tratwy. A propoz, przyjaciel przysłał mi CD o tratwie wnuka Heyerdahla, *Tangaroa*, którą płynął śladami dziadka. No i na tej płycie zamieszczone są wypowiedzi polskich żeglarzy. Kto w Polsce może opowiadać o wyprawie na tratwie? No, etatowo Krzysztof Baranowski i nie można mieć do niego pretensji, to chłopak sprytny i obrotny i wszędzie się dostanie. Następnie jakiś sędzia regatowy od finnów czy kadetów. Oraz jakiś zupełnie nieznaną człowiek. Nie chodzi o to, że ja mam monopol na pisanie o tratwach, ale warto zastanowić się, dlaczego akurat ci ludzie, jaki jest tego mechanizm?

- W jednym z wywiadów mówi pan, że jeżeli chodzi o tratwy jest pan sam dla siebie autorytetem. A kto jest dla pana wzorem żeglarza?

- Wzorem dla mnie, jeżeli chodzi o samotne żeglarstwo, jest Joshua Slocum. Wzorem żeglarza Ernest Shackleton, który uratował całą swoją załogę, wywożąc ją, w potwornych warunkach, na szalupach. I oczywiście Mariusz Zaruski. W pewnym stopniu takim wzorem jest też Władysław Wagner, który mając 20 lat opłynął świat. A u nas sławiło się Leonida Teligę, który nie był żadnym bohaterem: dwudziesty piąty człowiek, który opłynął świat! To nadmuchany, komunistyczny produkt propagandy sukcesu, popierany i subsydiowany przez państwo, członek partii.

- A we współczesnym polskim żeglarstwie jest ktoś, kogo pan bardzo ceni?



Andrzej Urbańczyk z żoną Krystyną w czasie rejsu po Batyku.

Fot. Archiwum Andrzeja Urbańczyka

- Ze współczesnych, nasz znakomity regatowiec Mateusz Kusznerewicz. Uważam, że jego osiągnięcia są bezdyskusyjne. Oczywiście, są to małe łódki, jest to pływanie na redzie i trudno go porównywać z żeglarzami typu Roman Paszke, którzy dokonują spektakularnych rzeczy. Ale jego złoty medal olimpijski i inne tytuły, to są wyczyny bez precedensu.

- A Zbyszek Gutkowski, który jako pierwszy Polak płył w Velux 5 Oceans?

- Aż tak tego nie śledzę, ale jeżeli skończy ten rejs, to jest to bezdyskusyjnie wielki wyczyn, oklaski!

- Poza tratwami, kojarzone z panem jest również samotne pływanie...

- Jestem fanatykiem samotnego pływania...

- No właśnie, więc odpowiedź na nasze następne pytanie: „Czy woli pan wyprawy z załogą czy samotne?”, wydaje się oczywista.

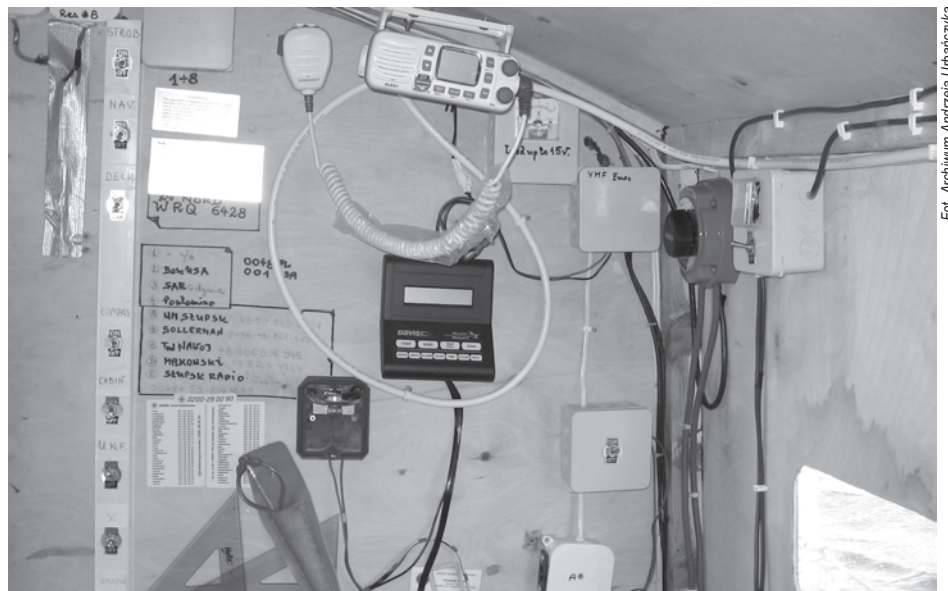
- Nie wiem, czy chcecie panowie słuchać o tej niesmacznej aferze ze zwolnioną załogą?

- Właśnie mieliśmy o nią spytać! Opinie na forach internetowych są takie, że z Urbańczykiem się trudno pływa, że ma ciężki charakter.

- Ja się z tym całkowicie zgadzam. Ale nie traktuję tych rzeczy śmiertelnie poważnie. Henio Jaskuła na pytanie o nieopłynięcie Przylądka Horn się trzęsie, bo nie ma nic oprócz tego. Ja natomiast traktuję to wszystko mniej poważnie. Ale zgoda – mam trudny charakter. Prowadziłem jako wynajęty kapitan wielki szkuner *Morning Star* i przechodziliśmy przez bardzo niebezpieczne wody. Wystawiłem człowieka w nocy na oko, mówię: - Patrz, jak jest coś białego, to znaczy, że wchodzimy na rafę, a jak na nią wejdziemy, to nas nie ma. Ja wychodzę po pół godziny, a ten człowiek leży w kokpicie i śpi! Uderzyłem faceta. Ale tak należało zrobić, to nie ma nic wspólnego z trudnym charakterem. Swoje życie powierzyliśmy główniarzowi, a on zasnął! Jeżeli mówię ludziom, że na moich rejsach się nie pije, a ktoś wyciąga buteleczkę, to wywalam ją za burtę. Bo w razie tragedii pierwsze pytanie Izby Morskiej będzie: „Jak bardzo byliście pijani?”. Stąd opinia „trudnego” człowieka. Na budowie, bo w Stanach tym się zajmuję, gdy ktoś nie ma na wysokości zapiętego pasa – wyrzucam natychmiast. On mi, że żonę w Meksyku zostawił i że głodne dzieci, a ja mu na to, że dureń się zabije, a ja za niego odpowiadam.



Tratwą przez Bałtyk raz jeszcze: Nord Jarosławiec 2006.



Łączność ze światem na tratwie..

- Ale to ów trudny charakter jest powodem, że woli pan pływać samotnie? Przypomnijmy, że w 2006 roku, kiedy ponownie pokonywał pan Bałtyk w pół wieku po wyprawie Nordy, cała załoga zesłała na ląd...

- Nie, to są dwie odrębne rzeczy. Nigdy się nie odżegnuję od pływania załogowego. I nawet po tej potwornej awanturze z „dezertkami”, nie powiedziałem sobie „nigdy więcej”. Chętnie popłynę z ludźmi, nie ma sprawy. Pytanie: czy jestem samotnikiem, a więc, jak to się nazywa często mówi żeglarzem-samotnikiem? Nie, to błędne pojęcie, wynikające z niezrozumienia tego wyrażenia. Samotnik to ktoś, kto stroni od ludzi, który się izoluje. Jeżeli żeglarz płył samotnie, nie można nazywać go samotnikiem, bo on „w cywilu” może być duszą towa-

rzystwa! Ja też nie jestem samotnikiem, w czasie rejsu, kiedy pływam sam, jestem po prostu samotnym żeglarzem!

- Ale nie do końca był pan samotny na swoich jednostkach, bo w wielu wyprawach towarzyszył panu kot Myszołów.

- Myszołów zdobył wręcz kosmiczną sławę dzięki książce „Myszołów – kot wspaniały” oraz relacjom żeglarskim do amerykańskich czasopism. Żeglował ze mną dookoła świata na *Nord V*. Uszyłem mu specjalne szelki, żeby nie wypadł za burtę.

- Miał chorobę morską?

- Nie. Jego dama, Barbakanka, którą czasami zabieraliśmy w rejs z żoną, chorowała. Podczas sztormu zaszywał się w swoją kocia bakietę i nie wykazywał jakiegokolwiek zaniepokojenia. Zazwyczaj spał na

spiworze. Miał taką cechę, że wyczuwał ład. Stał przy burcie, węszył, miauczał... Dożył pięknego wieku kilkunastu lat. Odszedł na moich rękach, patrząc na Pacyfik.

- Który rejs pan przeklinał, który był najtrudniejszy?

- Mój pierwszy samotny rejs z Los Angeles do San Francisco, pod wiatr, pod prąd, cudem przeżyłem. Byłem nowicjuszem, byłem bez samosteru, myślałem, że wytrzymam trzy doby bez snu. Te 400 mil robiłem przez 11 dni, tracąc przytomność ze zmęczenia.

- Nie myślał pan o powrocie do Polski na stałe?

- Nie. Co ja bym tu robił? Polska się wprawdzie rozwija, ale byłbym tym, który przychodzi na ucztę, gdy już są zjedzone desery. Wszystkie dziedziny, które były kuszące, gdy zaczynała się prywatyzacja: kopalnie, huty, statki, są już zajęte. Karty rozdane. Pisanie - zarobiłem niemałe grosze na książkach. Kiedyś nie było problemu z ich wydawaniem, a teraz mam trzy napisane, próbuję je gdzieś upchać, ale wygląda to nieciekawie.

- Czy Andrzej Urbańczyk – żeglarz planuje jakąś wyprawę?

- W najbliższym czasie nie, ale żeglowałem nawet przed urodzeniem, bo moja

matka była żeglarzem, żeglując teraz i będąc to robił zawsze, nawet po śmierci. Zakończenie mojej „Ballady odchodzących kapitanów” jest takie: „Ale wszyscy z nas tak sądzą/Gdzieś w bakistach myśli czują/Tam po drugiej stronie smugi/Też żeglują”.

- Szuka pan wydawcy dla ilu książek?

- Dla trzech, ale bardzo obszernych. To „Samotne rejsy. Sto lat samotnego jachtingu”, trzecie wydanie, rozszerzone do ostatnich wypraw. Druga to moja autobiografia „Sam sobie sterem, żeglarzem, okrętem”. Nie tyle całe moje życie, ale to co w nim widziałem. Trzecia książka to stopy opowiadań. Wydałem już cztery tomy, ale były to opowiadania morskie, które zawsze szły bez trudu. Napisałem jednak też wiele opowiadań lądowych, z wydaniem których jest problem. W sumie dwa tysiące stron prozy do sprzedania.

- Jak wygląda pańskie życie w Stanach?

- Mieszkamy na Hawajach, kupiliśmy działkę, która dotyka oceanu. Ostatnio zbudowałem tam dom, tak byłem tym zajęty, że prawie nic nie pisałem. Jak nie buduję, to piszę albo podróżuję.

- Czy o Stanach mówi pan jako o swoim domu?

- Mój dom jest wszędzie. W Polsce się czuję jak u siebie w domu i w Stanach, w każdym kraju czuję się dobrze, każdy polubiłem.

- Na koniec: czy zdarza się panu jeździć pociągami?

- Oczywiście.

- A którą klasą?

- No pierwszą!

- Pytamy, bo napisał pan kiedyś aforyzm: „Starość zaczyna się wtedy, gdy interesuje nas nie to, czy pociąg jest ekspresowy, ale czy ma pierwszą klasę i wagon restauracyjny”...

- Macie mnie, możecie się ze mnie pośmiać. Absolutnie nie czuję się staro, ale nie czuję potrzeby ukrywać, iż rozumiem czym jest starość. Kiedyś mieszkając na wybrzeżu, byłem kolarzem, byłem zawodnikiem dżudo. Dzisiaj nie podniosę, jak kiedyś, dwóch worków cementu, czyli stu kilogramów, podnoszę 50, ale unikam, bo wiem, że ryzykuję. Dzisiaj nie przebiegnę już kilku kilometrów, nie przepłynę kilku mil, ale wiem, że mentalnie nie jestem stary, bo nie mówię sobie, że odpocznę. Chciałbym żyć sto lat i wierzę, że będę tyle żył i chciałbym być ciągle aktywny. Przykładowo: wciąż je-

Andrzej Urbańczyk

Urodził się w 1936 roku w Warszawie. W pierwszy rejs wyruszył 28 sierpnia 1957 roku z Łeby na świerkowej tratwie *Nord*. Jako jedyny Polak przepłynął ponad 120 tys. mil pod żaglami na wszystkich oceanach. W samotnych rejsach spędził łącznie 750 dni. W 2003 r. otrzymał nagrodę Kolosa za wyczyn roku, rejs tratwą przez Pacyfik i pobicie rekordu wszech czasów długości rejsu na tratwie. Został wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa jako światowy rekordzista w samotnych rejsach z liczbą ponad 75 000 mil morskich przepłyniętych samotnie. Najbardziej znany jest z odbywania samotnych rejsów po całym świecie z kotem Myszolowem. Jest autorem ponad 50 książek, wydanych w ponadmilionowym nakładzie i przetłumaczonych na 7 języków. Napisał setki artykułów prasowych, w tym wiele jako Andrew Urbanczyk, do prestiżowego pisma „Latitude 38” W Polsce publikował m.in. w czasopiśmie „Morze”, „Żagle” i „Młody Technik”. Jest również autorem opowiadań science-fiction. Znany także jako kompozytor oraz autor słów szant i piosenek. Na emigracji brał m.in. udział w produkcji podzespółów do bezzałogowych sond kosmicznych Viking 1 i Viking 2. W czasie swoich rejsów brał udział w testach jednego z pierwszych satelitarnych systemów nawigacyjnych. Mieszka na Hawajach.

stem skoczkiem spadochronowym. W Boże Narodzenie zaciął mi się spadochron i cud jakiś sprawił, że wylądowałem, a nie zabiłem się na oczach żony, która na mnie czekała. Kiedy wylądowałem, przybiegł instruktor i krzyknął: - K...wa! Ktoś się za ciebie musiał modlić, bo z tego się żywo nie wychodzi!

- Jakiś aforyzm na zakończenie naszej rozmowy?

- Proszę bardzo: „Samotnym jest się albo zawsze, albo nigdy. To zależy od nas samych”.

Gdzieś na Bałtyku...





O początkach kąpielisk europejskich z prof. Małgorzatą Omilanowską rozmawia Tomasz Falba

- Kiedy Europejczycy zaczęli się kąpać w morzu dla przyjemności?

- Na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Wiemy, że najpierw kąpano się w morzu wyłącznie w celach zdrowotnych. Nie jesteśmy w stanie powiedzieć, w którym momencie terapeutyczny kontakt z wodą przestał odgrywać zasadniczą rolę, a ludzie zaczęli z niego czerpać wyłącznie przyjemność. Na pewno jednak możemy powiedzieć, że w XVIII wieku sposoby „brania” kąpeli nie służyły jeszcze rekreacji. Dopiero w XIX wieku coraz częściej traktowano kąpiele morskie jako zabawę.

- Dlaczego lekarze sprzed dwóch czy trzech stuleci zalecali kąpiele morskie?

- Do przełomu, który dokonał się w XIX wieku, przeważała w Europie medycyna humoralna, opierająca się na przekonaniu, że w organizmie człowieka są cztery płyny, których właściwa równo-

waga zapewnia zdrowie, a niewłaściwa wywołuje choroby. Pod koniec XVII wieku brytyjscy lekarze doszli do wniosku, że można spróbować leczyć pewne schorzenia wynikające z niewłaściwej relacji płynów w organizmie właśnie za pomocą wody morskiej. Szczególnie melancholię.

- Dzisiaj też kąpanie się w morzu to dobry sposób na melancholię.

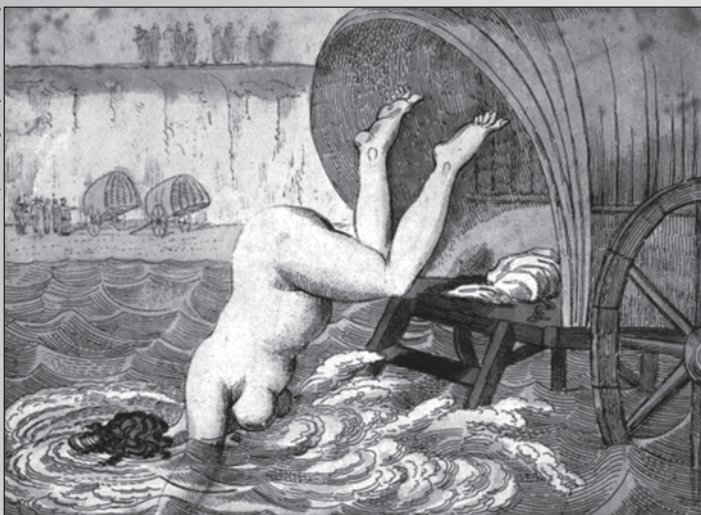
- Tę melancholię trzeba rozumieć w pojęciach medycyny XVII-wiecznej. Na tamtą zalecano np. picie wody morskiej. I pito ją jak normalną wodę mineralną. Oczywiście w odpowiednich dawkach. Żadnego dzisiejszego melancholika byśmy na to nie namówili. Pod koniec wieku XVII nie kąpano się jeszcze w otwartym morzu tylko słoną wodę wlewano do wanien. Od lat dwudziestych XVIII wieku mamy już potwierdzone archiwalnie wiadomości, że ludzie zaczęli wchodzić także bezpośrednio do morza. Pierw-

sze kąpielisko zaczęło funkcjonować w Wielkiej Brytanii w 1730 roku i było to Scarborough.



Najnowsza książka prof. Omilanowskiej o kąpielisku w Połdze.

Fot. ze zbiorów prof. Małgorzaty Omilanowskiej



Kąpielisko Margate, Anglia, ok. 1790 r.

- Jak wyglądała kąpiel lecznicza?

- Po pierwsze, odbywała się w wodzie zimnej. Zalecano kąpiele w 12-, 14-, góra 16-stopniowej wodzie. To jest powód, przez który talasoterapia, jak nazywano leczenie poprzez kąpiele morskie, rozwinęła się najpierw na wybrzeżach Wielkiej Brytanii, a potem wokół Morza Północnego, we Francji, Holandii, Belgii, Niemczech, a następnie wokół całego Bałtyku, po Szwecję i Petersburg. Natomiast wcale nie rozwijała się nad Morzem Śródziemnym, które było po prostu za ciepłe. Po drugie, lecznicza kąpiel polegała nie na pływaniu, tylko na gwałtownym zamoczeniu. Co najmniej przez dwa miesiące, a niekiedy i dłużej, człowiek codziennie był zanurzany w wodzie na piętnaście minut. Na dodatek, takie sesje trwały np. od listopada do marca. Specjalnie przyjemne to nie było.

- Cud, że ludzie dawali radę to przeżyć. Przypomina to nieco dzisiejsze kąpiele morsów.

- Rzeczywiście. W każdym razie było to bliższe temu, niż naszym wakacjom nad morzem. Warto też zauważyć, że metody kąpiele były różne dla kobiet i mężczyzn, z tym że sposób leczenia kobiet stosowany był też w stosunku do bardzo starych lub bardzo chorych mężczyzn. Czyli słabi i kobiety byli kąpani inaczej i mężczyźni inaczej. Rzecz polegała na tym, że mężczyźni mieli wchodzić do morza jak wojownicy. Wchodzili więc i parli w fale, bijąc je rękami jak bokserzy. Kobiety zaś nie można było narażać na fizyczne szarpanie się z falami, ponieważ uznawano, że były one dla nich za silne. W związku z tym wwożono je do morza specjalnymi wozami kąpielowymi, następnie otwierano drzwiczki, pacjentka stawała na progu, a towarzysząca jej tzw. kąpielowa, łapała ją za ramiona, czekała aż nadejdzie załamująca się fala, wrzucała głowę pod fale, tak aby kobieta wzięła uderzenie wody morskiej na siebie zaczynając od głowy i przytrzymywała ją pod wodą do granicy utraty tchu.

- Po takich doświadczeniach byli jeszcze chętni do wchodzenia do wody?

- Wiemy z opisów pamiętnikarskich, że w XVIII wieku kobiety brytyjskie, któ-

rym zalecano takie kąpiele, z lękiem jechały nad morze, bo wiedziały co je tam czeka. Zdawały sobie sprawę, że będzie to strasznie nieprzyjemne doświadczenie. Stosowanie tego rodzaju terapii miało miejsce jeszcze w latach 20. i 30. XIX wieku. Do lat 80. XVIII wieku jedynym krajem, w którym leczono się w ten sposób była Wielka Brytania. Później modę na kąpiele morskie przejęli Francuzi. Pierwszym ośrodkiem było Dieppe, a następnie kolejne, wzdłuż wybrzeża, w kierunku wschodnim. Pierwszym bałtyckim kąpieliskiem było założone w 1791 roku, Hailigendamm, czyli kąpielisko księcia Meklemburgii-Schwerinu. Zainwestował namówiony przez jednego z niemieckich lekarzy. Potem przyszedł wojny napoleońskie i nie był to czas sprzyjający zajmowaniu się kąpielami morskimi, ale obecność armii francuskiej, a co za tym idzie francuskich lekarzy, wzdłuż wybrzeża bałtyckiego było zapewne jednym z czynników kreujących modę na powstawanie kąpielisk morskich także i w tym regionie.

- Czy wtedy właśnie powstały pierwsze kąpieliska morskie na terenie dzisiejszego polskiego wybrzeża?

- Pierwszym było Brzeźno, które zaistniało jako kąpielisko morskie już w 1802 roku, czyli jeszcze przed nadejściem wojsk napoleońskich. Ale to lekarze francuscy odnowili to kąpielisko. Jeden z nich, Jan Jerzy Haffner założył w 1823 zakład

Fot. Tomasz Falba



Znawczyni kąpielisk

Prof. Małgorzata Omilanowska jest historykiem sztuki, absolwentką Uniwersytetu Warszawskiego, studiowała także na Wydziale Architektury Uniwersytetu Technicznego w Berlinie. Doktoryzowała się na Uniwersytecie Warszawskim, a habilitowała w Instytucie Sztuki Polskiej Akademii Nauk. Obecnie kieruje Instytutem Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego. Jedną z jej specjalności jest historia kąpielisk europejskich. Opublikowała kilkanaście książek i ponad 70 artykułów naukowych. Jej najnowszą publikacją jest praca „Nadbałtyckie Zakopane. Połoga w czasach Tyszkiewiczów” opowiadająca o kąpielisku w Połdże (www.muzeumsopotu.pl).



Fot. ze zbiorów prof. Małgorzaty Omilanowskiej

Kąpielisko Blankenberge, Belgia, w latach 1890-1900.

kąpielowy w Sopocie. Jeśliby jednak popatrzeć szerzej, to znajdująca się w granicach Rzeczypospolitej Obojga Narodów, Połoga zaczęła funkcjonować jako kąpielisko w 1813 roku, a więc jest starsza od Sopotu. Uzdrowiska na naszym dzisiejszym zachodnim i środkowym wybrzeżu pojawiły się nieco później.

- Które było wówczas najpopularniejsze?

- To zależy kiedy. Proszę pamiętać, że w drugiej połowie XIX wieku o popularności uzdrowiska decydowało jego dobre skomunikowanie przy pomocy linii kolejowych z dużymi ośrodkami miejskimi. Dlatego najbardziej liczyły się Świnoujście i Kołobrzeg. W przypadku Sopotu, który też był jednym z większych bałtyckich kąpielisk, mamy do czynienia z innym zjawiskiem. Nie był typowym kąpieliskiem, żyjącym wyłącznie z gości przyjeżdżających z daleka, był bowiem jednocześnie miejscem, gdzie zamożni gdańszczanie mieli swoje letnie domy.

- Ale Polacy wypoczywali chyba nie tylko nad brzegiem Bałtyku. Zapewne wyjeżdżali także do zagranicznych kąpielisk. Których?

- Było z tym bardzo różnie. Popularność Połogi, przypadająca na lata 20. i 30. XIX wieku była bardzo duża. Ściągało tam w sezonie nawet kilkaset rodzin. Jak na tamte czasy, to bardzo dużo. Byli wśród

nich mieszkańcy guberni wileńskiej, kołowieńskiej, ale także warszawiacy. Jednym z kąpielników (nie plażowiczów jak się dzisiaj mówi) był Adam Mickiewicz. Ale w pierwszej połowie XIX wieku do wód jeździła jeszcze bardzo wąska, najbardziej zamożna elita. Dopiero rozwój kolei w drugiej połowie XIX wieku przyczynił się do wzrostu dostępności i popularności kąpielisk, choć i tak, do pierwszej wojny światowej, była to sprawa ograniczona do elit.

- A nad Morze Śródziemne nie wyjeżdżali?

- Zdarzało się, ale takie miejsca jak Nicea, Lido czy Rimini funkcjonowały długo nie jako miejscowości, do których jeżdżono się kąpać, tylko jako miejsca leczenia klimatycznego. Były wykorzystywane przez ludzi, którzy w okresie wiosennej, zimowej czy jesiennej słyty w Północnej Europie szukali ciepłego klimatu śródziemnomorskiego, pomocnego m.in. w leczeniu gruźlicy.

- Co szanujące się kąpielisko sprzed stu czy dwustu lat powinno oferować gościom?

- Ówczesne kurorty bardziej przypominały dzisiejsze sanatoria niż kąpieliska nadmorskie. W XVIII wieku kąpieliska musiały przede wszystkim mieć ciepłe łaźienki, czyli mówiąc współczesnym językiem zakłady balneoterapii. To był

budynek, gdzie słabi chorzy byli poddawani kuracji wodą morską w wannach. Ówczesna miejscowość kąpieliskowa musiała posiadać ofertę dla najciężej chorych, którzy o własnych siłach nie mogą wchodzić do morza. Poza tym kąpielisko powinno było oferować zaplecze noclegowe, choć niekoniecznie hotelowe. Wystarczały wille do wynajęcia, niewielkie pensjonaty. W XVIII i długo jeszcze



Fot. ze zbiorów prof. Małgorzaty Omilanowskiej

Wóz kąpielowy w Połdze, przed 1903 r.



Fot. ze zbiorów prof. Małgorzaty Omilanowskiej

Połoga - na plaży, 1908 r.

w XIX wieku przyjeżdżało się tam przecież nie na dwa tygodnie wakacji, tylko na całe lato. I był to zjazd rodzinny. Przybywało się ze służbą i dziećmi, własną zastawą czy pościelą. Podstawą egzystencji był nie hotel z pokojem do wynajęcia i możliwością wyżywienia, bo to było interesujące tylko dla samotnych. Najchętniej wynajmowano całe wille, gdzie można się było po prostu wygodnie urządzać na parę miesięcy. Zaplecze hotelowe, tak jak je rozumiemy dzisiaj, to wynalazek końca XIX i XX wieku. Kiedy jakieś kąpielisko stawało się bardziej popularne i przyjeżdżało do niego wielu gości, po-

wstawała tam infrastruktura kulturalna, np. w brytyjskich kąpieliskach już od połowy XVIII wieku niemal obowiązkowo musiał być teatr. Kiedy jeszcze nie funkcjonowała instytucja urlopów płatnych, kąpieliska były fantastycznym miejscem zarobkowania dla aktorów, czy muzyków, bo latem elita, do której kierowali swoją ofertą, opuszczała miasta. Po prostu podążali za nimi.

- Kąpieliska morskie były przedsięwzięciami komercyjnymi?

- Oczywiście, z tym, że pod pojęciem kąpieliska rozumiano zespół urządzeń, o których mówiłam wcześniej. Musiał być

też kurhaus – czyli dom zdrojowy, gdzie była czytelnia, saloniki, gdzie można było pisać listy i grać w karty, gdzie była restauracja, sala do odczytów czy koncertów. Tutaj organizowano bale czy imprezy dla dzieci, które mogły się przenosić także na zewnątrz. Był park z muszlą koncertową. Organizowano loterie fantowe. To był dochodowy interes. Połąkę na przykład rozwijał na swoim prywatnym terenie Józef, a potem Feliks Tyszkiewiczowie. Trwałym elementem krajobrazu kąpielisk były także budki kąpielowe – drewniane domki ustawiane na piachu nad brzegiem morza, gdzie można się było schować przed słońcem czy przebrać. Montowano je przed sezonem, a po rozmontowywano. Każdy mógł sobie taki domek wynająć. Znane są kąpieliska, gdzie było ich nawet około tysiąca. Na naszym wybrzeżu takich budek już nie ma, ale np. w Wielkiej Brytanii można je spotkać do dzisiaj. Na tym też zarabiali właściciele kąpielisk.

- Jak wyglądała ówczesna plaża? Czy była np. podzielona na część żeńską i męską?

- Plaże nie były dzielone. Kąpieliska owszem. Ówczesne plaże były przestrzeniami, gdzie ludzie spędzali czas spacerując czy rozmawiając. Większość ludzi przychodziła na plażę w ubraniach, w związku z tym nie było powodu, aby je dzielić. Dopiero kiedy przebierano się do kąpiel, trzeba to było robić. Ale nie było tak jak dzisiaj, że ludzie chodzą po całej plaży w kąpielówkach. Kąpielówki zakładano do kąpania, a nie do siedzenia na piachu. Przecież wtedy jeszcze się nie opalano, po co więc było się rozbiierać? W Sopocie były oddzielne łaźienki dla mężczyzn i kobiet. Przez pewien czas funkcjonowały też łaźienki rodzinne. W niektórych miejscowościach było jedno kąpielisko i co dwie godziny korzystała z niego inna płeć. Zmianę sygnalizowało bicie w bęben, albo podnoszenie do góry flagi.

- A jak się wtedy kąpano? Jak wchodziło do wody?

- Przez cały XVIII i XIX wiek podobnie. Ci wszyscy, którzy czuli się na siłach, wchodziło do wody i maszerowali w niej na taką głębokość, na jaką mieli ochotę. Proszę pamiętać, że jeszcze w XIX wieku rzadko kto umiał pływać. Mamy relację z Połogi o pewnej moskwiance, która umiała pływać, wybrała się za daleko od brzegu i utonęła. Wniosek z tego wysnuć to taki, że nie warto umieć pływać. Generalnie brodzono w wodzie. Chodziło

Fot. ze zbiorów prof. Małgorzaty Omilanowskiej



Kąpielisko Blankenberge, 1890-1900.

Fot. ze zbiorów prof. Małgorzaty Omilanowskiej



Trouville, Francja - 1890-1900.

o to, aby zamoczyć całe ciało. Potem wychodzono z wody, wycierano się ręcznikiem i ubierano w normalne ubrania.

- Nie trzeba było zatrudniać ratowników.

- Rzeczywiście. Służby ratunkowe zaczęły się rozwijać dopiero pod koniec XIX wieku.

- A co wypadalo, a czego nie wypadalo robic na plaży? Można było np. pić alkohol czy palić cygara?

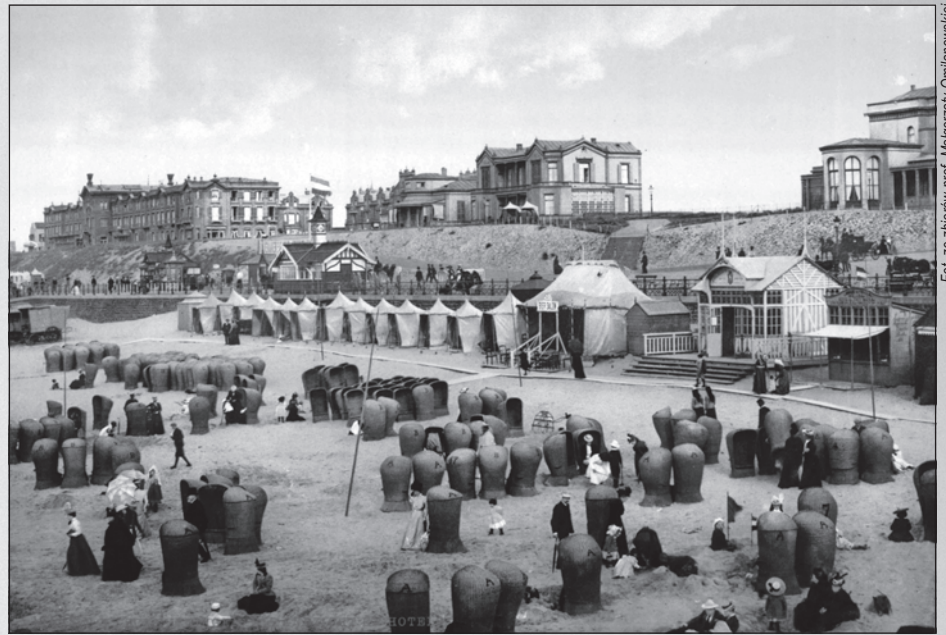
- Absolutnie nie. Alkohol w XIX wieku w ogóle pito w bardzo zdefiniowanych okolicznościach, do posiłku czy kawy poobiedniej. To był też moment na zapalenie cygara. Na plażach pito z reguły herbatę lub lemoniadę. W kawiarniach nadmorskich serwowano lekkie posiłki oraz napoje typu kefir. Poza tym panowie w tamtych czasach nigdy nie palili przy paniach.

- Wspomniała już pani o wozach kąpielowych. Były wtedy powszechne.

- Powszechne, choć nie wszędzie, np. nad Zatoką Gdańską nie. Do wozów kąpielowych potrzebne było równe i odpowiednio twarde dno. Aby mogły wjechać, musiało być też długo płytko. Nad Zatoką Gdańską nie ma takich warunków. Wozy były różne, w każdym kąpielisku inne. Były kwadratowe, prostokątne, ośmiokątne, mogły być dwukołowe albo czterokołowe. Mogły być wciągane przez konie czy nawet woły jak w San Sebastian. Mogły mieć formę tacek, które obsługiwali silni mężczyźni. Spotykało się nawet wozy kąpielowe spuszczone do morza po szynach, przy użyciu specjalnych kołowrotów. Taki był np. prywatny wóz kąpielowy królowej Wiktorii.

- Jaka była technika używania takich pojazdów?

- Do wozu wchodziło się na brzegu, bez ubrania albo, jeśli był większy, w ubraniu i dopiero tam się przebierano. Potem wóz wjeżdżał do wody, otwierało się drzwiczki i po schodkach schodzono do wody, albo do niej wskakiwano, albo było się wrzucanym przez kąpielową. Były też wozy, z których w ogóle nie wysiadano np. w podłodze była dziura i przez nią schodzono do wody. Wykorzystywano je zwłaszcza do kąpania dzieci. Były też wozy z koszami. Wsiadało się do niego i w tym koszu było się spuszczanym do morza. Tam gdzie nie można było stosować wozów, używano czasami łodzi kąpielowych. Wozy zniknęły dopiero w okolicach pierwszej wojny światowej. Już jednak na przełomie XIX i XX wieku były używane jedynie przez starsze, schorowa-



Kąpielisko Scheveningen, Holandia, lata 1890-1900.

ne osoby, albo przez te, które nie chciały pokazywać nikomu swojego ciała.

- A skąd się wzięły kosze na sopockich plażach?

- Kosze wynalazł niemiecki przedsiębiorca z okolic Rostoku w latach 80. XIX wieku. W ciągu kilku lat stały się nieodłącznym elementem nadbałtyckich plaż.

- A leżaki?

- Leżaki pojawiły się dopiero w dwudziestoleciu międzywojennym, wraz z modą na opalanie, choć i wcześniej były w użyciu rozmaite składane fotele.

- Ile ciała wolno było pokazywać w ówczesnych kąpieliskach?

- „Pokazywać” to nie jest właściwe słowo. W XVIII wieku, kiedy kąpano się wyłącznie w celach zdrowotnych, robiono to nago.

- I wszyscy na to patrzyli?

- Jacy wszyscy?

- Ci z sąsiednich wozów kąpielowych.

- Obok kąpały się kobiety, a to nie stanowiło problemu. Tak samo zresztą kąpali się mężczyźni. Jeden z odwiedzających Połagę opisuje w pamiętniku z 1908 roku, że kiedy przychodziła pora męskich kąpeli, większość z nich kąpała się nago.

- Nie miało to chyba jednak nic wspólnego z naturyzmem?

- Oczywiście, że nie. Chodziło o właściwe wykąpanie się. Naturyzm jest zjawiskiem dwudziestowiecznym. Wcześniej, szczególnie w przypadku chorych pań, dopuszczano kąpiel w wełnianych koszulach. Ale nie był to rodzaj kostiumu kąpielowego, tak jak my go teraz rozu-

miemy. Kostium kąpielowy jako strój do kąpeli wykształcił się dopiero w latach 20., 30. XIX wieku. Powstały wtedy pizamy kąpielowe, najpierw z nogawkami bardzo długimi, potem dla wygody zaczęto je skracać. Do początków XX wieku kostium kąpielowy kobiet był jeszcze mocno zabudowany. Mógł mieć krótki rękaw, odsłaniać nogę od kolana w dół, ale niewiele więcej. Zaczęło się to zmieniać, kiedy zaczęto uprawiać sporty wodne. Natomiast mężczyźni ubrani byli w trykoty albo kąpielówki.

- Ubiory, szczególnie pań, nie sprzyjały opalaniu.

- Opalanie jest wynalazkiem dwudziestolecia międzywojennego. Tylko dzieci nie były chronione przed słońcem i z wakacji wracały czekoladowe, bo pozwalano im biegać w samych kąpielówkach po plaży, budować zamki z piasku. Patrząc w naszych kategoriach, to chyba one miały największą frajdę z pobytu nad morzem.

- Cały czas mówimy o kąpielach, których zażywały elity. A jak się kąpało spóśtstwo?

- Rybacy, czy wiejska ludność oczywiście też się kąpała i to najczęściej nago, a do tego koedukacyjnie, ale tylko ci którzy mieszkali nad morzem. Inni byli za biedni, aby z tego skorzystać. Masowy wypoczynek nad morzem zaczął się rodzić dopiero w dwudziestoleciu międzywojennym, a pojawił się na masową skalę tak naprawdę dopiero po drugiej wojnie światowej.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Czerwiec 2001 r.

1 - Chłodniowce *Kociewie* i *Powisłe* Transoceanu sprzedane zostały greckiemu armatorowi i nazwane *Atlantic Lady* i *Caribbean Lady*.



2 - Rozpoczęły się ćwiczenia Baltops 2001, w których uczestniczyły 42 okręty wojenne.

4 - W Stoczni Gdynia rozpoczęto obróbkę blach pod pierwszy statek typu 8228.

5 - W Centrum Ekumenicznym w Gdańsku-Oliwie odbyło się trzecie spotkanie Kapituły Medalu Eugeniusza Kwiatkowskiego poświęcone stanowi polskiej gospodarki morskiej. Referat wprowadzający wygłosił prof. dr hab. St. Szwankowski. Cud jednak nie nastąpił.

13 - PŻB sprzedała katamaran pasażerski *Boomerang*, który u nowego armatora Hansalink z Tallina otrzymał nazwę *Talink Autoexpress 2*.

23 - W Alangu rozpoczęto cięcie na złom trawlera szkolnego *Rybak Morski*, pierwszego z serii B89, który wszedł do eksploatacji w 1986 r.



29 - W basenie Prezydenta powitano kpt. Romana Paszke, który na katamaranie *Warta-Polpharma* powrócił z okoloziemskich regat „The Race 2000”.



29 - W obecności ministra obrony narodowej Bronisława Komorowskiego parafowano umowę między firmą Thales Nederland i Stoczną Marynarki Wojennej dotyczącą modernizacji polskich okrętów raketowych.

W polskich stocznjach zwodowano 3 kontenerowce (w tym *Westermoor*, prototyp serii 8230), masowiec (*Cedar Arrow*, prototyp serii 6684) i statek do badań sejsmicznych (*Veritas Vantage*, prototyp serii 8248).

20 lat temu

Czerwiec 1991 r.

12 - Minister obrony narodowej wiceadmirał Piotr Kołodziejczyk zniósł zakaz wchodzenia statków obcych bander do Zatoki Puckiej. Zlikwidowano też bramy i posterunki za Jastarnią ograniczające wjazd na Półwysep Helski.

13 - Wycofano ze służby statek badawczy *Profesor Siedlecki*.

21 - W Gdyni zainaugurowano centralne obchody Dni Morza '91.

25 - *Iskra* - żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej - rozpoczął udział w międzynarodowym zlocie żaglowców. Podczas regat zajął III miejsce w swej klasie.

30 - Z przystani Akademicki Klub Morski w Gdańsku wyszedł w rejs dokoła świata jacht *Antica* z załogą dowodzoną przez kpt. Jerzego Wąsowicza.

W polskich stocznjach zwodowano chłodniowiec i masowiec (*Wisła*, pierwszy z serii B567).

30 lat temu

Czerwiec 1981 r.

19 - Statek *Monte Cassino* (wyposażony w silnik pochodzący z zamówionego przed wojną statku *Warszawa II*) sprzedano greckiemu armatorowi, który nadał mu nazwę *Solidarity*.

20 - Na trasie Władysławowo - Swarzewo - Puck odbył się marsz protestacyjny przeciw zanieczyszczeniu Zatoki Puckiej. Podobny marsz odbył się dzień później na trasie Gdynia - Orłowo - Sopot. Odpowiednie petycje podpisało prawie 24 tys. osób. 9 dni później kąpielisko od Gdyni-Orłowa do portu w Gdyni zamknięto ze względów sanitarnych.

24 - W zatoce Itea stanęły na kotwicy największe w tym czasie polskie zbiornikowce *Kasprowy Wierch* i *Giewont II* (oba sprzedane w 1983). Wcześniej, również w czerwcu, zamknięto - z braku ładunków - bazę paliw płynnych w Porcie Północnym.

26 - W Gdyni podniesiono polską banderę na największym i jednocześnie najnowocześniejszym statku PLO *Tadeusz Kościuszko*, zbudowanym we Francji.

27 - Do Trypolisu zawiął podczas podróży na Morze Śródziemne okręt szkolny *Gryf*.

30 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy żaglowiec szkolny typu B95, później nazwany *Dar Młodzieży*.

W polskich stocznjach zwodowano holownik i kuter sanitarny.

40 lat temu

Czerwiec 1971 r.

2 - Opuszczono polską banderę na transatlantyku *Batory* sprzedanym na złom przedsiębiorstwu Yau Wing Metal Co w Hongkongu.

22 - W rejonie ławicy Georges Bank zatonał trawler *Kamienna* po kolizji z ra-

dzieckim statkiem *Nejtrino*. Wszystkich członków załogi uratowano.

28 - Podczas obchodów 50-lecia badań morza przez Polskę, otwarto w Gdyni Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskiego Instytutu Rybackiego.



W polskich stocznich zwodowano bazę rybacką, masowiec, trawler-przetwórnę, okręt naukowo-badawczy, 2 okręty hydrograficzne i holownik portowy (*Jarek*, pierwszy z typu H-150).

50 lat temu
Czerwiec 1961 r.

16 - Do Gdyni z wizytą przybył zespół szwedzkich okrętów: niszczyciel *Oland*, fregaty *Magne* i *Mode* oraz 4 stawiacze min.

19 - Podczas podróży z Gdańska do Pireusu drobnicowiec *Nowa Huta* zderzył się z niemieckim statkiem *Ingrid Leonhardt*. Załoga została ewakuowana, a statek odholowano na remont do Dunkierki.

21 - Do Gdyni przybyły z wizytą zespoły okrętów Floty Bałtyckiej ZSRR (krążownik *Kirow*, niszczyciel *Sokruszitelnyj* i 2 okręty podwodne) oraz wschodniemieckiej Volksmarine (2 dozorcówce i trałowiec). Następnego dnia do Gdyni przybył również żaglowiec szkolny *Wilhelm Pieck*.

29 - Podczas postoju w Filadelfii na statku *Polanica* wybuchł pożar. Statek wyholowano z portu i osadzono na dnie rzeki Delaware, a następnie odholowano do remontu. Tego dnia rozpoczął działalność wspólny serwis PŻM i VEB Deutsche Seerederei z Rostocku, obsługujący pod nazwą „Uniafrica” linię do Afryki Zachodniej. Było to pierwsze porozumienie żeglugowe armatorów państw RWPG.

30 - Do służby armatorowi radzieckiemu oddano zbiornikowiec *Bauska* - pierwszy typu B70. Pierwotnie przeznaczony był dla PLO, zwodowano go jako *Profesor Huber*, jednak w trakcie wyposażenia sprzedano go do ZSRR.

W polskich stocznich zwodowano drobnicowiec, drewnowiec, statek do przewożenia żywca, zbiornikowiec i trawler burtowy. W czerwcu w ramach Akcji Antyczarterowej dla PMH zakupiono statki typu Liberty *Huta Sosnowiec* i *Kopalnia Kazimierz*.

60 lat temu
Czerwiec 1951 r.

19 - Ministerstwo Żeglugi powołało Wydawnictwo Morskie w Gdańsku.

23 - W miejsce PSM utworzono 5-letnie szkoły średnie: Technikum Morskie Nawigacyjne (w Szczecinie) i Technikum Morskie Mechaniczne (w Gdyni).

24 - Po raz pierwszy po wojnie obchodzono Dzień Marynarki Wojennej.

W polskich stocznich zwodowano 2 lugrotrawlery.

W czerwcu ekipy Polskiego Ratownictwa Okrętowego rozpoczęły prace zmierzające do wydobycia wraku nazwanego roboczo *Jastarnia* - zatopionego podczas wojny statku-bazy *Seeburg*.

70 lat temu
Czerwiec 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- w porcie: *Batory*(Gourock), *Chorzów* (Fleetwood), *Lech* (Preston i Liverpool, modernizacja uzbrojenia), *Lublin* (Gibraltar, modernizacja uzbrojenia), *Luów* (Liverpool);
- konwoje na wodach brytyjskich i na trasie „islandzkiej”: *Bug*, *Częstochowa*, *Garlandstone*, *Hel*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kroman*, *Lida*, *Poznań*, *Puck*, *Pułaski*, *Wilno*;
- konwoje z/do Kanady i USA: *Kinross*, *Lechistan*, *Morska Wola*, *Narocz*, *Stalowa Wola*, *Wigry*, *Wisła*, *Zagłoba*;
- konwoje na wodach Afryki Zachodniej: *Lewant*;
- na wodach karaibskich: *Rozewie*, *Śląsk*;
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*, *Sobieski*;
- rejsy z polskimi uchodźcami z Turcji do Palestyny: *Warszawa*.

Polska Marynarka Wojenna:

- w remoncie: *Błyskawica* (Coves, przebrojenie), *Burza* (Glasgow, przebrojenie);

- eskorta konwojów („Western Approaches”): *Garland*, *Piorun*;
- szkolenie w Scapa Flow: *Krakowiak*, *Kujawiak*;
- patrol w Zatoce Biskajskiej: *Sokół* (bez wydarzeń);



- patrole w kanale La Manche: *S-1*, *S-2*, *S-3* (18.06 uszkodzony po wejściu na skałę, do remontu).

80 lat temu
Czerwiec 1931 r.

9 - Dywizjon Kontrtorpedowców (*Wicher*, *Podhalanin* i *Krakowiak*) rozpoczął wizytę w Lipawie, do 13.06.



Pierwszy strajk okupacyjny robotników portowych i załóg 8 statków bandery polskiej przebywających w Gdyni.

90 lat temu
Czerwiec 1921 r.

1 - Działalność rozpoczęła Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, powołana przez Ligę Narodów. Jeszcze w tym miesiącu Rada przejęła przynależny jej tabor, w tym kutry pilotowe, lodołamacze, pogłębiarki i statki inspekcyjne. Od czerwca 1923 r. jednostki Rady nosiły polsko-gdańską banderę.



6 - W Toruniu marszałek Józef Piłsudski udekorował krzyżami *Virtuti Militari* oficerów i marynarzy zasłużonych podczas wojny polsko-bolszewickiej.

18 - na mocy dekretu Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej utworzony został Morski Urząd Rybacki w Pucku (MUR) z siedzibą w Wejherowie.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Służba na linii lewantyńskiej



Lechistan w okresie powojennym w barwach ŻP.

„Lewanty”

Żegluga Polska, umiejętnie kierowana twardą ręką Juliana Rummla i jego następców, szybko okrzepła. Po żegludze trampowej, rozpoczętej flotyllą „francuzów” przyszła kolej na linie regularne. W połowie lat trzydziestych wzmożenie wymiany handlowej z Bliskim Wschodem spowodowało otwarcie linii żegludowej do tamtejszych portów.

Pozytywne doświadczenia z linii angielskiej (opisanej w kwietniowym numerze NM) skłoniły kierownictwo Żeglugi Polskiej do podjęcia współpracy z innym armatorem, na innym kierunku działania. Coraz większe zainteresowanie budziła możliwość bezpośredniego połączenia z portami palestyńskimi, dokąd udawało się coraz więcej Żydów emigrujących do Palestyny. To, oraz coraz lepsza kondycja gospodarcza Polski, skutecznie wychodzącej z kryzysu początku lat trzydziestych, rodziło z kolei możliwości prowadzenia handlu w tym rejonie.

GAL – do tej pory obsługujący linie transatlantycką – otworzył we wrześniu 1933 r. detaszowaną linię palestyńską,

z Konstancy do Hajfy. Obsługiwała głównie ruch pasażerski, z emigrantami przybywającymi z Polski (a nawet ze Stanów Zjednoczonych A.P., przez Gdynię) do Palestyny.

Żegluga Polska postawiła na przewozy towarowe. We wrześniu 1935 r., wspólnie ze Svenska Orient Linien, przystąpiono do obsługi linii lewantyńskiej, na początek dwoma czarterowanymi statkami szwedzkimi, *Blaaland* i *Småland*. Po wejściu w czarter Żeglugi otrzymały polskie nazwy *Lewant* i *Sarmacja*, i polskie odznaki na kominach.

Lewant był statkiem stosunkowo nowym, zbudowanym w 1930 r. w Göteborgu. W pierwszej połowie lat trzydziestych

kilkakrotnie odwiedzał Gdynię. W barwach Żeglugi rozpoczął regularne rejsy do portów wschodniej części Morza Śródziemnego. Podróż okrężna trwała około dwa miesiące (czasem krócej), a po około tygodniowym postoju w Gdyni, statek znów wyruszał w rejs, z przeważnie drobnicą zabieraną z Gdańska i z Gdyni. Portami docelowymi były Aleksandria, Hajfa, Jaffa i Pireus, choć w miarę potrzeby zawijano np. do portów tureckich. W drodze powrotnej głównym ładunkiem były cytrusy, suszone owoce i bawełna. Na statkach podróżowali też pasażerowie – emigranci lub turyści, zaciekawieni palestyńską egzotyką.

Lewant sprawdzał się w eksploatacji i w sierpniu 1936 r. Żegluga Polska zdecydowała się go odkupić. Zapłacono za niego prawie 1,5 mln ówczesnych złotych, a polską banderę podniesiono 5 października 1936 r. Dalej pływał na tej samej trasie i z tymi samymi towarami, ale już pod polskim kapitanem, którym został Stefan Ciundziewicki. Dowodził *Lewantem* w sumie przez 11 lat – do końca wojny. Nie mógł się go nachwalić i opisywał zawsze w superlatywach, jako statek bezpieczny, łatwy w manewrowaniu, niezawodny i doskonale dopasowany do obsługiwanej linii.

Drugi z czarterowanych statków – *Sarmacja* – był nieco starszy, bo zbudowany w 1920 r., również w Göteborgu. Podobnie jak *Lewant* zawiązał wcześniej do Gdyni i Gdańska, a po wejściu w polski czarter, kontynuował swą wcześniejszą służbę na linii lewantyńskiej. Nie znalazł uznania w polskich oczach – uważano, że jest zbyt stary i zbyt powolny. Jesienią 1936 r. czarteru nie przedłużono i statek powrócił do dawnej nazwy. Szwedzi najwidoczniej również uznali, że nie będzie on im przydatny i wiosną 1937 r. sprzedali statek pod banderę fińską. Pływał pod nią pod nazwą *Dione* z różnym szczęściem do stycznia 1944 r., do wejścia na minę w rejonie Boisto. Nie zatonął, ale z uszkodzeniami odholowano go do Helsinek. W styczniu 1945 r. Finowie oddali go władzom radzieckim w ramach reparacji wojennych. Przydzielony Żegludze Bałtyckiej pływał jako *Oranienbaum* (z portem macierzystym Leningrad) do 1948 r., gdy zmienił nazwę na *Komsomolec*. Zniknął ze spisów około 1950 r. – być może zatonął.

W miejsce *Sarmacji* Żegluga wyczarterowała w październiku 1936 r. statek *Hemland* – bliźniaka *Lewanta*, również zbudowanego w Göteborgu, w 1929 r. Podobnie jak poprzednie statki, gościł już wcześniej w Gdyni i Gdańsku, a polscy marynarze z pewnością zapamiętali go z racji kolizji ze statkiem *Wisła* w gdyńskim porcie, w marcu 1931 r. Po wejściu w polski czarter nadano mu nazwę *Lechistan* i w niecały rok później, w sierpniu 1937 r., odkupiono od Szwedów. Tym razem przyszło zapłacić drożej, bo prawie 2,2 mln złotych. Jego dowództwo objął kpt. Zenon Słomkowski.

Tuż przed wojną, w czerwcu 1939 r. w belgijskiej stoczni John Cockerill w Hoboken, Żegluga Polska zamówiła nowe dwa statki na linię lewantyńską, oznaczające się wyższym standardem. Założenia do ich projektu przygotował mgr inż. Witold Urbanowicz, znany nam już z perypetii związanych z zamówieniem statku *Warszawa*, opisanych w poprzednim numerze „*Naszego MORZA*”. On właśnie doprowadził do zastosowania nowatorskiego, opływowego kształtu nadbudówki zespolonej z kominem oraz do zaprojektowania kształtów kadłuba po wcześniejszym przeprowadzeniu badań modelowych, dzięki czemu statki miały się okazać bardziej ekonomiczne w eksploatacji. Zamówione jednostki były niewiele większe od już eksploatowanych, a ich wejście do służby przewidywano na

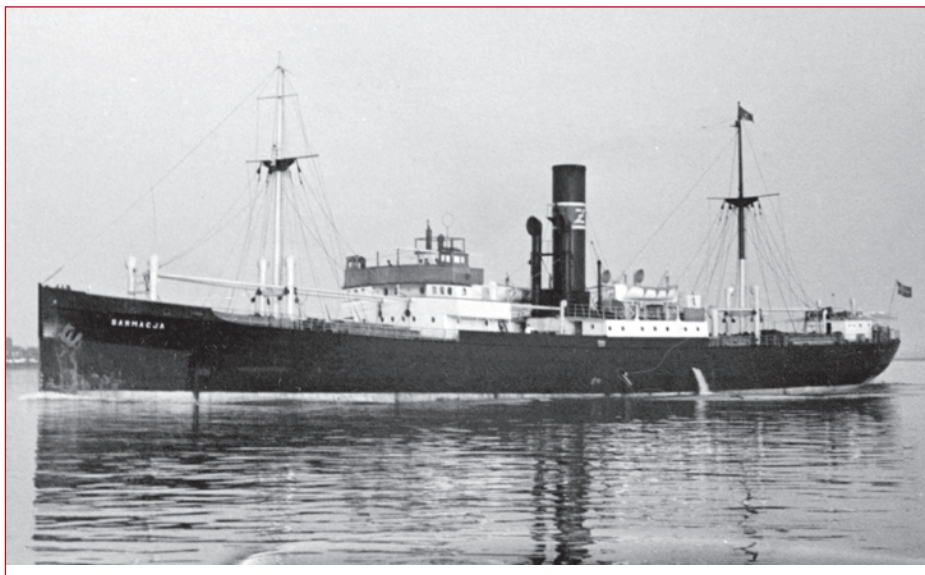
sierpień i październik 1940 r. Roboczo nazwano je *Lewant II* i *Lewant III*. Stocznia przystąpiła do ich budowy, ale nie dane im było podnieść polskiej bandery. Powrócimy do nich później. Do czasu ich wejścia do służby wyczarterowano w sierpniu 1939 r. dość leciwy frachtowiec *Argo* (zbudowany w 1920 r., o pojemności 1995 BRT). Był własnością generalnego agenta Żeglugi w lewantyńskich portach – Greka Eugenidesa, który zakupił go od norweskiego armatora raptem miesiąc wcześniej. W polskim czarterze *Argo* zdążył jeszcze zawiązać 31 sierpnia do Izmiru.

Wojna

W dniu wybuchu wojny oba statki znajdowały się poza Bałtykiem. *Lewant* był w drodze powrotnej do kraju: 23

sierpnia wyszedł z Aleksandrii i tego samego dnia przybył do Izmiru. Stamtąd 3 września przeszedł do Pireusu, gdzie pozostał przez prawie trzy tygodnie, w oczekiwaniu na dalsze dyspozycje. *Lechistan* 21 sierpnia wyszedł z Gdańska, a 30 sierpnia zawiązał do Gibraltaru. Również on pozostał przez cały miesiąc w porcie. Dopiero w październiku zdecydowano wysłać je w morze. *Lewantowi* w pierwszym tygodniu listopada przyszło przewieźć ok. 400 polskich lotników z Pireusu do Marsylii, ale potem uznano, że lepiej skierować go do przewozów towarowych.

Oba statki pływały na trasie z portów brytyjskich na Bliski Wschód. Z Anglii woziły głównie węgiel i drobnicę do śródziemnomorskich portów francuskich, po czym szły do Palestyny – niekiedy z ładunkiem (np. z cebulą), a niekiedy



Sarmacja - jeden ze statków czarterowanych na linię lewantyńską.



Lewant w porcie w 1948 r.



Lechistan w latach wojny hiszpańskiej.

pod balastem. Tam zabierały owoce cytrusowe, z którymi wracały do angielskich portów. Najbardziej niebezpieczny odcinek, między Gibraltarem i Wielką Brytanią, pokonywały w alianckich konwojach.

W maju 1940 r. oba statki skierowano do brytyjskiej stoczni, gdzie wyposażono je w instalacje demagnetyzujące oraz założono osłony na pomosty dowodzenia. Na pokładzie nadbudówki rufowej na obu statkach ustawiono działo 4" (102 mm); uzbrojenie uzupełniono dwoma przenośnymi karabinami maszynowymi „Lewis” i „Ross”. Pod koniec miesiąca podpisano umowy czarterowe z francuską Misją Transportową w Londynie i w pierwszych dniach czerwca *Lewant* i *Lechistan* wyszły do Nantes z węglem i drobnicą. Tam zastała je kapitulacja Francji. Nie czekały na dokończenie wyładunku węgla i w nocy 18 czerwca oba wyszły z Nantes bez pilota, na kilka godzin przed zajęciem portu przez Niemców. *Lechistan* zdążył jeszcze zabrać na pokład 245 polskich i angielskich żołnierzy i polski personel medyczny. W dwa dni później oba przybyły do Plymouth.

Po francuskich przygodach, *Lewanta* i *Lechistan* skierowano do konwojów atlantyckich.

Pierwsza podróż *Lewanta* do Kanady miała miejsce w pierwszej połowie lipca, a druga – w pierwszej połowie września. Obie przeszły spokojnie, w przeciwieństwie do rejsów powrotnych. Na przełomie lipca i sierpnia *Lewant* wracał do Anglii w konwoju HX.60 liczącym 60 statków, zaatakowanym przez *U52*, który zdołał zatopić trzy statki z tego konwoju. Podobnie dramatyczny był rejs do Anglii w konwoju HX.77 liczącym 34 statki. Ata-

ki niemieckich okrętów podwodnych rozpoczęły się 11 października 1940 r. wieczorem i trwały do 13 października. Niemcom udało się zatopić sześć statków.

Na początku listopada 1940 r. *Lewant* załadował w Dublinie drobnicę, po czym przeszedł na redę Belfastu. Tam, podczas sztormu, zdrzyfował na mieliznę. Po ściągnięciu z niej okazało się, że uszkodzone są burty i dno statku, więc *Lewant* trafił do stoczni. Remont w South Shields trwał do połowy kwietnia, po czym skierowano go do kolejnego konwoju, do Afryki Zachodniej. We wrześniu popłynął na Karaiby, a po powrocie, na początku listopada 1941 r. do liverpoolskiej stoczni Harland & Wolff, gdzie został przystosowany do roli zbiornikowca, przewożącego benzynę lotniczą w kanistrach. Od stycznia 1942 r. powrócił do służby, płynąc początkowo na brytyjskich wodach przybrzeżnych i na trasie islandzkiej.

Równie niebezpieczna była służba konwojowa *Lechistanu*, który od końca

lipca 1940 r. do połowy 1944 roku pracowicie przemierzał Atlantyk. Podróż okrężna (czyli „tam i z powrotem”) trwała około dwa miesiące, a wśród przewożonych ładunków często była amunicja i materiały wybuchowe. Sprzyjało mu szczęście, gdyż konwoje, w których uczestniczył zazwyczaj nie były atakowane. Raz tylko, płynąc w lutym 1943 r. w konwoju ON.166, znalazł się w środku bitwy.

W historii Polskiej Marynarki Wojennej te dni zapisały się głównie zatopieniem przez niszczyciel *Burza* (wspólnie z amerykańskim *Campbellem*) niemieckiego *U606*. Tymczasem *Lechistan*, wraz z norweskim zbiornikowcem *Stigstad* odłączył 20 lutego od konwoju wskutek szalejącego sztormu. Norweg miał pecha – wieczorem 21 lutego dopadł go niemiecki *U332* i ciężko uszkodził trzema torpedami, po czym dobił go *U603*. Polski statek skrył się w mroku i uniknął spotkania z okrętami podwodnymi, zajętymi topieniem statków z konwoju. Łącznie ze *Stigstad* na dno poszło wówczas 14 statków, z konwoju liczącego 55 jednostek.

Dla porządku dodajmy, że spośród pozostałych konwojów *Lechistanu*, tylko dwa poniosły straty: HX.222 idący z Kanady w styczniu 1941 r. i ON.217 płynący z Wielkiej Brytanii na drugą stronę Atlantyku w grudniu 1943 r. W obu utracono po jednym statku.

Pływająca zapalniczka

Powróćmy do *Lewanta*. W październiku 1942 r. przybył do brytyjskiego portu Preston, gdzie załadował benzynę, lecz zamiast kolejnego rejsu wzdłuż angielskiego wybrzeża, czekała go podróż oceaniczna, do Afryki Północnej. 12 października wyszedł w konwoju KMS.2G z ładunkiem



Lewant w czasie wojny na Tamizie w Londynie.

Lewant



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

2486 t benzyny i 12 listopada szczęśliwie przybył na redę Algieru. Potem jeszcze raz – w styczniu – odbył rejs na tej trasie, po czym w marcu 1943 r. trafił do stoczni w Birkenhead, gdzie wzmocniono uzbrojenie. Po powrocie *Lewanta* do eksploatacji składało się ono z działa 4", trzech Oerlikonów 20 mm i 7 karabinów maszynowych.

Lewant w maju 1943 r. znów zawiózł benzynę do Bone, po czym już pozostał na Morzu Śródziemnym. W czasie jednego z rejsówomalże nie doszło do tragedii, gdy podczas postoju w rejonie Salerno doszło do pożaru na dwóch amfibiach, wożących benzynę od statku na ląd. Niestety uniknięto dzięki przytomności umysłu brytyjskiego oficera, który zdołał je odholować od burty *Lewanta*, ale statek wymagał remontu i wymiany blach pogniętych od temperatury.

Po remoncie statek powrócił do służby transportowej na Morzu Śródziemnym. W grudniu 1943 r. był świadkiem wielkiego nalotu na Bari, podczas którego zginęły polskie statki *Lwów* i *Puck*. *Lewant* zdołał umknąć przed nalotem z reedy na morze. Statku nie omijały drobne kolizje, na przykład w listopadzie 1943 r., gdy niewielki brytyjski zbiornikowiec *Cerion* (2588 BRT) uderzył w jego prawą burtę w porcie Barletta, czy w marcu 1944 r., gdy w porcie Castellamare di Stabia zderzył się z wrakiem zalegającym w portowym basenie. W sierpniu 1944 r. uczestniczył w kolejnej operacji desantowej, tym razem na południu Francji. Innego rodzaju przygodę *Lewant* przeżył wiosną 1944 r. na redzie w pobliżu Neapolu. Podczas wyładunku benzyny



Lewant na morzu w barwach PŁO.

zaskoczył go wybuch Wezuwiusza, a na pokład spadały kawałki magmy i gorący popiół.

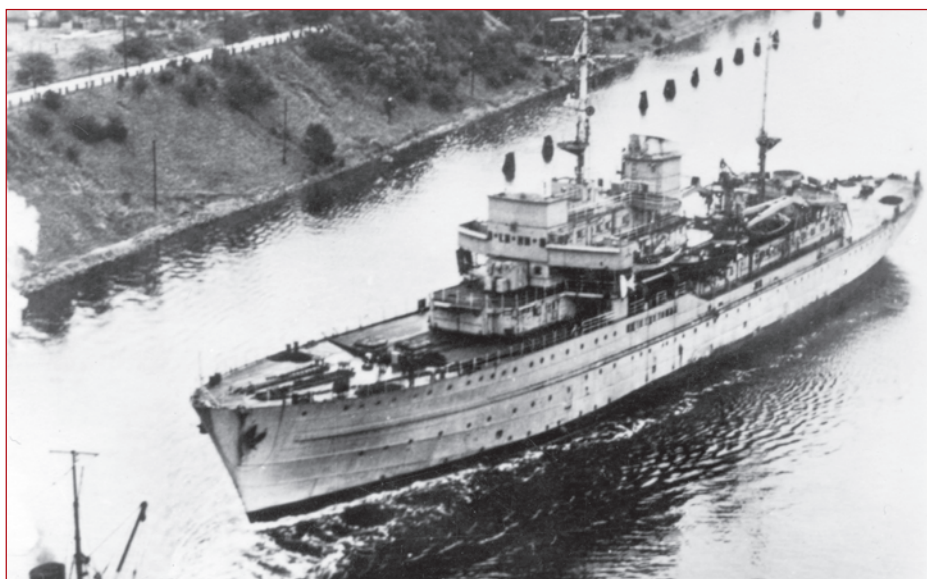
Służbę transportową *Lewant* kontynuował jeszcze kilka miesięcy po wojnie. Dopiero z końcem sierpnia 1945 r. przybył do Plymouth, gdzie przystąpiono do zdejmowania z niego uzbrojenia. Do Polski wrócił dopiero 6 stycznia 1946 r.

Bliźniak *Lewanta* – *Lechistan* – w połowie 1944 r. rozpoczął służbę w zachodniej części Atlantyku. Pływał między Nowym Jorkiem, a portami Ameryki Południowej, np. Rio de Janeiro i Belem. Zawijał też do amerykańskiej bazy Guantanamo na Kubie. Jego najgroźniejszym przeciwnikiem okazała się pogoda, gdyż we wrześniu 1944 r. znalazł się w strefie huraganu. Fale naruszyły wówczas ładunek pokładowy i zalały pomieszczenia rufowe.

Do kraju *Lechistan* powrócił dopiero 28 stycznia 1947 r. Było to jednocześnie zakończenie pierwszej po wojnie podróży tego statku na linii lewantyńskiej – podróży rozpoczętej 24 października 1946 r. w Amsterdamie.

Pod obcą banderą

Wspomnieliśmy wcześniej o dwóch statkach zamówionych w czerwcu 1939 r. przez Żeglugę na linię lewantyńską. Nie zdążyły podnieść polskiej bandery, nie nadano im nawet polskich nazw. Pierwszy zwodowano jako „statek Nr 682” 8 maja 1940 r., a 18 maja Niemcy zajęli Antwerpię. Drugi znajdował się wciąż na pochylni. W październiku 1940 r. oba statki zarekwirowali Niemcy, a po pewnym czasie wznowiono budowę. Ich status własnościowy był dość mętny, jeden z nich Niemcy przyznali belgijskiemu armatorowi Beliard & Crichton z Antwerpii, ale z drugiej strony statki przygotowywano do służby jako bazy ścigaczy torpedowych. 16 grudnia 1943 r. wszedł do służby *Hermann von Wissman* – ten, który wiosną 1940 r. był jeszcze na pochylni. Formalnie został przejęty przez Kriegsmarine dopiero w lipcu 1944 r. Wkrótce potem, 22 września 1944 r. odznaczył się ratując rozbitków z ex-belgijskiego statku *Moeno*, zatopionego przez radzieckie samoloty pod Windawą. Drugi z niedoszłych „lewantów” (zwodowany jeszcze przez Belgów) wszedł do służby jako *Gustav Nachtigal* 13 maja 1944 r. Niecały miesiąc później, w czasie pierwszego rejsu, na zachód od Borkum, 15 czerwca został storpedowany przez brytyjski *Beaufighte*. Po odłamaniu się rufy



Hermann von Wissmann - niedoszły polski *Lewant*.

osadzono go na mieliźnie, po czym statek przewrócił się i zatonął.

Hermann von Wissman miał więcej szczęścia. Co prawda w 1945 r. został na wodach norweskich uszkodzony przez brytyjskie samoloty, ale nie zatonął i w lipcu 1945 r. przejęty został przez Anglików, którzy nadali mu nazwę *Royal Harold* i wykorzystywali w charakterze okrętu mieszkalnego w Kilonii. Polacy starali się go odzyskać, jednak nie udało się. Anglicy argumentowali, że strona polska wpłaciła tylko część należności za jego budowę, a w dodatku jednostka została kompletnie przebudowana i stała się okrętem wojennym, nie podlegającym rewindykacji.

Ostatecznie przekazano go Belgom i w październiku 1950 r. przybył do Antwerpii. Po remoncie w stoczni Cockerill wszedł do służby jako okręt-baza *Kamina* z numerem burtowym AP 907. Jego pierwszym zadaniem było przewiezienie na początku 1951 r. do Korei oddziału prawie 700 belgijskich żołnierzy. Po tym rejsie przebudowano go na transportowiec wojska, a numer burtowy zmieniono na AP 957. W następnych latach woził belgijskich komandosów do Konga (1953 r.), żołnierzy wracających z wojny koreańskiej (1954 r.), czy Belgów repatriowanych z Konga (1960 r.), po uzyskaniu przez ten kraj niepodległości.

W 1961 r. przebudowano go na okręt zabezpieczenia logistycznego i szkolny. W 1967 r. cumował w Montrealu w ramach belgijskiej ekspozycji na Wystawie Światowej World Expo '67 i tego samego roku, we wrześniu, wycofano go ze służby. Rok później w Brugii pocięto go na złom.

W tym czasie w polskiej flocie handlowej pływali bliscy krewni belgijskich „lewantów”. Były to trzy statki typu B50, zbudowane w Stoczni Gdańskiej na podstawie planów odkupionych po wojnie od Cockerilla. Weszły do służby w PLO w latach 1952-54 jako *Gdańsk*, *Kopernik* i *Nowa Huta* i pływały głównie do portów śródziemnomorskich. Dwa kolejne statki tego typu trafiły pod radziecką banderę. Bezpośrednimi następcami tych „lewantów” były drobnicowce typu B59 budowane w Szczecinie, z których pierwszy – *Oliwa* – wszedł do służby we wrześniu 1959 r.

W cywilnej służbie

Zakręty historii lat czterdziestych nie ominęły polskich „lewantów”. 26 lutego 1946 r. *Lewant*, płynący pod balastem

z Polski do Cardiff, trafił na Morzu Północnym na dryfującą minę. W przechyle 6 stopni dotarł do najbliższego portu, którym okazał się Bremerhaven. Tam został wstępnie naprawiony, a remont kontynuowano w następnym rejsie, w kwietniu 1946 r. w Antwerpii.

W dwa lata później wypadek na reddie Tel-Awiwu omal nie zakończył kariery tego statku. Zgromadzonych tam było wiele statków, które wobec ograniczonych możliwości przeładunkowych szczupłego portu, musiały czekać na swoją kolej. W południe 28 kwietnia 1948 r. prędkość wiatru wzrosła z 10 do 40 km/godz. i dowodzący *Lewantem* kpt. Dymitr Schreiber zakotwiczył statek bliżej wejścia do portu. W nocy z 28 na 29 kwietnia lewy łańcuch kotwiczny zerwał się (sztorm osiągnął już 8-9 st. B) i statek zaczął dryfować w stronę ładu. O godz. 3.29 rano statek silnie uderzył o grunt, co spowodowało poprzeczne pęknięcie pokładu i burt w rejonie IV ładowni. Kapitan postanowił osadzić statek na brzegu.

10 maja 1948 r. do *Lewanta* podszedł duński statek ratowniczy *Freja* i jego eki-

pa rozpoczęła doraźną naprawę przy udziale załogi. Do wzmocnienia kadłuba użyto m.in. szyn kolejowych z okrętowego ładunku. Nie był to jednak koniec kłopotów, gdyż 15 maja wybuchł konflikt izraelsko-arabski. W następnych dniach statek był dwukrotnie atakowany przez samoloty egipskie, a bomby spadały w odległości 100-150 metrów od statku. 18 maja wskutek ciągłych nalotów, duńscy ratownicy przerwali prace, ale polscy marynarze nie przerywali walki o odzyskanie pływalności. Dla kapitana było oczywiste, że statek nie odzyska jej bez częściowego choćby odlichtunku, jednak trudno było przekonać władze do podstawienia barek i przysłania robotników. Wreszcie załoga zaczęła usuwać ładunek za burtę. Zaczęto od tego stanowiącego własność izraelską – za burtę poszedł papier z zalanej IV ładowni, a po nim ładunek pokładowy rur. Dopiero po oznajmieniu kapitana, że wyrzuci wszystko – a zacznie od ładunku burmistrza miasta – władze podstawily barki. Przydzielono też jedną zmianę dokerów, którzy jednak bojąc się nalotów, nie chcieli pracować.



Olsztyn - statek typu „Hansa A”.

26 maja 1948 r. *Lewant* zszedł z mieżliny na kotwicy, bez pomocy holownika, po wyładowaniu większej części ładunku na barki. Następnego dnia *Freja* przeholowała go do Haify, gdzie dokonano prowizorycznych napraw i dokonano wyładunek. Potem – w lipcu – trafił do suchego doku w San Rocco we Włoszech (wstawiono tam nowe dno i wymieniono 120 płyt poszycia), a w grudniu kontynuowano remont w stoczni Beliard, Crighton & Co. Ltd., w Antwerpii. Do Gdyni przybył dopiero 23 stycznia 1949 r. – z drobnicą i jednym pasażerem „na gapę”.

Lechistan w międzyczasie regularnie pływał na trasie z polskich portów przez Antwerpię do portów palestyńskich, a właściwie izraelskich. Udało mu się uniknąć rozgłosu, być może dzięki temu, że zaangażowano go w dostawy sprzętu wojskowego przez Albanę do greckich partyzantów, którzy usiłowali zaprowadzić w swej ojczyźnie komunistyczne porządki. Przy okazji takich rejsów wszelkie awarie czy drobne kolizje były zazwyczaj załatwiane przez odpowiednie służby poprzez szybką wypłatę gotówki poszkodowanemu, z naddatkiem odpowiednim do zniechęcenia zgłoszenia wypadku odpowiednim władzom. Jeden z tych mocno utajnionych rejsów miał miejsce w styczniu 1949 r., z ponemieckim sprzętem do albańskiego Durres. Potem przez cały rok, dla zachowania tajemnicy, port ten był pierwszym po opuszczeniu Gdyni. Można przypuszczać, że w podobny proceder zaangażowany był też *Lewant*, gdyż wśród odwiedzanych przez niego w tym okresie portów również znajdował się Durres.

Z końcem 1950 r. polskie przedsiębiorstwa armatorskie wywodzące się z czasów przedwojennych, zaprzestały działalności. W ich miejsce 1 stycznia 1951 r. powołano nowe, które przejęły statki. *Lewant* i *Lechistan* trafiły do PLO. Formalnie odkupiono je od Żeglugi Polskiej w maju 1953 r., płacąc po 80 tys. funtów (896 tys. złotych) za każdy statek.

Nadal pływały na szlaku lewantyńskim, choć w latach 1953-1954 *Lechistan* okazjonalnie wykorzystywano do obsługi polskich statków rybackich na Morzu Północnym, jako transportowiec rybacki. W lipcu 1956 r. *Lewant* płynąc z Gdyni do Izmiru zderzył się w gęstej mgłę na Morzu Północnym z idącym kontrkursem dużo większym, hiszpańskim statkiem *Monte Serantes* (5940 BRT). Siła zderzenia była tak duża, że *Lewant* przechylił się na burtę, jego stewa dziobowa uległa skręceniu, prawa kluza kotwiczna została wyrwana, a winda kotwiczna uszkodzona. Prawa kotwica *Lewanta* utkwiała w dziobie „hiszpana”, który wyrwał ją z kluzy i wyciągnął łańcuch kotwiczny polskiego statku na około 7 szakli. Obydwa statki z maszynami pracującymi wstecz zatrzymały się połączone łańcuchem kotwicznym. Ten zaczął je ściągać do siebie i wkrótce dziób hiszpańskiego statku uderzył w burtę *Lewanta* na wysokości IV ładowni. Poszycie na polskim statku uległo wgięciu aż do żez. *Lewanta* skierowano do remontu w Antwerpii.

Kolejna kolizja tego statku zdarzyła się 16 grudnia 1965 r., gdy w Kanale Kilońskim uderzył go niewielki szwedzki statek *Stella Maris* (560 BRT). Tym razem skończyło się na drobniejszych uszkodzeniach. Jeszcze raz go naprawiono – załoga bar-

dzo chciała, aby statek zaliczył 100 podróży pod polską banderą. Los zrzucił, że podróż przedostatnia była nietypowa, w czarterze pierwszego armatora – Svenska Orient Linien. A wracając z setnej podróży, do greckiego portu Volos, *Lewant* trafił na Morzu Śródziemnym w silny sztorm. Pokonał go i 16 grudnia 1966 r. przybył do Gdyni. W tydzień później w Gdańsku został spisany ze stanu floty PLO, a z końcem roku – przekazany nieodpłatnie Zarządowi Portu Gdańsk. Używany był jeszcze przez sześć lat jako magazyn pływający *M-ZPGda-21*, a we wrześniu 1972 r. sprzedano go do Belgii na złom.

Drobne awarie i kolizje zdarzały się również *Lechistanowi*. W grudniu 1962 r. zyskał sławę, gdy w rejonie latarniowca Gedser Rev uratował 30 członków załogi brytyjskiego statku *Link One*, który zatonął po kolizji z radzieckim statkiem *Pulkowo*. Awarie były coraz częstsze i coraz poważniejsze, i we wrześniu 1964 r. przewidziano, że w 1966 r. zostanie skasowany. Los chciał inaczej. W styczniu i lutym 1965 r. doznał w sztormach poważnych uszkodzeń silnika i układu napędowego. Odkształcone zostały fundamenty silnika i pękł wał korbowy. Z kolei odchylenie linii wałów spowodowało pęknięcie łożyska ramowego i pęknięcia wału. Uznano, że remont byłby zbyt kosztowny i 9 marca statek został ogłoszony jako opuszczony przez armatora. A w czerwcu *Lechistan* sprzedano hiszpańskiej firmie złomowej.

Nowy tonaż na linię lewantyńską

Po zakończeniu działań wojennych i przejęciu statków Żeglugi Polskiej pod jurysdykcję rządu w Warszawie, armator ubiegać się zaczął o nowe jednostki. Za najlepiej nadające się na linię lewantyńską uznano statki wojennej budowy niemieckiej typu „Hansa A”. W rezultacie rozmaitych zabiegów, do służby w barwach Żeglugi Polskiej weszły trzy jednostki tego typu – wszystkie w ramach podziału floty ponemieckiej. W maju 1947 r. przejęto dwa: *Olsztyn* i *Opole*.

Budowę pierwszego z nich rozpoczęto w stoczni de Noord w Alblasserdam, w Holandii, na zamówienie niemieckie. Został wodowany 2 marca 1944 r., a następnie ukończony w stoczni Flensburger Schiffsbau Ges. w lutym 1945 r. jako *Imkenturm*. Po zakończeniu wojny przekazano go władzom brytyjskim jako *Empire Gantry*. Trafił do puli „radzieckiej” i po przekazaniu Związkowi Radzieckiemu



Lewant na emeryturze jako magazyn pływający w Gdańsku.

Dane techniczne statków Żeglugi Polskiej linii lewantyńskiej

Nazwa	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Moc maszyn	Prędkość	Załoga
<i>Lewant</i>	1930	1923 BRT, 996 NRT	3070 t	93,0 p.p. × 13,1 × 5,4 m	20000 KM	10 w.	23
<i>Lechistan</i>	1929	19637 BRT, 9637 NRT	3240 t	93,0 p.p. × 13,1 × 5,2 m	20000 KM	12 w.	27
<i>Lewant II</i> (projekt)	1939	2700 BRT, 1450 NRT	4000 t	113,5 p.p. × 14,7 × 6,2 m	2800 KM	14 w.	?
<i>Olsztyn</i> („Hansa A”)	1945-1950	1877 BRT, 812 NRT	6318 t	91,8 × 1,5 × 5,5 m	1200 KM	9 w.	27

w 1946 r. otrzymał nazwę *Feodosia*. Rosjanie z kolei przydzielili go do grupy przeznaczonych Polakom. Przybył 24 czerwca 1947 r. do Gdańska i tam został przejęty przez polską załogę.

Statek *Opole* zbudowano w stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze i wodowano 6 stycznia 1944 r. Po przeholowaniu do stoczni Lübecker Flenderwerft w Lubece, statek został ukończony 10 stycznia 1945 r. jako *Irene Oldendorff*. 10 października 1945 r. przekazano go w Methil Brytyjczykom, którzy zmienili nazwę na *Empire Contess*. Po roku został oddany Związkowi Radzieckiemu i nazwany *Omsk*. 17 maja 1947 roku przybył do Stoczni Gdyńskiej, a po remoncie i dokowaniu, wypłynął 17 lipca 1947 r. w pierwszy rejs do portów Bliskiego Wschodu, pod dowództwem kpt. Jerzego Lewandowskiego. W październiku, po remoncie, w pierwszy rejs eksploatacyjny na Bliski Wschód pod polską banderą wyruszył też *Olsztyn* dowodzony przez kpt. Bolesława Mikszę. Potem *Opole* cały czas pozostawało na linii lewantyńskiej. Natomiast *Olsztyn* przejściowo kierowano na inne linie. Statek doraźnie woził ziemniaki do Londynu, rudę ze Szwecji, węgiel do Gandawy.

W październiku 1950 r. *Opole* powróciło ze swego ostatniego rejsu w barwach Żeglugi Polskiej. Po rozładunku, na polecenie ministerstwa z 28 sierpnia 1950 r., przekazano statek marynarce wojennej. Po adaptacji wszedł do służby jako okręt szkolny *Zetempowiec*. W 1957 r. zmieniono jego nazwę na *Gryf*, a w ostatni rejs – po Zatoce Gdańskiej – wypłynął w 1975 r. Następnie postawiono go przy oksyjskim nabrzeżu jako barkę koszarową BK-5, a w grudniu 1988 r. wycofano ze służby i sprzedano na złom.

W jego miejsce na linii lewantyńskiej zatrudniono statek *Marchlewski* – również należący do typu „Hansa A”. Była to dawna *Oliwa*, której budowę rozpoczęto w lip-

cu 1943 r. w stoczni Stettiner Oderwerke, z przeznaczeniem dla armatora Argo-Reederei. W kwietniu 1945 r. wojska radzieckie zajęły statek znajdujący się jeszcze na pochylni, a dwa lata później niewykończony kadłub przyznano Polsce. Stocznie szczecińskie podjęły się dokończenia budowy na zlecenie GAL, z przeznaczeniem dla Żeglugi Polskiej. Ponieważ zarząd ŻP postanowił, że wszystkie statki „Hansa A” otrzymają nazwy zaczynające się na literę „O”, 24 kwietnia 1948 r. statek zwodowano pod nazwą *Oliwa*. Było to pierwsze wodowanie statku pełnomorskiego w Polsce. Matką chrzestną została Maria Gutowska – żona dyrektora Zjednoczonych Stoczni Polskich. W sierpniu tego roku *Oliwę* przeholowano do Stoczni Gdańskiej do wyposażenia, a w 1950 r. budowanej jednostce nadano bardziej słuszną nazwę *Julian Marchlewski*. Ukończony 31 sierpnia 1950 r. wszedł w końcu do eksploatacji Żeglugi Polskiej jako *Marchlewski*. W pierwszym rejsie, wiodącym z Gdańska do portów Lewantu i zakończonym 7 grudnia 1950 r., dowodził nim kpt. Alfred Kienitz.

Potrzeby tonażowe rozwijającej się linii lewantyńskiej stale rosły. Żegluga prowadziła rozeznanie rynku chcąc zakupić lub zamówić nowe statki i w rezultacie analizy możliwości i ofert, rozpoczęto rozmowy ze Stoczną Gdańską. Zakończono je podpisaniem 16 grudnia 1950 r. umowy na budowę „5 stalowych motorowych drobnicowców po 4000 dwt”. Były to statki typu B50, o których wspomnieliśmy już wcześniej, a które weszły do eksploatacji już po likwidacji Żeglugi Polskiej.

Olsztyn i *Marchlewskiego* formalnie przekazano PLO 2 stycznia 1951 r. To nowo powstałe przedsiębiorstwo państwowe formalnie rozpoczęło działalność z dniem 1 stycznia 1951 r. Oficjalny komunikat opublikowany w prasie tak uzasadniał zmiany organizacyjne Polskiej Marynarki Handlowej:

„Stały wzrost tonażu PMH, która w planie 6-letnim trzykrotnie będzie powiększona, spowodował już pod koniec pierwszego roku planu sześcioletniego konieczność zmiany struktury organizacyjnej polskiej floty. Rok 1951 – jako drugi rok planu 6-letniego rozpoczęty został w transporcie morskim realizacją tej zmiany. Dotychczasowe istniejące przedsiębiorstwa zaprzestały swej działalności z dniem 31 grudnia 1950 r. W miejsce tych starych przedsiębiorstw, których schemat organizacyjny opierał się na metodach kapitalistycznych zostały powołane nowe przedsiębiorstwa, które rozpoczęły swą działalność z dniem 1 stycznia 1951 r.”

Polskie Linie Oceaniczne przejęły między innymi linię Gdynia – Lewant (tak nazywano ją w ówczesnych publikacjach) wraz z obsługującymi ją statkami: *Morska Wola*, *Stalowa Wola*, *Lechistan*, *Lewant*, *Marchlewski*, *Olsztyn* oraz czarterowanym *Wilhelm Torkildsen*.

Olsztyn w grudniu 1954 r. przekazał PŻM. Pływał głównie w trampingu na wodach europejskich, a okazjonalnie obsługiwał polskie statki rybackie jako pomocnicza baza rybacka na Morzu Północnym. Sprzedany na złom w lutym 1972 r., został pocięty w Brugii.

Marchlewski w PLO pływał na linii lewantyńskiej, potem – śródziemnomorskiej, a w 1966 r. skierowano go na linię do portów Morza Czarnego. 20 kwietnia 1968 r. został przekazany nieodpłatnie PŻM. Nie znalazł uznania u nowego właściciela, który nie skierował go do eksploatacji. Przejęty 28 czerwca 1969 r. przez Zarząd Portu Szczecin służył jako magazyn pływający oznaczony MP-ZPS-6. W lipcu 1982 r. został odholowany na złom, do portu Hamina w Finlandii.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Za morze za chlebem

O losie naszych rodaków na emigracji przedwojenne „Morze” pisało niemało. Szczególnymi „względami” cieszyli się koloniści zasiedlający Amerykę Południową, bowiem w tamtym kierunku wyjeżdżało ich najwięcej.

W numerze z listopada 1933 roku ukazał się artykuł ukazujący perypetie polskich emigrantów w Brazylii: *Brazylja jest dzisiaj jeszcze bardzo dziewiczym krajem. Przed 60 laty, kiedy lądowali na jej brzegach pierwsi koloniści polscy, była stokroć pierwotniejsza. Imigranci polscy przechodzili całą gebennę cierpien w tym dzikim i niezorganizowanym kraju. (...) Wygnała ich z kraju nędza i nadzieja zdobycia własnego kawałka ziemi za dalekim morzem. Znęcony przez*

O perypetiach polskich emigrantów w Brazylii donosi tekst z listopada 1933 roku.



naganiaczy emigracyjnych i agentów linii okrętowych, jechał do Brazylii najbiedniejszy proletarijat rolny; parobcy dworscy, komornicy, małorolni, synowie gospodarscy, otrzymujący po rodzicach w spadku nie ziemię, lecz splaty pieniężne. Po nieopisanie uciążliwej podróży na ówczesnych niehigienicznych międzypokładach, czekała ich stokroć gorsza wędrówka przez góry, rzeki i puszcze dziewicze, do ziem wyznaczonych im przez rząd brazylijski. Po dobrnięciu do celu podróży, zastawali tylko nędzne sklecone szałas, nieco prymitywnych narzędzi, trochę żywności i gęste puszcze, które trzeba było pokonać pod groźbą śmierci głodowej. Nie mieli odwagi powrotu. Skromne ich zasoby albo rozeszły się w czasie drogi, albo były tak nikle, że nie starczyłyby na powrót. (...)

Nadeszły lepsze czasy. Kolonista, odsunąwszy od siebie widmo śmierci głodowej, pomyślał o potrzebach wyższego rzędu. (...) Nie znajdując nic godnego naśladowania u swych sąsiadów, kolonista polski postanowił za wszelką cenę pielęgnować tradycje polskie i odrobinę kultury, wywiezionej z kraju ojczystego. Przystąpił najpierw do budowy kościoła. (...) W miarę napływu dalszych partij kolonistów i przybywania inteligentów, powstawały szkoły polskie. (...) Często nauczycielem był umięjący czytać i pisać kolonista. Ta odrobina wiedzy zdo-

bywana w marnych szkołach wystarczała jednak w zupełności analfabetom i półanalfabetom, przybywającym z kraju, gdzie proletarijat rolny w owych czasach, nie był objęty nauczaniem.

Budowa kościoła i szkoły znamionowała koniec okresu pionierskiego. Dobrobyt kolonistów wzrastał. Gęstwą puszczy dziewiczej coraz częściej znaczyły obszerne łany fiżonu, kukurydzy, żyta, pszenicy. Zaczęto na większą skalę hodować świnie, krowy i kury. Mięso, którego tak łaknął w starym kraju, stało się jego codziennym pokarmem. Zaczął jeść smacznie i tłusto. Korzystał z każdej uroczystości rodzinnej czy narodowej, aby nabulać się i nadużywać, wetując sobie stokrotnie biedę krajową i nędzę życia pionierskiego. (...)

Minęło jeszcze wiele lat. Starzy pionierzy schodzili powoli do grobu, na widowni pojawiły się ich dzieci. Bogactwo kolonistów rosło, kraj rozwijał się, miasta, niegdyś marne i opuszczone, zakwitły nowem, bujnym życiem. (...)

Mocarstwość jak po grudzie

W numerze „Morza” z lutego-marca 1934 roku, w dodatku „Pionier kolonialny”, znalazł się artykuł „Z planem - dla jutra” Kazimierza Głuchowskiego, prezesa zarządu i jednego z założycieli Związku Pionierów Kolonialnych opisujący ówczesne kolonialne aspiracje części społeczeństwa II RP: (...) *I kiedy z dumą patrzeć możemy na nasz wysiłek nad morzem, kiedy chełpić się nam wolno potężnem naszym dziełem - Gdynią, kiedy bandera nasza coraz dalej zaczyna docierać, znacząc szlaki naszego pędu w świat szeroki - niestety, nie możemy powiedzieć, że w dziedzinie naszej ekspansji ludzkiej zrobiliśmy to, co należy,*

że i na tem polu postęp nasz jest widoczny, że rzuciliśmy trwałe podwaliny pod planową a śmiałą, dla jutra i potęgi Rzeczypospolitej i narodu, politykę emigracyjno-kolonjalną. (...)

Program nasz, który rzuciliśmy przed naród, stał się - rzecz można - dzisiaj programem narodu, społeczeństwa i staje się programem czynników miarodajnych.

Postulat koncentracji masowej emigracji na terenie Parany stał się już dogmatem.

Idea Angoli, jako terenu narazie dla jednostek i grup, a potem dla mas, została spopularyzowana.

Koncepcja kondominium gospodarczego w kolonjach francuskich, a przede wszystkim hasło pozyskania dla Polski przy rewizji mandatów kolonialnych części kolonij niemieckich, poza jednostkami, poza kilku demagogicznymi doktrynerami, zyskało sobie uznanie całego narodu.

To plon naszej dwuletniej pracy. Gorzej jednak, kiedy patrzymy przed siebie.

Sprawa realizacji programu uznanego, programu mocarstwowej potęgi państwa i wielkości narodu, idzie jak po grudzie. (...)

Ogromnym wysiłkiem Pionierów przeprowadzonej wyprawy badawczej do Angoli - jak dotąd - nie wyzyskano i słyszy się już o nowej wyprawie badawczej, a głucho o inicjatywie twórczej.

Projekt kondominium kolonialnego z Francją stoi w miejscu i nie tak dawno przepuszczono wielką sposobność wywarcia nacisku na francuskie czynniki, dając im znowu potężny kontyngent naszych robotników bez większych dla nas korzyści, wprost powiem, za miskę soczewicy. (...)

W tym samym numerze znalazł się artykuł „Siły potencjalne naszej emigracji jako źródła rozwoju polskiej polityki morskiej”, w którym czytamy, jak to wyjeżdżający z kraju Polacy przyczyniają się do rozwoju firm przewozowych: *Emigracja nadmiaru ludności z kraju może być traktowana z punktu widzenia polityki wewnętrznej, jako normowanie rynku pracy, lub może być czynnikiem polityki mocarstwowej danego państwa, jako instrument jego ekspansji zamorskiej. (...)*

Strach przed własną odwagą, oto była charakterystyka dotychczasowej polityki emigracyjnej, jeżeli chodzi o wykorzystanie naszej emigracji dla naszej polityki morskiej. (...)

Sięgnijmy do przykładów państw starych, które dziś są potęgami morskimi

i zanalizujmy przyczyny powstawania ich potęgi, a wtedy dopiero, przy tej analizie, dowiemy się, że państwa te, ich porty, ich flota, zawdzięczają swą potęgę aktywnej polityce emigracyjnej, prowadzonej pod kątem widzenia wykorzystania sił potencjonalnej emigracji danego kraju dla polityki ekspansji gospodarczej tegoż kraju. (...)

Od początku powstawania portu w Gdyni, Rząd Polski ma tyle ofert, wiele jest państw mających własną flotę, na tworzenie bądź z nimi do spółki, bądź na innych warunkach, nowych flot mieszanych, a nawet pływających pod banderą polską. Wszystkie te oferty mają jedynie cel - uchwycenie przewozu naszego emigranta. Gdyby tego emigranta nie było, nie mielibyśmy wcale tych ofert, albo byłyby one skierowane jedynie w celu uchwycenia przewozu polskiego towaru.

Historia rozwoju gospodarczego przy-morskich państw europejskich jest tak ściśle związana z umiejętnością wykorzystania sił potencjalnych własnego lub cudzego emigranta, jako pioniera kolonialnego, że mówić dziś o naszej polityce morskiej i jej źródłach rozwoju jest nie do pomyślenia bez planu zdyskontowania tej naszej największej siły, jaką może stać się polska emigracja, przeprowadzana nie pod kątem widzenia li tylko regulowania rynku sił roboczych w kraju, ale przede wszystkim jako potężna siła naszego rozwoju gospodarczego w związku z naszą polityką morską. Zaprzepaszczenie sił naszej emigracji równałoby się marnowaniu dóbr narodowych.

Nieludzkie istoty

W kwietniowym numerze miesięcznika z 1934 roku, Konstanty Lech opisuje pierwsze przeżycia świeżo upieczonych kolonistów: *Wszyscy emigranci zebrali się na przodzie okrętu. Nastrój uroczysty, bo oto w dali wylania się z wody sine pasmo gór.*

- Nareszcie!
- Po trzech tygodniach wody! (...)

Te trzy tygodnie były ciężkie: choroba morska, jedzenie, łóżka! - ale budził się człowiek ze spokojem, że dzień jakoś tam przejdzie, choćby się do niego nic od siebie nie wniosło. (...)

Upał nieznośny, zaduch portu towarowego - złane potem istoty, mało do ludzi podobne, dźwigają na grzbietach pełne wory!

- Ziemia „obiecana”! (...)



Konstanty Lech opisuje pierwsze przeżycia świeżo upieczonych kolonistów - kwietnia 1934 r.

Dogadano się z tragarzami, że co większe kufry zawieźć do okrętu należy. Własne mięśnie nie wystarczą - trzeba będzie zapłacić tym czarnym! Włosy zjechały się na głowach, gdy emigranci zrozumieli cenę. Trzydzieści molrejsów od kufra! Toż to dla wielu całe ich mienie. Niejeden wierzył, że za te pieniądze dojedzie na miejsce i jeszcze rodzinę przez najgorszych kilka dni utrzyma! (...)

Pociąg przez się pod górę, sapie ze zmęczenia, dudni, dudni nad przepaściami, wwierca się w tunele, ślizga się po zboczach, wystukuje rytmicznie w duszach przybyszów:

- Do góry! - z góry - to tutaj! - Parana?! (...)
- I my siac będziemy.
- Własną pszenicę!
- Na swoim!
- Choćby i na słońcu!
- Choćby i w czasie ulewy!
- Sił wystarczy!
- Wystarczy!
- Doczekamy zbiorów!
- Doczekamy!
- Strzymamy, choć dusza czasem za ojcowizną zapłacze.
- Strzymamy!

Oczywiście Polacy nie zasiedlali tylko Ameryki Południowej, ale wyruszyli na wszystkie kontynenty. Niektórzy znajdowali się tam wbrew własnej woli. Listopadowy numer „Morza” z 1934 r. opisuje polską kolonię w Mandżurii: *Kolonia polska w Mandżurji liczy około 5.000*



Robin Knox-Johnston cieszy się ze zwycięstwa w regatach Golden Globe.

Wczesnym rankiem 10 lipca 1969 roku, około 600 mil morskich na zachód od Azorów, oficer wachtowy płynącego przez Atlantyk, brytyjskiego statku pocztowego *Picardy*, zauważył jacht. Łódź wyglądała jakby dryfowała bez celu. Na burcie miała wypisaną nazwę *Teignmouth Electron*. Na pokładzie nie było nikogo.

Kapitan *Picardy* kazał zatrzymać statek i przeszukać jacht. W środku wszystko wyglądało tak, jakby przed chwilą ktoś tam jeszcze przebywał. Ponton ratunkowy tkwił na swoim miejscu. Ostatni zapis z dziennika pokładowego wskazywał jed-

nak, że zrobiono go dwa tygodnie wcześniej.

Marynarze orzekli, że na łodzi musiało dojść do tragicznego wypadku. Prowadzący ją człowiek wypadł zapewne za burtę. Lektura znalezionych na jachcie dokumentów ujawniła bardziej dramatyczną prawdę. Jak się okazało, kapitan *Teignmouth Electron* - Donald Crowhurst - popełnił samobójstwo.

Trzy lata później, 5 lutego 1972 roku, na drzewie w lesie koło wsi Ewell Minnis, niedaleko Dover znaleziono zwłoki innego żeglarza: Nigela Tetleya. Powie-

*Na morzu „rekord”
to idiotyczne słowo*

Wyścig szaleńców

To była żeglarska przygoda wszech czasów. Z dziewięciu śmiałków, którzy wystartowali w pierwszych regatach samotników dookoła świata bez zawijania do portów i pomocy z zewnątrz, do mety dotarł tylko jeden.

sił się prawdopodobnie trzy dni wcześniej.

Co łączyło te dwa, tak odległe od siebie – zarówno w sensie czasowym, jak i geograficznym – wydarzenia? Na przełomie 1968 i 1969 roku obaj ci ludzie byli bardzo znani. Ich nazwiska powtarzane były z podziwem w niemal każdym zakątku świata. Brali bowiem udział w regatach Sunday Times Golden Globe, które były pierwszym w historii żeglarskim wyścigiem samotników dookoła świata non stop.

Wydaje się, że obaj nie potrafili unieść ich ciężaru. W Polsce (nakładem wydaw-



Suhaili – jacht Knoxa-Johnstona.

nictwa Mayfly w serii „360 stopni”) ukazała się właśnie opowiadająca o nich znakomita książka Petera Nicholasa „Wyprawa szaleńców” i film „Na głęboką wodę” (wszystkie cytaty i zdjęcia użyte w tym artykule pochodzą właśnie z nich).

Wyzwanie dla każdego

Regaty samotników dookoła świata, choć nadal należą do największych żeglarskich wyzwań i potrafią być śmiertelnie niebezpieczne, nie wzbudzają już dzisiaj takich powszechnych emocji, jak w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Ludzie potrafili już wtedy latać w kosmos, jednak samotne okrążenie ziemi pod żaglami bez zawijania do portów i pomocy z zewnątrz wciąż pozostawało poza ich zasięgiem. Nic zatem dziwnego, że rozpałało wyobraźnię.

Pierwszym żeglarzem, który samotnie opłynął świat na jachcie *Spray* był, w latach 1895-1898, Joshua Slocum. W ciągu

następnych siedemdziesięciu lat, zaledwie dwudziestu śmiałkom udało się powtórzyć ten wyczyn. Mało brakowało, a jeden z nich, również Anglik, Francis Chichester, w latach 1966-1967, na jachcie *Gypsy Moth III*, zrobiłby to bez przytanku. W czasie swojego rejsu dookoła świata Chichester zatrzymał się tylko raz.

Jego wyprawa stała się sławna, a on sam został bohaterem narodowym Wielkiej Brytanii. Przede wszystkim jednak jego wyczyn udowodnił, że opłynięcie świata dookoła non stop jest możliwe. Najszybciej zrozumiała to brytyjska gazeta „Sunday Times”. 17 marca 1968 roku ogłosiła ona, że organizuje wyścig dookoła świata pod nazwą Golden Globe.

„Nagroda w wysokości 5000 funtów (wówczas całkiem spora suma – red.), ufundowana przez gazetę „Sunday Times”, zostanie przyznana żeglarzowi, który samotnie okrąży świat, wyruszając z portu na wyspach brytyjskich między 1 lipca a 31 października 1968 roku.

Trasa wyprawy wiedzie przez trzy przylądki (Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn).

Złoty Glob przyznany zostanie pierwszemu żeglarzowi, któremu uda się samotnie okrążyć świat bez zawijania do portów. Zarówno meta, jak i start muszą znajdować się w tym samym porcie, położonym na północ od 40 stopnia szerokości geograficznej północnej. Trasa wyprawy prowadzić ma przez trzy przylądki.

W obu przypadkach podróż musi odbyć się bez żadnego wsparcia osób trzecich. Po starcie na pokład łodzi nie można dostarczać paliwa, żywności, wody ani sprzętu.

Oto jedyne warunki wyścigu. Ten sam żeglarz może odebrać obie nagrody. (...) Do imprezy przystąpić mogą żeglarze każdej narodowości, a ich łodzie mogą być skonstruowane w dowolny sposób i w dowolnym miejscu.” - stwierdzało ogłoszenie.

Otwarty charakter wyścigu spowodował, że mógł się do niego zgłosić każdy, nawet zupełny żeglarski żółtodziób. Ostatecznie wystartowało dziewięciu ludzi.

Pierwszy, 1 czerwca 1968 roku, na 9-metrowym słupie z włókna szklanego o nazwie *English Rose IV*, wyruszył 29-letni kapitan brytyjskiej armii John Ridgway. Tydzień później, 8 czerwca, wypłynął były sierżant armii brytyjskiej 27-letni Chay Blyth. Jego łódka – *Dytiscus III* – była niemal bliźniakiem konstrukcji Ridgwaya. Obaj panowie znali się zresztą dobrze, bo w 1966 roku pokonali wspólnie Atlantyk szalupą wiosłową. Kolejny był 28-letni kapitan brytyjskiej marynarki handlowej Robin Knox-Johnston. 18 czerwca opuścił Falmouth na 9,5 metrowym keczu *Subaili* zbudowanym z drewna tekowego w Indiach.

Potem nastąpiła przerwa aż do 22 sierpnia, kiedy to na prawie 10-metrowym stalowym keczu *Joshua*, wyruszył w rejs 45-letni Francuz Bernard Moitessier, żeglarz i pisarz. Tego samego dnia w drogę, na 9-metrowym stalowym kutrze gąflowym o nazwie *Captain Browne*, wybrał się inny Francuz (zarazem przyjaciel Moitessiera) Loick Fougeron. Miał 42 lata. Był właścicielem firmy motocyklowej w Casablance. 24 sierpnia wystartował kolejny Anglik, 57-letni były dowódca okrętu podwodnego Royal Navy (wtedy już farmer), Bill King. Prowadził 13-metrowy drewniany szkuner *Galway Blazer II*. Był najstarszym żeglarzem w stawce.

16 września dołączył do nich Nigel Tetley, 45-letni komandor podporucznik

Królewskiej Marynarki Wojennej. Płyną swoją długą na 12 metrów i szeroką na prawie 7 metrów łodzią – trójkadłubowym keczem *Victress* wykonanym ze sklejki.

Niemal w ostatnim momencie – 31 października – do regat dołączyło jeszcze dwóch ludzi. 36-letni włoski żeglarz Alex Carozzo na 20-metrowym, formowanym na zimno, drewnianym keczu *Gancia Americano* zbudowanym specjalnie na potrzeby Golden Globe i 36-letni angielski inżynier elektryk Donald Crowhurst na 12-metrowym trimaranie ze sklejki z ozagłowaniem typu kecz o nazwie *Teignmouth Electron* (była to zmodyfikowana kopia łódki Nigela Tetleya).

Kłamstwa Crowhursta

Golden Globe nie miał pewnych faworytów. I nie musiał mieć. Wyścig sam szybko eliminował najsłabszych. Pierwszy wycofał się z regat Carozzo powalony chorobą wrzodową już kilka tygodni po starcie. Niewiele później zrezygnował Ridgway, którego pokonały usterki jachtu. Wkrótce po nim, 13 września, pogoda zamknęła drogę do sławy Blythowi. Dwa miesiące później to samo stało się z Fougersonem i Kingiem.

Sytuacja wyklarowała się po minięciu Przylądka Horn. Pierwszy z powrotem na Atlantyku znalazł się Knox-Johnston, drugi Moitessier, trzeci Tetley. Stało się jasne, że to pomiędzy tymi żeglarzami rozegra się walka o zwycięstwo. Za nimi nieoczekiwanie uplasował się Crowhurst.

Początkowo niewielu zwracało na niego uwagę. Nie był typem żeglarza. Do

startu w regatach zmusiła go rozpaczliwa sytuacja finansowa, w której znalazł się przez nieudane interesy i troska o przyszłość swojej rodziny. Crowhurst był kochającym ojcem czwórki dzieci. Na filmie „Na głęboką wodę” dołączonym do wspomnianej wyżej książki Nicholasa wygląda na nieśmiałego, nieco zagubionego człowieka z niepokojącym wyrazem oczu.

Crowhurst startował pod ogromną presją. Dla niego zwycięstwo w regatach nie było tylko sprawą prestiżu, oznaczało być albo nie być. Niestety, od samego startu Crowhurst nie radził sobie z żeglowaniem i jachtem. Jeszcze na Atlantyku zorientował się, że samotne opłynięcie ziemi jest poza zasięgiem jego możliwości. W grudniu postanowił więc uciec się do oszustwa. Zaczął podawać fałszywe dane dotyczące swojego położenia, tak aby w Anglii myślano, że posuwa się naprzód. W rzeczywistości zaś czekał na południowym Atlantyku aż jego rywale miną Horn. Wtedy miał się wśliznąć między nich i wrócić do domu jako jeden z pierwszych.

Dzisiaj, w dobie wszechobecnej elektroniki i GPS-u, realizacja takiego planu nie byłaby możliwa. Położenie jachtu można w każdej chwili precyzyjnie ustalić, kontakt zaś z zawodnikiem zapewnia telefonnia satelitarna, komórkowa i internet. Wtedy było inaczej. Nie było satelitów, a komunikację zapewniały niedoskonałe radia, które nie raz się psuły. Bywało, że żeglarz nie mógł przesłać żadnej wiadomości przez całe tygodnie, a nawet miesiące. Jeśli miał szczęście, mógł to zrobić kiedy napotkał po drodze jakiś statek, ale często uczestnicy regat pływali trasami odległymi o setki czy

tysiące mil morskich od uczęszczanych szlaków handlowych.

Plan Crowhursta mógł się zatem udać. Nie był on zresztą jedynym, któremu myśl o oszustwie przyszła do głowy. „Zastanawiałem się nawet, czy przez rok nie wylegiwać się na słońcu, a potem nie wrócić do domu i nie powiedzieć, że opłynąłem cały świat...” – wyznał John Ridgway. Szybko się jednak opamiętał: „Po pierwsze, sądziłem, że nie można tego dokonać – zbyt wielu ludzi mogłoby domyślić się, że to kłamstwo. Po drugie – i najważniejsze – ja sam nie mogłbym żyć ze świadomością oszustwa na tak wielką skalę”.

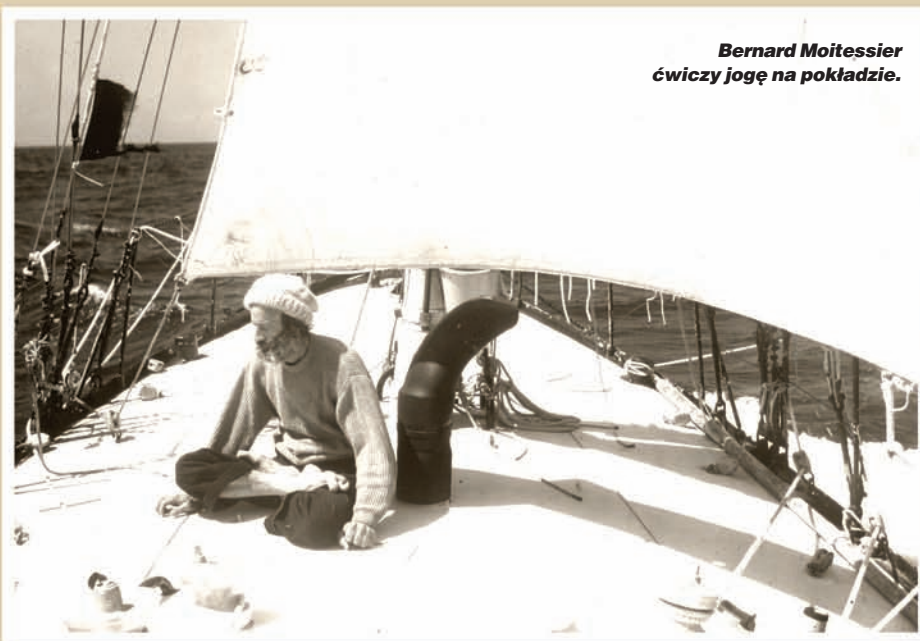
Crowhurst postanowił jednak spróbować. Musiał postępować ostrożnie. Zdawał sobie sprawę, że nie może przypląć na metę na pierwszym miejscu, bo byłoby to zbyt grubymi nićmi szyte. Bał się, że wtedy zostanie dokładnie sprawdzony i oszustwo może wyjść na jaw. Najlepiej gdyby wrócił do Anglii w środku stawki, bez wielkiego sukcesu, ale i bez wielkiego wstydu. Los jednak zrządził inaczej.

Donald Crowhurst – największy przegrany regat Golden Globe.



Fot. materiały prasowe www.360stopni.org

Fot. materiały prasowe www.360stopni.org



Bernard Moitessier
ćwicz jogę na pokładzie.



Jacht Crowhursta - Teignmouth Electron - po odnalezieniu.

Wszystko skończone

Końcówka Golden Globe miała nieoczekiwany przebieg. Najpierw z regat wycofał się Moitessier. W pewnym momencie, będąc już na Atlantyku, zawrócił na południe w kierunku Australii podejmując decyzję o niewracaniu do Europy.

Samotna podróż dookoła świata zmieniła Francuza. Jak sam twierdził, nadała nowy sens jego życia. W tym nowym życiu nie było miejsca na blichtr i sławę. W Moitessierze było coś z mistyka i ascety. *„Chcę kontynuować podróż, wciąż bez zawijania do portu, w kierunku Australii i Oceanii – tam, gdzie jest o wiele więcej słońca i spokoju niż w Europie. Proszę, byście nie myśleli, że próbuję pobić rekord. Na morzu „rekord” to idiotyczne słowo. Ruszam dalej bez zachodzenia do portu w stronę Wysp Pacyfiku, ponieważ szczęśliwy jestem na morzu, a może i dlatego, by uratować moją duszę.”* - napisał w liście do „Sunday Timesa”.

Tuż przed metą z wyścigu odpadł także Tetley. Sztorm zatopił jego jacht. W regatach pozostali więc już tylko Robin Knox-Johnston i Donald Crowhurst. Ten pierwszy dotarł do Falmouth 22 kwietnia o godz. 15.25. Na lądzie przywitały go wiwatujące tłumy. *„Wkrótce potem, gdy znalazł się już na spokojniejszych wodach przybrzeżnych, do Subaili dołączyła motorówka Królewskiego Urzędu Cła i Akcyzy. Urzędnicy weszli na pokład zniszczonego kecza, by dopełnić formalności.*

– Skąd płynie łódź? – zapytał starszy rangą celnik, nie potrafiąc zachować powagi.

– Z Falmouth – odparł Robin Knox-Johnston.” Tak scenę powitania opisuje Nichols.

Teraz wszyscy czekali już tylko na Crowhursta. Mimowolnie, i na nieszczęście dla siebie, stał się wielką sensacją. Anglicy szykowali kolejną fetę na jego przyjęcie. Tymczasem żeglarz, samotny na swojej łódce, świadom oszustwa, zaczął pograżać się w szaleństwie. Świadczą o tym olbrzymie ilości zapisków odnalezionych po jego śmierci. Bełkotliwe, pełne niejasnych mistyczo-matematycznych wywniosków, z których wynika, że czuł się jakby odkrył jakąś prawdę, która ma ocalić świat. Jak potem obliczono, musiał je pisać bez przerwy przez 150 godzin! *”Wszystko skończone. TO ŁASKA”* - to było jedno z ostatnich zapisanych przez niego zdań. Co było potem? Nie wiadomo. Jak wspomnieliśmy wyżej, dwa tygodnie później, jego jacht został odnaleziony, pusty, na środku oceanu.

Regaty Golden Globe miały jednego wielkiego zwycięzcę. Był nim Robin Knox-Johnston, wkrótce obdarzony tytułem szlacheckim jako pierwszy człowiek, który opłynął świat samotnie pod żaglami bez zawijania do portów. Dzisiaj jest szefem firmy, która organizuje etapowe regaty samotników dookoła świata Velux 5 Oceans.

Losy innych uczestników Golden Globe potoczyły się różnie. Jak napisaliśmy wyżej, główny rywal Knoxa-Johnstona, Tetley, tak jak Crowhurst popełnił samobójstwo kilka lat po zakończeniu regat. Moitessier dopłynął do Pacyfiku, a potem kontynuował swój żywot żeglarskiego

wagabundy. Zmarł na raka w 1994 roku. John Ridgway dwukrotnie opłynął świat jachtem. Blyth zrobił to non stop i na dodatek w odwrotnym kierunku. King zaś pokonał Horn. Carozzo i Fougeron zniknęli z życia publicznego.

Golden Globe otworzyły erę samotnych regat dookoła świata. *„Wydawać się może, że w dzisiejszych czasach rejs dookoła świata jest dużo łatwiejszy. Otóż nie. Nadal jesteśmy sami z dala od lądu i pomocy. Przez ostatnie cztery dekady zmieniło się wiele na Ziemi, natomiast wiem, że Ocean Południowy się nie zmienił od tysięcy lat. Był, jest i będzie ogromny, niebezpieczny dla człowieka, który jest intruzem w świecie wody.”* - napisał w przedmowie do książki Nicholasa Zbigniew „Gutek” Gutkowski, pierwszy Polak, który (pod patronatem „Naszego MORZA”) wziął udział w wokółziemskich regatach samotników Velux 5 Oceans (patrz str. 5).

Tomasz Falba

Książki za darmo!



**„Wyprawa szaleńców”
Petera Nicholasa wraz z filmem
„Na głęboką wodę” opowiadają
o regatach Golden Globe
(Mayfly, www.mayfly.pl)**

„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić (58 307-17-90). Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawcy, tym którzy **(ale od godz. 12, 27 czerwca!)** skontaktują się z nami przed innymi, przekażemy za darmo 1 egzemplarz książki **„Wyprawa szaleńców” Petera Nicholasa** (wraz z filmem „Na głęboką wodę”).

Andrzej Perepeczko



No to trznia go!

Zaciekły antagonizm, żeby nie użyć dosadniejszego określenia, między mechanikami i nawigatorami trwa od czasu, kiedy pierwsza maszyna parowa pojawiła się na żaglowcu i ciemnym, brudzącym wszystko dymem zasnuła „biały obłok żagli”.

Na ten temat wypisano tony papieru, a po mesach tysięcy statków krąży masa mniej lub bardziej złośliwych kawałów i opowieści.

Rozmaite są przejawy owego, dodajmy - starannie podtrzymanego - antagonizmu, najczęściej jednak polegają one na co prawda zażartych, ale jedynie słownych starciach. Tak było też i na tamtym statku... A uczestników wydarzenia było dwóch.

Statek nie należał do nowoczesnych i znalazł się pod polską banderą drogą dość skomplikowaną. Jedną z jego z osobliwości, raczej niespotykaną na nowszych jednostkach, był podział mesy oficerskiej na dwie, oddzielone przepierzeniem, części.

W jednej obiadowali trzej oficerowie pokładowi z jednym asystentem i radiooficerem oraz ochmistrz, w drugiej spożywali zasłużone i obfite posiłki trzej mechanicy, trzej asystenci maszynowi i elektryk.

W czasie przedłużającego się i zdecydowanie nudnego rejsu, okazało się, że rozdział mes zamiast uspokajać, zaostbrał stan napięcia między obiema zawodowo różnymi grupami.

• • •

Bohaterem numer jeden był nie pierwszej już młodości, lecz dość krzepko się jeszcze trzymający motorowiec, o którym można było dużo powiedzieć, ale nawet największy konfabulator nie odważyłby się go nazwać szybkim.

Drugi mechanik składał się z krępego kadłuba, mocno osadzonego na krzywych nogach, z których na dodatek jedna była troszeczkę dłuższa od drugiej, co dawało w efekcie szeroko rozkołysany, zgodny z wyobrażeniami szczurów lądowych „marynarski” krok. W postaci wyróżniał się wspaniały w swej objętości brzuch, nad nim zwracała uwagę pokryta siwym włosem i licznymi wymyślnymi tatuażami pierś i wreszcie na krótkim, grubym karku głowa, z zawsze uśmiechniętą twarzą ozdobioną szerokim, spłaszczonym najpewniej w jakiejś bójce nosem i zupełnie nie pasującymi do całości sumiastymi, siwymi wąsami, które kompensowały ich brak w górnych partiach czaszki.

Ubrany był nasz bohater zawsze jednakowo, w spodnie koloru „niegdyś khaki”, jak je określali złośliwie – rzecz jasna – nawigatorzy. Spodnie chyba cudem trzymały się pod olbrzymim brzuchem, a zwalisty tors częściowo tylko zakrywała, jak rok długi rozpięta, flanelowa koszula w kratę.

Drugi majster władał oczywiście tubalnym głosem, rodzącym się chyba w przepaścistych głębinach brzucha.

Bohaterem numer dwa, a ściślej ofiarą niezwykle wymyślnej tortury, był drugi oficer pokładowy. Nerwowy młody człowiek, który wszystkie wolne od wacht i służb chwile poświęcał wyintelektualizowanemu hobby. Rozsmakowywał się bowiem w pięknie polskiego języka, woził ze sobą po wszystkich statkach podręczną, lecz wcale pokaźną biblioteczkę. Po wielekroć analizował długie, zawile wyczelowane zdania Żeromskiego, uwielbiał Słowackiego, doceniał Iwaszkiewicza, zachwycał się delikatnością i wdziękiem wierszy Pawlikowskiej-Jasnorzewskiej, a także zżymał nad nie zawsze wiernymi prze-

kładami dzieł Conrada. Te ostatnie zresztą porównywał z woznymi angielskimi oryginałami i marzyło mu się jakieś bardziej poprawne i bardziej marynarskie tłumaczenie.

• • •

Tak więc, kiedy mamy już bohaterów i miejsce akcji, wystarczy ustalić czas, którym była codzienna pora obiadowa w obydwu mesach i zaprosić na powtarzający się spektakl kibiców, którymi byliśmy z jednej strony my, czyli dwaj asystenci z wachty drugiego i trzeciego mechanika oraz trzeci mechanik, a z drugiej starszy oficer oraz jego asystent i radiotelegrafista. Zarówno elektryk, jak i ochmistrz, zachowywali podziwu godną neutralność.

Drugi mechanik w czasie każdego obiadu zwykł był karmić nas szeregiem niewybrednych kawałów i powiedzonek, których ostrze skierowane było wyłącznie ku obiadującym za cieniem przepierzeniem nawigatorom. Ci ostatni początkowo próbowali odgryzać się, jednakże naszego drugiego nie sposób było przegadać, dali więc w końcu spokój i przestali zwracać uwagę na jego zaczepki.

Fakt wywołał wyraźne niezadowolenie drugiego majstra, który został pozbawiony oczekiwanego efektu swoich występów, co spowodowało osłabienie intensywności zaczepki i już wydawało się, że między obiema mesami zapanuje stan sztucznego pokoju, gdy pewnego dnia...

Podczas jednego z obiadów, podobnych do siebie jak identyczne wachty długiego przelotu, drugi mechanik, obtarłszy szerokim, zamaszystym gestem wąsy po tłustym obiedzie, klepnął się parokrotnie z wyraźną lubością po potężnym brzuchu i stanął w drzwiach łączących obie mesy. Następnie nabrał powietrza w rozłożyste płuca i tubalnym jak syrena okrętowa głosem zahuczał niemal bezpośrednio nad głową drugiego oficera:

- NO TO TRZNIA GO, PANNÓ JAGO!!!

Na swoje nieszczęście drugi oficer, powodowany najwidoczniej swym przeintelektualizowanym hobby, wdał się w krótką i do niczego nie prowadzącą dyskusję z drugim majstrem na temat świadomego kaleczenia mowy ojczystej.

- No, bo przecież - dowodził - takie zdanie nie ma najmniejszego sensu, chociażby z tego podstawowego powodu, że słowa „TRZNIA GO” nic nie znaczą i nie można ich znaleźć w żadnym polskim słowniku, począwszy od Lindego, a kończąc na bardziej współczesnych.

Był to właściwie monolog podekscytowanego drugiego oficera, bo drugi majster wysłuchiwał całej tyrady z dobrotliwie chytrym uśmieszkiem na okrągłej twarzy i na podsumowanie nerwowej wypowiedzi nawigatora huknął jeszcze bardziej rozgłośnie:

- NO TO TRZNIA GO, PANNÓ JAGO!!!

Odtąd codziennie, po skończonym, obfitym jak zwykle obiedzie, drugi majster wtlaczał swe zwaliste kształty i huczał sakramentalne:

- NO TO TRZNIA GO, PANNÓ JAGO!!!

Drugi nawigator początkowo udawał, że go te ostentacyjne demonstracje nic a nic nie obchodzą, po kilku jednak monotonicznych dniach tropikalnego rejsu zaczął się najwyraźniej dennerwować upartym, huczącym nonsensem, który brzmiał w mesie, niczym zwyczajny hejnał. Wreszcie, najwyraźniej nerwowo wyczerpany, szybko konsumował obiad i wymykał się w zacisze swojej kabiny, zanim prześladowca skończył posiłek.

Nasz drugi jednak, dopingowany po każdym występie gromkimi wybuchami śmiechu całej mesy mechaników, postanowił zmienić stosowaną dotychczas taktykę, aby utrzymywać ofiarę w wiecznej niepewności. Wrzucał więc do mesy nawigatorów swoje huczące „NO TO TRZNIA GO...” raz tuż przed podaniem zupy na stół, raz w trakcie jedzenia, raz między zupą i drugim daniem lub w trakcie deseru. Od stewarda, który tymczasem przeszedł całkowicie na stronę mechaników, nasz drugi otrzymywał każdorazowo przed swoim solowym występem poufne wieści o stanie psychicznym udręczonego drugiego oficera.

- Panie drugi, drugi oficer nie zaczyna zupy, choć ma na talerzu - usłużnie szeptał steward naszemu Falstaffowi.

Drugi majster rozjaśniał się wewnętrznym, złośliwym uśmiechem – nie mógł przecież zarechotać na cały głos ze względu na konspiracyjne usługi stewarda, a także nie chciał uprzedzać nieszczęsnej ofiary – i po pewnym czasie, gdy nerwowe oczekiwanie nawigatora dochodziło do zenitu, wtykał wąsaty, podobny do suma łeb do sąsiedniej mesy i grzmiał triumfalnie:

- NO TO TRZNIA GO, PANNÓ JAGO!!!

Biedny drugi oficer, terroryzowany w tak wymyślny sposób, stał się jeszcze bardziej nerwowy, rezygnować począł z części obiadów obywając się suchym prowiantem, a jednocześnie podświadomie codziennie czekał na gromkie: „NO TO TRZNIA GO...” i dopiero potem uspokajał się jako tako, doznając ulgi jak po otrzymaniu nieuniknionego ciosu, przed którym nie sposób się uchylić.

Zabawa ciągnęła się nieprzerwanie przez kolejne dni rejsu i nieszczęsny drugi nawigator porównywał drugiego mechanika i siebie do sienkiewiczowskich bohaterów z ostatniego tomu Trylogii, pana Muszalskiego i Dydiuka, dwóch zaciekle wrogów, którzy na tureckiej galerze przykuci byli do jednego wiosła.

• • •

Nie wiadomo jak długo trwałaby ta wymyślna tortura, która powoli przestała śmieszyć biesiadników mechanicznej mesy, gdyby na planie akcji, tak gdzieś na trawersie Minikoi nie pojawiły się w sukurs nawigatorowi... czyraki drugiego mechanika.

Obsiadły mu one cały tęgi kark, dotarły nawet do szczęk i w efekcie drugi miał bardzo ograniczoną ruchliwość głowy. Rad nie rad, musiał się w końcu udać do drugiego oficera, który zawiadywał okrętową apteczką i miał wszystkie chirurgiczne narzędzia.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że posiadał on sporą wiedzę medyczną, chociażby z tego powodu, że swego czasu kochał się, zresztą bez oszałamiającego odzewu z drugiej strony, w studentce trzeciego roku Akademii Medycznej.

Drugi majster odwlekał jak mógł wizytę u swej ofiary, wreszcie jednak nastąpił kres wytrzymałości na ból i wetknął swój wąsaty łeb do statkowego ambulatorium. Pociągnął nosem i skrzywił się z niesmakiem na intensywne, niemal szpitalne zapachy.

Drugi nawigator w białym fartuchu krzątał się nad sterylizatorem, w którym gotowały się rozmaite błyszczące narzędzia.

- Niech pan siada, panie drugi - polecił naciągając na ręce gumowe rękawiczki i kładąc na białej chuście komplet lancetów i dentystycznych kleszczy.

- Zamiast znieczulenia - wskazał na stojącą obok szklanekę, napełnioną do połowy przezroczystym płynem. - Spirytus. Czysty. Lekarski.

Zabulgotało w krótkim przetyku.

- Na pierwszy ogień weźmiemy ten czyrak na prawej szczęce - zdecydował. - Proszę oprzeć głowę o szot i nie ruszać się, bo skalpel bardzo ostry, a szczęka blisko policzka, ucha i nie daj Boże, nawet oka.

Wybrał starannie narzędzie i popatrzył krytycznym wzrokiem pod światło na ostrze.

- Nie - mruknął po chwili sam do siebie. - Za tępy. Większy będzie lepszy, zresztą ostrzejszy i może uda się za jednym cięciem załatwić sprawę.

Znów badawczym wzrokiem otaksował skalpel.

- Ten chyba będzie w sam raz. W odpowiedniej skali do czyraka. A swoją drogą to bardzo trudny przypadek, panie drugi. Ale może się uda.

Pochylił się nad spotniałym ze strachu drugim majstrom, wodzącym zahipnotyzowanym wzrokiem za błyskiem stali i zbliżył ostrze skalpela do obrzmiałego czyraka.

- NO TO TRZNIĄ GO, PANNO JAGO! - w głosie drugiego oficera zabrzmiała nie ukrywana satysfakcja.

Gdyby nagle piorun strzelił w sam środek białego, pachnącego lizolem ambulatorium, nie przeraziłby drugiego mechanika bardziej, niż te niespodziewane słowa.

Oczy stanęły mu w ślup, chciał się zerwać z kanapy, ale przyhamował go na miejscu bliski błysk skalpelowego ostrza.

- Panie drugi - wykrztusił - ja już nigdy... Nigdy więcej...

- Nigdy? - drugi nie odsuwał skalpela.

- Nigdy! Słowo! Uczciwe słowo mechanika w pojęciu drugiego majstra było to najuroczystsze zakłęcie.

• • •

Drugi mechanik słowa dotrzymał. Przynajmniej do końca tego rejsu.



Borchardt mało znany



„Kapitana Borchardta listy do Kasi (Marii Frontczakówny)”, wybór Seweryn Wystlouch, słowo/obraz terytoria (www.terytoria.com.pl), str. 95

Karol Olgierd Borchardt. Dla wielu miłośników morza w Polsce postać kultowa. To od lektury jego książek, choćby najsłynniejszej „Znaczy kapitan”, zaczęli swoją pasję, a niektórzy nawet pracę. Wydawało się do tej pory, że wszystko o nim wiadomo, że jego biografia nie zawiera już żadnych tajemnic, o kontrowersjach nie wspominając. Okazało się, że nic bardziej mylnego. Dowodem na to są właśnie „Kapitana Borchardta listy do Kasi”. Zawierają nieznaną do tej pory, korespondencję jaką kierował legendarny kapitan do tytułowej Kasi (w rzeczywistości Marii), po tym jak poznał ją podczas rejsu transatlantyką *Polonia* w 1932 roku, gdzie on był oficerem, a ona pasażerką. Z listów wylania się... No właśnie co? Głęboka przyjaźń czy miłość? A może są one dowodem na romans młodej kobiety z żonatym mężczyzną, którym był wtedy Borchardt? A jeśli tak, to czy romans został skonsumentowany? Gorąco polecamy!

Zdaniem Kwiatkowskiego



„Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej”, Eugeniusz Kwiatkowski, Wydawnictwo Antyk Marcin Dybowski (www.ksiegarnia.antyk.org.pl), str. 313, seria „U źródeł”

Eugeniusz Kwiatkowski pozostaje symbolem. Mówimy o nim jako twórcy polityki morskiej II Rzeczypospolitej, budowniczym Gdyni czy Centralnego Okręgu Przemysłowego. Uznajemy za najwybitniejszego polskiego polityka spośród tych, którzy zajmowali się gospodarką morską. Kiedy jednak zapytać co tak naprawdę myślał Kwiatkowski, jakie były dokładnie jego poglądy, z odpowiedzią byłoby gorzej. Tym bardziej cieszą wszelkie próby przypominania tego co napisał. „Dysproporcje” to jedno z najgłośniejszych jego dzieł. Wydane w 1931 roku zawierają podsumowanie poglądów autora i jego osobisty bilans oraz ocenę historii Polski (także pod kątem morskim) od czasów ostatnich królów, poprzez rozbiory, aż do jemu współczesnego państwa. Publikacja Antyku to reprint drugiego wydania tego bezcennego dzieła, które w wielu miejscach w ogóle się nie zestarzało i pozostaje nadal aktualne.

Zagubieni w świecie



„W oku cyklonu”, Taylor Anderson, Dom Wydawniczy Rebis (www.rebis.com.pl), str. 476, cykl „Niszczyciel”

Taylor Anderson zna się zarówno na historii wojen morskich, jak i pisarstwie. Jest wykładowcą historii, rekonstruktorem dawnych broni palnych i konsultantem filmowym. Efektem tego połączenia jest pięciotomowy cykl „Niszczyciel”, którego powieść „W oku cyklonu” jest pierwszą częścią. Książka opowiada o dwu amerykańskich niszczycielach (istniały naprawdę!), które podczas bitwy z japońską flotą wojenną toczoną na Morzu Jawajskim podczas drugiej wojny światowej trafiają do innego świata. Równoległego do naszego. Zaludnionego istotami, których ewolucja poszła inną drogą niż nasza. Na dodatek trafiają w sam środek konfliktu i stają po jednej z jego stron. A trzeba powiedzieć, że tam gdzie się znajdują, działa niszczyciel okazują się bardzo potężnym orężem. Barwnie opisane szczegóły marynistyczne, zaskakująca akcja, bitwy morskie i wątki miłosne – to wszystko sprawia, że „W oku cyklonu” jest znakomitą lekturą na wakacyjny wypoczynek dla każdego miłośnika morza i militarnej fantastyki.

Szukając Kolumba



„Czekając na Kolumba”, Thomas Trofimuk, Wydawnictwo Prozami (www.prozami.pl), str. 335

Z morza w okolicach Gibraltaru wyłowiony zostaje człowiek, który podaje się za... Krzysztofa Kolumba. Trafia do szpitala psychiatrycznego. Zauroczonej nim pielęgniarce opowiada, z zadziwiającym znanstwem XV-wiecznych realiów, historię swojego życia jako wielkiego odkrywcy. Genialny szaleniec? Być może, ale w takim razie dlaczego szuka go Interpol? Kim naprawdę jest rzekomy odkrywca Ameryki? Nie ma sensu opowiadać zakończenia. Zachęcamy, aby samemu przekonać się jakie jest. Zapewniamy, że warto to zrobić. W książce Trofimuka miesza się morze i historia z poszukiwaniem sensu życia (szczególnie, kiedy wydaje się, że go utraciło) oraz naprawdę wielką miłością. Przy lekturze wzruszy się najsłabszy nawet wilk morski. Nie tylko dlatego, że to po prostu świetnie napisana opowieść, ale może przede wszystkim dlatego, że wielu z nas odnajdzie w głównym bohaterze samych siebie. Ilu z nas czeka bowiem na swojego Kolumba?

MORZE **BIZNESU**

Usługi i produkty dla turysty, żeglarza i hobbysty

czerwiec 2011



Promy dla shiplovera

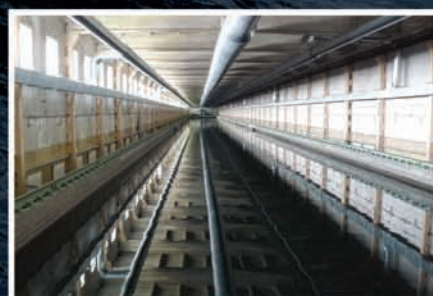


Wypoczynek pod żaglami



Gdzie jest Nemo? W Gdyni!

Wycieczkowce w Polsce



Centrum techniki jachtowej

Wycieczkowy magnes



Promy dla shiplovera

Fot. Piotr B. Stareńczak

Manewrujące na podejściu do terminalu promowego w Gdyni promy Stena Line dają znakomitą okazję do fotografowania z ich wysokich pokładów innych statków i okrętów - m.in. w porcie wojennym, w stoczniach, w dwóch terminalach kontenerowych.

Truizmem jest stwierdzenie, że rejs na pokładzie promu to dla miłośnika statków atrakcja sama w sobie i że daje możliwość uprawiania *shipspottingu*, czyli obserwowania ruchu innych statków oraz ich fotografowania. Warto jednak przyjrzeć się możliwościom doświadczania takiej przyjemności...

W Polsce najbardziej dostępną formą podróży morskich jest skorzystanie z oferty przewoźników promowych. Warto pamiętać, że proponują oni często także wyjazdy łączące rejs promem z wycieczkami na lądzie - niektóre bardzo atrakcyjne, również dla miłośników statków i okrętów.

Nie ma dotąd u nas, niestety, zorganizowanych wyjazdów profilowanych pod kątem potrzeb i zainteresowań *shiploverów*, ale wiele da się dla takich celów zaadoptować. „Shiploverskich wycieczek” nie znajdziemy zresztą także w podstawowej ofercie operatorów promowych w zachodniej Europie,

Wielu morskich hobbystów organizuje takie wycieczki na własną rękę, wy-

biorąc kolejne trasy do zaliczenia w jednej podróży. Niestety, ceny promów w obrębie Zachodniej Europy są dla nas często zbyt wysokie.

Zostaniemy zatem przy ofertach turystycznych przewoźników promowych utrzymujących połączenia z portów polskich. Przedstawimy wybrane wycieczki, zachęcając do dokładniejszego przestudiowania propozycji turystycznych dostępnych na witrynach internetowych Unity Line, Polferries i Stena Line. Finnlines utrzymuje połączenia promowe z Gdyni do Helsinek i Rostocku z niemałym potencjałem *shiploverskim*, ale - eksploatując na swych liniach statki nastawione głównie na obsługę ładunków - przynajmniej na naszym rynku nie ofe-

ruje pakietów łączących przejazd promem z programem objazdowych wycieczek lądowych.

Atrakcyjna Karlskrona

Stena Line i jej linia do Karlskrony nie daje może nadzwyczaj dobrych możliwości fotografowania statków z promu, ale sama Karlskrona to turystyczna kwintesencja atrakcji dla *shiplovera*. Wycieczka dająca bodaj najwięcej możliwości zobaczenia morskiego dziedzictwa Szwecji promowana jest przez szwedzkiego operatora pod nazwą: „Karlskrona - zabytki UNESCO”. Jest zatem wizyta w zazwyczaj niedostępnej części miasta - w stoczni oraz porcie wojennym. Można zobaczyć wiele zabytkowych budowli, a ponadto, jeśli się poszczęści, wypatrzeć dumę szwedzkiej floty wojennej - korwety raketowe typu „Visby”. Ciekawym punktem programu jest wizyta w karlskronskim Muzeum Marynarki Wojennej. Przy budynku znajdują się np. trałowiec HMS *Bremön*, kuter raketowy HMS *Västervik*, czy też pierwszy, szwedzki okręt podwodny HMS *Hajen*. Z kolei ekspozycja znajdująca się wewnątrz muzeum, przed-

stawia związki Karlskrony z morzem, zarówno w odległej przeszłości (m.in. wojny szwedzko-rosyjskie pod koniec XVIII w.), jak i z historii najnowszej (nowa wystawa o zimnej wojnie i infiltracji szwedzkich wód terytorialnych przez radzieckie okręty podwodne). Godny uwagi ze względu na oferowany asortyment jest także sklepik z morskimi publikacjami i gadżetami, choć niestety - jak większość zakupów w Szwecji - dostępny tylko dla nieco zamożniejszych klientów.

W programie wycieczki przewidziany jest również czas wolny (ok. 2 godziny, między 13 a 15), po czym następuje półgodzinny rejs promem na wyspę Aspö, na której zwiedza się jedną z dwóch twierdz broniących dostępu do głównego toru wodnego prowadzącego do miasta. Promy, którymi można udać się na Aspö można sfotografować m.in. z terenów w pobliżu muzeum morskiego.

Wybierając się na zorganizowaną lub indywidualną wycieczkę promem do Karlskrony warto zwrócić uwagę na termin 10-13 sierpnia 2011, kiedy odbywają się tam morskie dni Karlskrony - zlot żeglarski, regaty i dzień otwarty portu wojennego, kiedy udostępniane są do zwiedzania okręty szwedzkiej marynarki wojennej.

Z oferty Stena Line warte polecenia *shiploverom* są także wycieczka do Sztokholmu i wycieczka „Kopenhaga, Malmö i Lund”.

Pełnokrwisty Sztokholm

W Polsce specjalistą od wycieczek do Sztokholmu wydaje się być Polferries (Polska Żegluga Bałtycka), której promy dopływają najbliżej stolicy Szwecji - do Nynäshamn. Polferries zapewnia wygodną możliwość zwiedzania miasta - bez konieczności pakowania się i przenoszenia z walizkami do hotelu czy na inny prom w drodze powrotnej. Uczestnicy wycieczki zachowują swoją kabinę na czas weekendowego postoju w Nynäshamn.

Sztokholm to jedna z najpiękniejszych stolic świata, miasto przyznawania prestiżowej Nagrody Nobla. O jego urodzie decyduje położenie w labiryncie wysp i cieśnin oraz oryginalna architektura, a także... statki, które można tam spotkać.

Prom *Scandinavia* wypływa z Gdańska wczesnym wieczorem w piątek. Następnego dnia, zaraz po południu dopływamy do Nynäshamn. Następuje przejazd autokarem do Sztokholmu. Po drodze zahaczamy o punkt widokowy Fjällga-

tan, Wyspę Rycerską i dostajemy się na Stare Miasto - Gamla Stan. Do wyjazdu, po godz. 18, do Nynäshamn, gdzie nocujemy na promie, mamy czas wolny. W niedzielę po śniadaniu następuje przejazd autokarem do Sztokholmu. Zwiedzamy miasto, niemal żelazny punkt programu większości wycieczek - Muzeum Vasa i Ratusz Sztokholmski. Po niedzielnej odprawie warty przy Zamku Królewskim (kwadrans po godz. 13) aż do wyjazdu do Nynäshamn (po 16) mamy czas tylko dla siebie. Wyjście promu odbywa się ok. godz. 18, w Gdańsku jesteśmy w poniedziałek, ok. 13.

W czasie zwiedzania Sztokholmu warto zadać sobie odrobinę trudu i odwiedzić muzeum morskie - Sjöhistoriska Museet - przy ul. Djurgårdsbrunnsvägen 24. W przeciwieństwie do „nudnego”, standardowego punktu programu, czyli wizyty w muzeum okrętu *Vasa*, jest to pełnokrwiste i urozmaicone w ekspozycjach muzeum, z wieloma modelami statków i okrętów, pokazujące nie tylko historię, ale i współczesność żeglugi i transportu morskiego oraz technikę okrętową. Dość się tam można np. autobusem linii 69 z centrum. Polecamy także spacer (zaledwie kwadrans malowniczym traktem spacerowym wzdłuż brzegu zatoki Djurgårdsbrunnsviken, od centralnego mostu w Sztokholmie - Djurgårdsbron). Przy muzeum znajduje się dobry sklep z literaturą o statkach i okrętach, z morskimi zabawkami, gadżetami i pamiątkami.

W środku znajdziemy m.in. ekspozycję przybliżającą znaczenie statków, transportu i handlu morskiego dla gospodarki krajowej i międzynarodowej oraz dla życia przeciętnego obywatela. Wystawa pod hasłem „Shipping & shopping” (Żegluga

Praktyczny przewodnik

www.polferries.pl

www.unityline.pl

www.stenaline.pl

www.finnlines.com/podroze-promem

www.marinmuseum.se (także po polsku)

www.sjohistoriska.se

www.vasamuseet.se (także po polsku)

karlskrona.se/pl/OdowiedzKarlskrona

www.karlskrona.se/en/VisitKarlskrona/Sail-Karlskrona

www.visitdenmark.com/Wyspa-Bornholm

wycieczkowce spodziewane...

...w Sztokholmie: <http://flib.in/cruisestock>

...w Kopenhadze: <http://flib.in/cruisecop1>

oraz: <http://flib.in/cruisecop2>

i zakupy) odpowiada na pytania: skąd się biorą banany, które jemy, t-shirty, które nosimy, albo „komórki”, przez które się porozumiewamy i jak to się wszystko do nas dostaje? Warto obejrzyć.

W pobliżu Vasa Museet znajdziemy Galärvarvet - przystań zaaranżowaną na obszarze dawnej stoczni marynarki wojennej, a w niej kolejne statki - muzea. Udostępnione są od końca maja do początku września oraz poza tym okresem - podczas ferii szkolnych. To m.in. latanowiec *Finngrundet* z 1903 roku i lodołamacz *Sankt Erik*.

Sztokholm i Kopenhaga, to miasta, w których spotkać można w sezonie od



Gruf sfotografowany z pokładu innego polskiego promu zawijającego do portu w Ystad.

kwietnia do września najczęściej (poza St. Petersburgiem) wycieczkowców.

Z oferty Polferries, warto też wspomnieć o czterodniowej wycieczce „Skandynawia w pigułce - Szwecja, Dania, Norwegia”, czy wypadzie do Ystad.

Spokojny Bornholm

Do Ystad można się dostać także promami Unity Line. Linia oferuje także m.in. czterodniową wycieczkę autokarową „Kopenhaga, Malmö, Lund” oraz „Bornholm - Majorka Północy”. Niestety tylko w jednym terminie - podczas długiego weekendu pod koniec czerwca. Godne uwagi są oferowane przez Unity Line wycieczki szkolne. Ale ponieważ przed nami wakacje, tym razem skupimy się na wycieczce na duńską wyspę na środku Bałtyku.

Bornholm sam w sobie nie oferuje bogactwa atrakcji dla *shiploverów*, ale pamiętajmy, że program wycieczki w ofercie Unity Line obejmuje wizytę, a więc i okazje do fotografowania w trzech portach (Świnoujście, Ystad, Rønne) i podróż promami dwóch amatorów (Unity Line i BornholmerFærgen - dawniej



Fot. Piotr B. Stareńczak

Na pokład takiego szybkiego katamaranu dostaniemy się w Ystad w ramach wycieczki na wyspę Bornholm.

Bornholmstrafikken). Będziemy mieli okazję popłynąć najlepszymi, najbardziej atrakcyjnymi dla pasażerów, najnowocześniejszymi i największymi promami polskich amatorów (*Polonia* lub *Skania*)

Na trasie z Ystad do Rønne w ramach wycieczki możemy obecnie przepłynąć promem *Villum Clausen*. Przekazany do eksploatacji w 2000 roku był pierwszym szybkim katamaranem pasażersko-samochodowym napędzanym turbiną gazową.

W czasie dziewięciodniowej podróży - ze stoczni Austal w Australii na Bałtyk, statek ten ustanowił nowy rekord najdłuż-

szego dystansu przebytego w ciągu jednej doby przez jednostkę pływającą - 1063 mile morskie (między Sumatrą a Cochinchin), osiągając maksymalną prędkość 47,7 węzła i średnią 44,29 w.

Na Bornholm pływa nieco wolniej, podróż z Ystad zajmuje nieco ponad godzinę, ale i tak warto. Początkowo na wrzesień planowane było wprowadzenie na linię większego statku - o nazwie *Leonora Christina*, największego katamaranu pasażersko-samochodowego zbudowanego dotąd w stoczni Austal i największej tego typu jednostki kiedykolwiek dotąd eksploatowanej na Bałtyku. Statek, tym razem z napędem konwencjonalnym - silnikami wysokoprężnymi, nie z turbinami, przekazany armatorowi w Australii w maju 2011 r., zabiera na pokład do 1400 pasażerów i 357 samochodów osobowych. Po 22-dniowej podróży z Australii, prawdopodobnie jeszcze w czerwcu br. wejdzie do eksploatacji.

Wycieczkę można rozpocząć wieczorem w Szczecinie, ale prom wypływa ze Świnoujścia przed północą. Następnego dnia rano przepławiamy się szybkim duńskim katamaranem z Ystad do Rønne. Na wyspie Bornholm mamy zorganizowany czas - przewidziany jest m.in. przejazd zachodnim wybrzeżem wyspy do Zamku Hammershus, zwiedzanie obiektów historycznych, huty szkła artystycznego, przejazd północno-wschodnim klifowym wybrzeżem wyspy, a następnie czas wolny - wtedy można m.in. zwiedzić Muzeum Historyczne. Później szybkim promem z powrotem, odwiedzamy Ales Steinar (Krąg Wikingów), po czym następuje przejazd do Ystad i krótkie zwiedzanie miasta.

Późnym wieczorem uczestnicy wycieczki zostają zaokrętowani na prom *Polonia*, który dociera do Świnoujścia wcześniej rano.

Najlepsze ujęcia

■ Promy Stena Line przechodzą przez cały port wewnętrzny i część zewnętrznego (awanportu) oferując znakomite widoki na gdyński port wojenny, większość portu handlowego (m.in. terminale masowy, drobnicowy, zbożowy, oba kontenerowe). Nie zobaczymy z bliska terminali kontenerowych i byleż Stoczni Gdynia z promów Finnlines, ale i one - bardzo wysokie - stanowią znakomitą platformę widokową.

■ Nieźle jest też w Świnoujściu. Pływając promami mijamy większą, zasadniczą część portu handlowego w Świnoujściu, port wojenny, latarnię morską, wreszcie - obecnie w budowie, za kilka lat gotowy - terminal LNG w porcie zewnętrznym. Przy odrobinie szczęścia, z promów kursujących ze Świnoujścia, za kilka lat obserwować będzie można wielkie gazowce.

■ Najmniej okazji do uchwycenia innych statków daje Gdańsk i linia promowa Polferries, gdyż gdańska baza promowa tego operatora znajduje się bardzo blisko wyjścia z portu. Promy *Scandinavia* lub *Baltivia* kursujące z Gdańska mogą nam jednak zrekompensować ten gdański niedostatek na podejściu do terminalu w Nynäshamn. Można tam spotkać ciekawe promy operatora Destination Gotland.

■ Statki możemy spotkać także na redach portów. Dotyczy to szczególnie promów kursujących z Trójmiasta i Świnoujścia. Zdecydowanie najsłabszy z punktu widzenia *shiplovera* (jeżeli chodzi o możliwości fotografowania statków na podejściu do terminalu) jest port w Karlskronie, gdzie - poza ruchem samych promów (tych, na których do Karlskrony przybędziemy) niewiele się dzieje.

Piotr B. Stareńczak

DUCH WIATRU

DUCH MORZA

Wypoczynek pod żaglami

Na Bałtyku, w Chorwacji czy Karaibach. Ze szkoleniem i bez. Na małych łódkach i wielkich żaglowcach. Samemu, z przyjaciółmi czy rodziną. Urlopowa oferta dla miłośników żagli jest niezwykle bogata. A jeśli brakuje gotówki można wyruszyć na kredyt.

Duchy Bałtyku.

wane są przez tę firmę w pakiecie all inclusive. Cena zawiera wszystko, co wiąże się z pobytem na jachcie – od sztormiaka po wyżywienie, pościel, ubezpieczenie i paliwo.

To bardzo wygodne rozwiązanie. I tak np. 5-dniowy rejs w lipcu na trasie: Świnoujście-Bornholm-Świnoujście kosztuje 1299 zł od osoby, a tyle samo trwający rejs, z tego samego portu do Kopenhagi i z powrotem – 1499 zł od osoby. A jeśli ktoś nie ma gotówki - może zapłacić w ratach!

W poszukiwaniu ciepła

Ci, którzy wolą cieplejsze akweny, od wielu lat jeżdżą w kierunku Morza Śródziemnego. Przyciąga ich bogata infrastruktura żeglarska i niemal zawsze mrowana pogoda. Ilość i różnorodność ofert może oszołomić. Wystarczy np. zapoznać się z propozycjami Blue Water Club (www.bluewaterclub.pl). Każdy znajdzie coś dla siebie. Są rejsy dla studentów, singli, dla młodych, rekreacyjne, szkolenio-

Gdzie popłynąć? Oto przedurlopowy dylemat niejednego polskiego żeglarza. I to nie tylko w okresie letnim. Dylemat tym poważniejszy, że coraz więcej firm oferuje urlop pod żaglami. Co zatem wybrać?

Decyzja zależy od bardzo wielu czynników. Umiejętności, ilości wolnego czasu, zasobności portfela i akwenu. Niemniej, istotne jest czy chcemy sami wyczerterować jacht, czy skorzystać z usług wyspecjalizowanej firmy. Niezależnie od tego, które rozwiązanie wybierzemy, zawsze trzeba popytać znajomych, zajrzeć na fora internetowe, czyli po prostu upewnić się, z kim mamy do czynienia. Jeśli tego nie zrobimy, urlop może zamienić się w koszmar.

Gorące bułeczki

Najbliżej jest nad Bałtyk. Co prawda morze to bardzo nieprzewidywalne, ka-

pryśne nawet latem, ale warto się rozejrzeć. Jedną z ciekawszych ofert dysponuje Duch Morza (www.duchmorza.pl), który reklamuje się hasłem „Bałtyk niezwykły”. Firma oferuje m.in. dwa ponad 11-metrowej długości jachty żaglowe typu Bavaria 38 Cruiser o nazwach *Duch Morza* i *Duch Wiatru*.

Każdy zabrać może (w trzech osobnych kabinach) po osiem osób. Jednostki są komfortowo wyposażone. Na pokładzie jest prysznic, telewizor, sprzęt stereo i ogrzewanie na chłodniejsze dni. „Duch Morza” szczeni się, że jest jedynym na Bałtyku jachtem, gdzie codziennie do śniadania serwowana jest kawa z ekspresu oraz świeże, gorące bułeczki, prosto z piekarnika.

Już samo to powoduje, że oferta się wyróżnia. Ale to nie luksus jest najmocniejszą stroną tej propozycji, tylko jej kompleksowość. Wszystkie rejsy realizo-

Fot. www.blue-sails.com



Karaiby – całoroczny raj dla żeglarzy.

Fot. Hanna Mazur-Mazec



Royal Clipper - mieszanka żeglarstwa i luksusu.

we, stażowe. W Chorwacji, Grecji czy Włoszech. Odbywają się na jachtach Sun Odyssey 45, Cyclades 43.4 i Gib Sea 43, które (dla bezpieczeństwa i lepszej zabawy) pływają we dwie, trzy jednostki. Ceny w środku lata: od 1800 zł od osoby za 8 dni w Chorwacji i od 2000 zł od osoby za 10 dni w Grecji.

Ludzie z nieco bardziej zasobniejszym portfelem, w poszukiwaniu żeglarskich wrażeń, wyruszyć mogą poza Europę. Najbardziej popularnym kierunkiem są Karaiby, ale można też wybrać się na Wyspy Zielonego Przylądka, czy ciesząc się coraz większym zainteresowaniem, położone na Oceanie Indyjskim, Seszele. W wyborze odpowiedniego miejsca może pomóc np. Blue-Sails (www.blue-sails.com), która potrafi znaleźć czartery także w innych egzotycznych miejscach na całym świecie.

Skorzystanie z takiej oferty ma tę zaletę, że nie ogranicza żeglowania tylko do naszego sezonu letniego. Kiedy zatem w Polsce rozpoczynają się jesienne słoty, albo mroźna zima, możemy rozkoszować się lekkim podmuchem ciepłego wiatru wśród palm i piaszczystych plaż gdzieś na odległych archipelagach. A za spędzenie dziesięciu styczniowych dni na Karaibach na nowoczesnym katamaranie, zapłacimy od 1090 euro od osoby. Odwiedzenie Wysp Zielonego Przylądka w listopadzie kosztuje zaś 720 euro za miejsce w kabinie dwuosobowej (za dwa tygodnie).

Blue-Sails, podobnie jak niektóre inne firmy z branży (np. Sunreef Yachts Charter www.sunreef-charter.com), do wypoczynku na jachtach stara się przekonywać nie tylko pojedyncze osoby, czy grupki znajomych, ale także rodziny z dziećmi. Idealne wydają się katamarany. Są bezpieczne, wygodne i nieskomplikowane w obsłudze nawet dla tych, którzy nigdy nie byli na żaglach. Planując urlop, weźmy pod uwagę także i takie rozwiązania.

Luksusowo

Pływanie na jachtach, nawet tych największych to jednak nie to samo, co rejs dużym żaglowcem. Przynajmniej według niektórych miłośników żeglarstwa. W Polsce bez trudu można znaleźć firmy oferujące miejsca nie żaglowcach. Można posmakować podróży na pokładzie zarówno polskich, jak i zagranicznych jednostek. I to nie byle jakich!

Weźmy choćby ofertę Tall Ships (www.tallships.pl). Oferuje miejsca m.in. na *Darze Młodzieży*, *Pogorii*, *Zawiszy Czarnym* czy rosyjskich kolosach *Siedowie* i *Kruzenszternie*. Największą atrakcją jest możliwość wzięcia udziału w normalnej pracy załogi. Za 5-dniową przyjemność pobytu w lipcu np. na *Siedowie*, na trasie St. Ptersburg-Sassnitz, trzeba zapłacić 540 euro od osoby.

Ci, którzy chcieliby przekonać się, jak wygląda rejs żaglowcem, ale nie mają ochoty rezygnować z luksusu, jaki zapewnić mogą tylko wycieczkowce, mogą skorzystać z oferty Star Clippers (www.starclippers.com), firmy oferującej największy statek żaglowy na świecie - *Royal Clipper*. Za dwanaście dni rejsu na jego pokładzie po Morzu Śródziemnym (trasa Rzym-Wenecja) w lipcu trzeba jednak zapłacić (w zależności od kabiny) od 2480 euro od osoby. Nie jest to tanio, biorąc pod uwagę polskie kieszenie, ale rozrywka na pokładzie tej jednostki jest naprawdę na najwyższym poziomie.

Wilki morskie

Co to za pływanie – co prawda pod żaglami, ale z kasynem pod bokiem i obsługą hotelową – będą pewnie kręcić nosem ci, co uważają się za prawdziwe wilki morskie. Nie ma żeglowania bez smaku słonej wody w ustach – będą twierdzić. Także i oni mogą znaleźć coś dla siebie. Wystarczy poszukać w inter-

necie ogłoszeń pod tytułem „wolna koja”. Takie miejsca oferuje choćby kapitan Mirosław Lewiński, który może zabrać chętnych na jacht *Ulysses*, który płynie śladami Władysława Wagnera, pierwszego Polaka, który pod żaglami opłynął świat dookoła (www.rejswagnera.pl). Jacht znajduje się obecnie na Karaibach. Można na niego zamustrować na tydzień albo na kilka miesięcy. Cena do uzgodnienia.

Miłośnicy prawdziwej przygody będą też pewnie usatysfakcjonowani ofertą kapitana Krzysztofa Różańskiego, który prowadzi jacht *Eltanin* po wodach Arktyki europejskiej (www.arktyka.com). Pływa on najczęściej wokół zachodnich wybrzeży Spitsbergenu, gdzie zlokalizowane są polskie stacje polarne. Cena czarteru tej jednostki, w zależności od trasy, wynosi od 3294 zł (plus 100 zł od każdej osoby na pokładzie).

Czasami także warto poczekać na okazji, które zdarzają się również w branży żeglarskiej. Może to być rejs z którymś ze znanych polskich żeglarzy, albo na sławnych jachtach. W tej chwili, najatrakcyjniejszą taką propozycją, będzie zapewne możliwość wyczarterowania *Operon Racing*, jachtu Zbigniewa „Gutka” Gutkowskiego, który jest pierwszym Polakiem, który wziął udział w regatach samotników dookoła świata (patronem jego startu było „Nasze MORZE” - patrz str. 5). Informacji na ten temat można szukać na stronie www.polishocencracing.com.pl.

Tomasz Falba



Fot. onEdition

Teraz każdy może poczuć się jak Zbigniew Gutkowski.

Akwarium Gdynskie



Rozgwiazda.



Ośmiornica olbrzymia.



Rekin bambusowy.

Gdzie jest Nemo? W Gdyni!

Konik morski.

Dzielny Nemo z popularnego filmu animowanego wzorowany był na rybkach z gatunku *Amphiprion percula*, zwanych również *blazenkami*. Zobaczyć je można albo w Pacyfiku, albo znacznie bliżej, w gdyńskim Akwarium. A wraz z nim około 1500 innych żywych organizmów reprezentujących 250 gatunków.

Akwarium Gdynskie działa od 1971 roku, ale jego historia sięga pół wieku wstecz, kiedy to powstało Morskie Laboratorium Rybackie w Helu. Pod koniec lat

20. ubiegłego wieku jego zbiory liczyły już kilkaset okazów zwierząt, które prezentowano na różnych wystawach, np. w 1929 roku na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. Kilka lat później zbiory wystawiano w tzw. Muzeum Bałtyckim, które było jedną z atrakcji turystycznych ówczesnego Helu. Na przełomie 1938/39 roku laboratorium przeniesiono do Gdyni. Z powodu wybuchu II wojny światowej nie zakończono budowy części budynku przeznaczonej na

muzeum i akwarium. W okresie powojennym w budynku Morskiego Instytutu Rybackiego, jak nazwana została instytucja, istniały trzy niewielkie sale muzealne i jeden pokój z akwariami.

Otwarcie Muzeum Oceanograficznego i Akwarium Morskiego Morskiego Instytutu Rybackiego odbyło się w 1971 roku, z okazji półwiecza instytucji. W 34 akwariach pokazano zwierzęta i rośliny morskie i słodkowodne. W części muzealnej wystawiono okazy zbierane przez

pracowników Instytutu od 1921 roku oraz te podarowane przez kapitanów i marynarzy polskiej floty handlowej i rybackiej. Część ekspozycji ściennych z tamtego okresu można oglądać do dzisiaj. W lipcu 2003 roku, wraz z uroczystym otwarciem wyremontowanej rotundy budynku, zmieniono nazwę muzeum na Akwarium Gdynskie.

Brzytewniki, strzelczyki i niebezpieczny żółw

W kolejnych latach powstawały nowe pomieszczenia: sala z akwaterrariami, kinowo - konferencyjna, sale do prowadzenia zajęć laboratoryjnych wyposażone w mikroskopy i sprzęt komputerowy, przedszkolna czy wreszcie sala mokra. Ta ostatnia cieszy się wśród najmłodszych zwiedzających wielką popularnością, albowiem pływających tam ryb: babki byczej, jesiotra i flądry, można dotknąć. W Akwarium, które od 2005 roku posiada status ogrodu zoologicznego, prezentowane są cztery główne biotopy występujące na świecie: rafy koralowej, toni oceanicznej, gęstych tropików Amazonii oraz Morza Bałtyckiego. Ich mieszkańców można oglądać w 68 akwariach trzypiętrowego budynku.

- Cały czas coś robimy, budujemy, zmieniamy, powiększamy nasze zasoby



Pirania czerwona.



Plaszczka.



Anakonda zieloną.

- opowiada Artur Krzyżak, kierownik Akwarium Gdynskiego. - Niedawno uruchomiliśmy kilka nowych zbiorników, w tym walec w rotundzie, gdzie znajdują się *brzytewniki*, wyjątkowe, pływające pionowo głową w dół ryby. Na rafie koralowej kończymy budowanie zbiornika poświęconego *grzybowieńcom*, czyli koralowcom wyglądającym jak kwiatki czy grzybki. Uruchomiliśmy też nową ekspozycję - jaskinię ze stalaktytami i stalagmitami, gdzie pływają *ślepczyki jaskiniowe*, białe rybki bez oczu. Znajduje się ona w sali zwanej „Na styku wody i lądu”. Jest tam też kilka innych, ciekawych zwierząt - *węgorze elektryczne*, które szczególnie podczas karmienia robią straszliwy rumor, wytwarzając dużą ilość impulsów elektrycznych. Są także *strzelczyki indyjskie*, które polują wystrzelivanym z pyska strumieniem wody na odległość kilkudziesięciu centymetrów, strącając owady do wody. Widać zresztą, że zbiornik jest po prostu opluty, ponieważ odruch plucia generuje u tych ryb najmniejszy nawet ruch.

W sali, o której mowa, znajdują się też dwa żółwie, w tym *żółw jaszczurowaty*, zwierzę niezwykle, bo... niebezpieczne. W odróżnieniu od innych żółwi, w razie zagrożenia nie usiłuje schować się do pancerza, tylko podejmuje walkę kłapiąc boleśnie szczękami, których siła wynosi tysiąc kilogramów na centymetr kwadratowy (dwa razy więcej niż szczęki hieny).

- Ciekawa jest również historia tego żółwia - mówi Artur Krzyżak. - Trafiał do nas przypadkiem, mieszkanka Gdyni znalazła go w swoim ogródku. To niestety częste zjawisko, „zwracanie wolności” zwierzętom, które się znudziły. Ta pani

trzymała go u siebie przez rok, był mniejszy niż obecnie, ale już na tyle duży, że mógłby jej „zabrać” kawałek dłoni. Gdy do nas zadzwoniła, byliśmy przekonani, że ma jednego z żółwi czerwonych, których tu w okolicy i w całej Polsce, jest bardzo dużo. Okazało się jednak, że dobrze go rozpoznała, zdając sobie sprawę z tego, że jest niebezpieczny.

Karolina z długimi ramionami

W sali na pierwszym piętrze „Morskie zwierzęta świata”, znajduje się z kolei m.in. jedna z największych atrakcji Akwarium, czyli ośmiornica. Ma na imię Karolina i jak mówią pracownicy, jest troszeczkę wstydliva, bywają sytuacje, że trudno ją wypatrzeć.

- Rozpiętość ramion tego gatunku dochodzi do dziewięciu metrów, ale nasz okaz tak wielki nie będzie - zapewnia Artur Krzyżak. - Myślę, że będzie miała 4-5 metrów. To zwierzę wyjątkowe, ale niestety krótko żyjące, dwa do trzech lat. Kiedy złoży jaja, przestaje przyjmować pokarm i po miesiącu ginie. Dlatego fajnie by było mieć tutaj samca. Niedługo w tejże sali będzie można oglądać szkaradnice - ryby drapieżne upodabniające się do skał, doskonale się kamuflujące, co jest im niezbędne do złapania pokarmu. Rybę trudno dostrzec, dlatego ofiara nie orientuje się, kto i kiedy ją pożarł. Bardzo ciekawe są również rekiny, *żarłaczki czarnopłetwe*. Te przez nas pokazywane są małe, poprzednio prezentowane tak wyrosły, że akwarium stawało się dla nich zbyt małe, dlatego przeniesliśmy je do dużego zbiornika hodowlanego.

nego, z myślą, że uda nam się sfinalizować budowę dużego zbiornika dla rekinów.

Na tym samym piętrze znajduje się piękny zbiornik z rafą koralową, którą w obecnej postaci będzie można oglądać tylko do końca wakacji.

- To jest ostatni moment, ponieważ po sezonie będziemy montowali zupełnie nowe akwarium, co wiąże się z tym, że koralowce przez kilka miesięcy nie będą tak okazałe i tak ładne - kontynuuje kierownik Krzyżak. - Będą się musiały rozwinąć, a to zwierzęta, które bardzo długo rosną.

Dwa lata temu powstała sala zwaną „Amazonią”, której „gwiazdami” są budzące respekt, krwiożercze *piranie czerwone*. Ale znajdują się tam również piranie paku, owocożerne, które występują już nie tylko w Ameryce Południowej, ale także w naszych rzekach - wypuszczane przez ludzi mających je w prywatnych hodowlach. W „Amazonii” nie sposób nie zauważyć dwóch anakond. Są to największe w Polsce okazy, mierzące do sześciu metrów i ważące 60 kilogramów.

- W kolejnym zbiorniku znajduje się arapaima, wyjątkowa, największa słodkowodna ryba na świecie - mówi Artur Krzyżak. Nasza jest jeszcze mała, ma kilkadziesiąt centymetrów, ale ryby te osiągną ponad trzy metry długości i wagę kilkuset kilogramów. Rosną niezwykle szybko. W tym samym zbiorniku jeszcze przed wakacjami znajdą się *arowany*. To jedno z moich ulubionych ryb, osiągające do metra długości, o spłaszczonym ciele, pływające tuż pod powierzchnią, szukające pokarmu wypatrując ponad lustro wody. Poluje wyskakując z niej, łapiąc nawet małe ptaki i nietoperze. Ostatni zbiornik z płaszczkami, pozwala na nie spojrzeć z najlepszej strony, czyli z góry. Pływają tam również pielęgnice oraz mała, niepozorna, szara rybka z żółtym ogonkiem *ameka wspaniała*. Jest to gatunek wyjątkowy, który nie występuje w naturalnym środowisku. Zostały wyeliminowane z powodu degradacji środowiska.

Mikroskopy i przewodnik w słuchawkach

Niewątpliwą atrakcją dla dzieci jest plastyczna mapa dna morza Bałtyckiego, na której zaznaczone są głębie, zatoki i najważniejsze miasta. Dzieci poznają je naciskając odpowiednie przyciski z nazwami. To nie jedyna dla nich oferta,

ponieważ Akwarium prowadzi również działalność dydaktyczną. Są to m.in. zajęcia pozaszkolne poruszające zagadnienia biologii i chemii. W „Sali kinowej” zaś nie tylko ogląda się filmy, organizowane są tam również różne imprezy i zabawy edukacyjne. Jest też laboratorium, w którym najmłodszy oglądają pod mikroskopami złowione przez siebie wcześniej morskie żyjątka.

- Dzieci w laboratorium przeżywają i zapamiętują wszystko o wiele lepiej - zapewniają pracownicy. - Organizujemy dla nich zajęcia warsztatowe, na przykład rozpoznawanie ptactwa, pobieranie prób, mamy zajęcia dla grup przedszkolnych, staramy się przemyścić wiedzę w ramach zabawy.

Zajęcia organizowane są nie tylko dla grup szkolnych. Nawet w czasie wakacji można je z pewnym, chociażby półgodzinnym wyprzedzeniem, zarezerwować.

- Pół godziny na przygotowanie sali, prowadzącego, jeżeli jest tylko wolny termin i możemy to zorganizować. Cena wynosi od stu do dwustu złotych od grupy - tłumaczy kierownik Akwarium.

Gdyńska placówka uczestniczy w projekcie „Baltic Museum 2.0”, który ma na celu podniesienie atrakcyjności najważniejszych obiektów turystycznych danych regionów. Dzięki niemu w przyszłości

zwiedzający zaopatrzeni zostaną w tzw. eGuides, czyli elektroniczne przewodniki. Po założeniu słuchawek i wybraniu języka, e-przewodnik oprowadzi nas po Akwarium, co będzie dużo wygodniejsze niż wsłuchiwanie się w słowa przewodnika próbującego przekrzyczeć hałas towarzyszący zwiedzaniu przez dzieci.

Czego nie można w Akwarium? Nie można fotografować lampą błyskową, bo to stresuje zwierzęta. Tak samo jak pukanie w szyby i głośne rozmowy.

- Zwiedzający powinni zachowywać się po prostu tak, jak we wszystkich miejscach publicznych - tłumaczy Artur Krzyżak. - Spokojnie, powoli, bez niepotrzebnego stresu. W sezonie mamy tu bardzo dużo osób, więc trzeba liczyć się z kolejką do kasy, a potem kolejką do sali. Ale spokojnie, wszystko uda się zwiedzić i obejrzeć. I oczywiście, znaleźć Nemo.

**Czesław Romanowski
Fot. Akwarium Gdynie**

**Akwarium Gdynie
czynne jest codziennie
od godziny 9.00 do 20.00.
Bilet normalny kosztuje 24 zł,
ulgowy - 16 zł.**

Dzieci, dzięki „pracy” w laboratorium zapamiętują wszystko o wiele lepiej.



Staby sezon 2011



Fot. Compagnie du Ponant

Wycieczkowce w Polsce

Jeden z nielicznych ciekawszych i nie widzianych dotąd w Polsce statków - wycieczkowiec ekspedycyjny Le Boreal.

Sezon zawinięć wycieczkowców do polskich portów rozpoczęty, ale dobrych wiadomości brak. Statków i turystów na ich pokładach będzie mniej niż w roku poprzednim. Morscy hobbyści nie mogą oczekiwać zbyt wielu ciekawych premier i dziewiczych zawinięć. Nie będzie też rewelacji w postaci rekordów wielkości.

W analizach rynku i statystykach publikowanych przez organizację Cruise Baltic, skupiającą prawie wszystkie liczące się w obsłudze ruchu wycieczkowców porty nad Bałtykiem i promującą region jako produkt turystyczny *cruise destination*, Gdynia zajmowała dotąd pozycję w rynkowym segmencie portów średnich (*medium segment* - 75 do 200 zawinięć statków wycieczkowych rocznie). Poza przodującym u nas w obsłudze wycieczkowców portem, zaliczane są do tego segmentu także Oslo i Rostock. Niestety, po tegorocznym sezonie Gdynia może

być sprowadzona do kategorii „portów małych”. Po analizie wyników roku 2010 spotkało to Rygę i Visby. W segmencie „małych portów” zanotowano w roku 2010 tylko jednoprocentowy wzrost liczby pasażerów w porównaniu do roku 2009.

Statystyka bałtycka

W segmencie „średnim” w roku minionym nastąpił wzrost w liczbie pasażerów (o 8 proc. - z poziomu 565 000 pasażerów w 2009 r. do 608 000 w 2010.

Jednak to wyniki uśrednione, bo np. Rostock zanotował silny wzrost, podczas, gdy Gdynia i Oslo obsłużyły w zeszłym roku mniej pasażerów niż dwa lata temu. Na rok 2011 dla całego dotychczasowego „segmentu średniego” przewidywany jest wzrost o ok. 16 proc., z tym że Rostock zanotuje wzrost liczby pasażerów aż o 17 proc., a Oslo podniesie się z chwilowego dołka roku 2010, poprawiając wynik o ok. 23 proc.

Spodziewany jest też „wybuchowy wzrost” rynku dla „małego segmentu” (oczywiście poza Gdynią, która właśnie spada ze średniej do małej ligi) - aż o 40 proc. w liczbie pasażerów, przy czym statystyki pociągną w górę głównie Århus (6000 pasażerów w 2010 r., spodziewanych 70 000 w 2011), a także malowniczy port Kristiansand u wrót Bałtyku i Göteborg.

Dla sektora portów największych, wśród których np. Kopenhaga i Sztokholm pełnią rolę portów, w których rozpoczynają się i kończą rejsy wycieczkowe, i następuje wymiana pasażerów, a St. Petersburg – rolę jednej z najważniejszych, o ile nie najważniejszej i najpopu-

larniejszej destylacji, rynek jest ostatnio w miarę stabilny.

W minionym roku Kopenhaga zanotowała 307 zawinięć, St. Petersburg 304, Tallinn 279, Sztokholm 261, a Helsinki 247. Wszystkie pięć portów „dużego segmentu” odnotowało nieznaczne zmniejszenie liczby zawinięć, ale wszystkie, poza Tallinem, spodziewają się odwrócenia tego trendu w bieżącym sezonie. Kopenhaga zaś oczekuje bardzo wyraźnego wzrostu liczby wizyt statków - o 17 proc. - i będzie jedynym portem z sektora największych portów *cruisingowych* nad Bałtykiem, który zanotuje więcej zawinięć niż w roku 2009.

Łączna liczba pasażerów odwiedzających region bałtycki na pokładach statków wycieczkowych zmalała w minionym roku o 1,3 proc. w porównaniu do wyników 2009 r. Zeszłoroczne (nieznaczne) skurczenie się rynku stanowiło dopiero trzeci przypadek zmniejszenia liczby pasażerów w ostatniej dekadzie. Za to w całym tym okresie (2000-2010) liczba pasażerów wycieczkowców pływających po Bałtyku wzrastała średnio o 11,4 proc. (z poziomu 1,1 mln w roku 2000 do 3,1 mln w 2010).

Liczba pasażerów statków wycieczkowych na Bałtyku ma wyraźnie wzrosnąć również w tym roku - o ok. 12 proc., do poziomu ok. 3,5 mln.

Liczba zawinięć na Bałtyku spadła jednak w zeszłym roku o ok. 7,1 proc. (z 2163 w 2009 do 2010 w 2010 r.), co oczywiście, w zestawieniu ze wzrastającą liczbą pasażerów, świadczy o rosnącej średniej wielkości statków pasażerskich kierowanych przez armatorów na Bałtyk i być może także o lepszym obłożeniu wycieczkowców.

W okresie 2000-2010 liczba zawinięć wzrastała na całym Bałtyku średnio o 3,4 proc. rocznie (z 1443 w 2000 r. do 2010 w 2010). Porty zrzeszone w organizacji Cruise Baltic spodziewają się 10-pro-

centowego wzrostu liczby zawinięć wycieczkowców w 2011 r.

Dodajmy, że statystyki nie obejmują wszystkich portów, a jedynie te zrzeszone w Cruise Baltic, w doniesieniu do trendów i ogólnego obrazu rynku - są to dane reprezentatywne dla całego regionu Bałtyku. Zarówno Szczecin, jak i Gdańsk należą do portów małych według klasyfikacji Cruise Baltic.

Wycieczkowce w Gdańsku

Jak już wskazywaliśmy na łamach „*Naszego MORZA*” - zeszłoroczny sezon był nadzwyczaj dobry dla Szczecina. Wycieczkowce zawiąły do zachodniopomorskiego portu aż 12 razy. Niestety, okazało się, że był to jedynie chwilowy „przebłysk”, gdyż Szczecin wraca do swojego typowego ruchu wycieczkowców: na sezon 2011 zaanonsowano jedynie trzy zawinięcia - *Amadea*, *Spirit of Adventure* i *Silver Cloud*. Oczywiście nie mówimy o wizytach rzecznych statków wycieczkowych, których ma być w tym sezonie aż 91.

W 2010 roku wycieczkowce do Gdańska zawiąły 30 razy. W roku bieżącym odwiedzą miasto prawdopodobnie zaledwie 20 razy. Według danych, które w listopadzie otrzymaliśmy od Zarządu Portu Gdańsk - potwierdzonych wizyt miało być zaledwie 17, natomiast według komunikatu opublikowanego pod koniec stycznia przez organizację Cruise Europe, do której należy Port Gdańsk, liczba spodziewanych zawinięć wzrosła do 22. Dwa spośród nich miały być udziałem statku *Marina*, jednak prawdopodobnie - w międzyczasie - zmieniono polski port dla bałtyckich rejsów tego statku na Gdynię. W opublikowanym przez zarząd gdyńskiego portu grafiku zawinięć, *Marina* figuruje pod datami 14 i 28 czerwca.

To jeden z nielicznych jaśniejszych punktów na liście statków pasażerskich spodziewanych w tym roku w polskich

portach. Nowa jednostka armatora Oceania Cruises, przekazana do eksploatacji w styczniu br. przez włoską stocznnię Fincantieri S.p.A. - Sestri Ponente. Statek długości 238 m i szerokości *panamax* charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto 66 000 i liczbą miejsc pasażerskich (przy wypełnieniu wyłącznie dolnych łóżek) równą 1250 w 625 kabinach (z wystrojem i wyposażeniem od Ralph Lauren Home), przy 800 osobach załogi.

Gdańsk przyjmuje wycieczkowce głównie przy nabrzeżach WOC II (statki o długości do 170 m), Kpt. Ziółkowskiego (120 m) i Westerplatte, rzadziej jest ostatnio używane nab. Oliwskie (do trzech statków po 200 m), które dawniej było głównym miejscem przyjmowania wycieczkowców w Gdańsku.

W zeszłym roku zdarzył się przypadek cumowania aż trzech wycieczkowców jednego dnia przy nab. Obróńców Westerplatte. Najdłuższe i największe statki pasażerskie, jakie dotąd zawiąły do Gdańska (np. *Oriana* - 260 m, *Arcadia* - ok. 285 m i *Costa Mediterranea* - 292,5 m), przyjmowano w terminalu kontenerowym DCT Gdańsk.

Sądząc po liście spodziewanych statków, którą otrzymaliśmy od Zarządu Morskiego Portu Gdańsk kilka miesięcy temu, nie będzie wśród nich w bieżącym sezonie w zasadzie żadnych nadzwyczaj ciekawych premier. Prawie wszystkie statki już w Polsce widzieliśmy, niektóre wielokrotnie. Gdański sezon miał otworzyć (31 maja) *Vistamar*. Zapowiedziano także wizyty takich statków, jak: *Seabourn Pride* (najprawdopodobniej sześć zawinięć - pierwsze 8 czerwca), *Albatros*, *C. Columbus* (26 czerwca), *Amadea* (26 czerwca i na zakończenie sezonu - 26 września), *Hanseatic*, *Grand Mistral*, *Bremen* (17 września). Prawdopodobnie trzy razy zawiąnie do gdańskiego portu japońskiej budowy wycieczkowy statek ekspedycyjny *Odysey* (15 i 21 czerwca oraz

Marina, nowy nabytek Oceania Cruises.



Rys. Oceania Cruises

21 lipca) i dwa razy podobnego charakteru statek *National Geographic Explorer* (9 i 18 września).

Wiele wskazuje na to, że najciekawszym pływającym przybyszem, jakiego zobaczymy w Gdańsku będzie *Le Boreal*. To nowa jednostka francuskiego operatora Compagnie du Ponant (zbudowana w 2010 roku). Specjalny rejs czarterowy odbędzie się pod hasłem „Changing Tides of History” (Zmienne prądy historii) i przeznaczony jest dla koneserów historii. Promowany i sprzedawany był nie na otwartym rynku, ale w ekskluzywnych ofertach m.in. stowarzyszeń absolwentów uczelni i stowarzyszenia non-profit The National Trust for Historic Preservation. Rejs obejmuje poza Gdańskiem takie porty, jak Sztokholm, Helsinki, St. Petersburg, Kopenhaga, Ryga, Tallin i Bergen. Jego organizatorzy jako główne atrakcje zapowiadają wykłady byłych prezydentów Michaiła Gorbaczowa i Lecha Wałęsy. Luksusowy, 142-metrowy wycieczkowy statek ekspedycyjny o „jachtowej” architekturze, zbudowany w stoczni grupy Fincantieri, oferuje 132 kabiny (wszystkie zewnętrzne) z miejscami dla 224-264 pasażerów przy 139 osobach załogi. Jednostka zdobyła tytuł „Best New Ship of the Year 2010” przyznany przez European Cruiser Association. Wizytę *Le Boreal* w Gdańsku zapowiedziano na 16 czerwca.

Z przeglądu zapowiedzianych dla portu Gdańsk zawinięć statków wycieczkowych widać, że przeważają jednostki średniej wielkości i małe, a wśród nich - te klasyfikowane jako ekspedycyjne (*Hanseatic, Bremen, National Geographic Explorer, Le Boreal*).

Wizyty w porcie Gdynia

Gdynia może zyskała *Marinę*, ale poniosła też bardzo dotkliwą stratę w wymiarze statystycznym i biznesowym - straciła

dwóch bardzo ważnych klientów, którzy przysparzali portowi w ostatnich latach liczne zawinięcia, w tym - w przypadku jednego z tych operatorów - zawinięcia bardzo dużych statków. Chodzi o Princess Cruises oraz o Pullmantur. Nie mały wycieczkowiec *Empress Pullman* - tego samego operatora - bodajże 18 razy. W roku 2010 zawijał do Gdyni także wielki (o pojemności brutto ponad 100 000) *Star Princess* - aż 12 razy. Również wcześniej - już od kilku lat - *Star Princess* (GT 109 000), lub inne „stutysięczniki” Princess Cruises (np. *Grand Princes* - GT 109 000, *Emerald Princess* - GT 113 000) odwiedzały Gdynię po 10-12 razy. Oczywiście statki tych dwóch wspomnianych kompanii pozostają w tym roku na Bałtyku, jednak omijać będą polskie porty.

W 2010 roku statki pasażerskie cumowały przy gdyńskich nabrzeżach portowych 85 razy, przywoząc blisko 125 tysięcy gości. Największą jednostką był *Star Princess* o długości 289,5 m. Rok 2011 zapowiada się znacznie skromniej, bo planowanych jest - według różnych źródeł - od 59 do 65 cumowań (z listy spodziewanych zawinięć sprawdzonej na witrynie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia 22 maja wynikało nawet, że zawinięć ma być tylko 57). Przypomnijmy, że Gdynia, w najlepszych dotąd latach miała po 95-96 zawinięć (w 2003 i 2009 roku).

Sezon 2011 zainaugurował w Gdyni 13 maja - wiekowy, niezbyt duży wycieczkowiec z nie najwyższej półki - *Princess Daphne*. Wkrótce po nim, 18 maja, zawitała tam uśmiechnięta *AIDA Sol*. W słabym tegorocznym sezonie to jedna z relatywnie najjaśniejszych gwiazd. Statek zupełnie nowy, przekazany do eksploatacji przez stocznnię Meyer Werft GmbH z Papenburga zaledwie 31 marca, ale dla Gdyni... *nihil novi sub sole*, ponieważ gościliśmy już jednostki identyczne, wcześniejsze, z tej samej serii. Warto jednak odnotować, że Aida Cruises z grupy Carnival to jeden z nielicznych armatorów (wbrew ogólnemu trendowi), który nie tylko nie ominął w tym roku Gdyni, ale nawet wzmocnił swoją obecność skierowując do tego portu dwa swoje statki - *AIDA Sol* z 2011 i *AIDA Blu* z 2010 - oba należące do typoszeregu Sphinx (GT 71 300, długość ok. 252 m). Zawiną do Gdyni w sumie 15 razy.

Największym statkiem pasażerskim, jaki w tym roku zobaczymy w Polsce,

będzie *Costa Pacifica* o tonażu pojemnościowym brutto 114 147 i długości całkowitej ok. 290 m. Statek armatora Costa Cruises (również z grupy Carnival) zawinął do Gdyni po raz pierwszy w tym sezonie 27 maja, a kolejne wizyty przewidziano na 7 czerwca i 30 sierpnia. *Costa* przyśle na Bałtyk (w tym do Gdyni) jeszcze jeden swój statek - *Costa Marina*. Gościliśmy już go (lub siostrzaną *Allegrę*) niejednokrotnie, ale to pierwsza wizyta któregoś z tych statków od kilku lat (armator przesunął je do obsługi relatywnie młodego i rozwijającego się rynku dalekowschodniego), a z racji na ich wiek i rozwój floty *Costy* - być może ich czas dobiega końca i nie będzie już wielu okazji, by je zobaczyć. A *Costa Marina* i *Allegra* to wycieczkowce dość szczególne, bo przebudowane z... kontenerowców (szwedzkiego armatora Johnson Line). *Marina* została zbudowana w 1969 roku jako pojemnikowiec *Axel Johnson* i przebudowana w 1988 r. na statek pasażerski przez włoską stocznnię *T. Mariotti*.

Zdecydowaną większość pozostałych statków zawijających w tym roku do portu gdyńskiego także już znamy, albo w ich własnych osobach, albo ich jednostki siostrzane. Dla przykładu zobaczymy (po raz pierwszy 9 czerwca, potem 22 lipca i 12 oraz 30 sierpnia) statek *Mein Schiff 2*, jednak gościliśmy już w Gdyni siostrzany *Mein Schiff*.

Mała, niszowa fińska kompania żegluga pasażerskiej *Kristina Cruises Oy* skieruje w tym roku do Gdyni na jedno zawinięcie (19 czerwca) statek znany wcześniej jako *The Iris* (GT 12 825, 138 m długości). Został przemianowany na *Kristina Katarina* i zastąpił zbudowaną w 1960 r. *Kristina Regina*. Dla potrzeb nowego armatora przebudowano nieznacznie i adaptowano statek m.in. zwiększając zdolność przewozową i przestrzeń pasażerską do 195 kabin z 380 miejscami na dolnych łózkach (nie licząc łóżek pullmanowskich). Informacja jest dla nas o tyle ciekawa, że chodzi o statek zbudowany w Polsce - przez Stocznnię Szczecińską, w 1982 roku, dla Związku Radzieckiego, dla armatora Baltic Shipping Company, jako prom pasażersko-samochodowy *Konstantin Simonov*. Od 2000 roku eksploatowany był jako wycieczkowiec, głównie na Morzu Śródziemnym. Jest to trzecia jednostka typu B492 będącego rozwinięciem serii B490, do której należały promy *Silesia* oraz, oczywiście w postaci sprzed przebudowy, *Pomerania* - do niedawna pływająca w barwach Polferries.

Fot. Piotr B. Stareńczak



AIDA Sol podczas postoju w Kopenhadze w ramach dziewiczego rejsu w kwietniu br. Ten nowy statek zobaczymy w tym sezonie w Gdyni kilkakrotnie.

Gemini (GT 9093, długość ok. 164 m), to statek eksploatowany przez hiszpańską Quail Travel Group, w barwach Happy Cruises, jednak rejsy na nim oferowane są głównie przez agenta niemieckiego i z myślą przede wszystkim o niemieckim rynku. Statek o zgrabnej sylwetce zbudowany został jako *Crown Jewel* przez stocznnię hiszpańską Union Naval de Levante dla Crown Cruise Line. Potem służył m.in. w barwach Cunard'a jako *Cunard Crown Jewel* oraz w latach 1995 do 2008, u armatora Star Cruises jako *Superstar Gemini*. Statek zawitać ma do Gdyni po raz pierwszy 9 lipca, następnie 20 sierpnia oraz 3 i 17 września.

Gdynię ma odwiedzić także (i nocować tam z 1 na 2 sierpnia) znany już z portów w Gdańsku i Szczecinie apartamentowiec *The World*.

Artania, zapowiedziana do Gdyni na 11 sierpnia i 7 września, to z kolei ex *Artemis* (którą pod tą właśnie nazwą już wcześniej w Polsce gościliśmy), zaadaptowana ostatnio (w kwietniu i maju) przez stocznnię Lloyd Werft z Bremerhaven dla spełnienia wysokich wymogów rynku niemieckiego i nowego operatora jednostki - Phoenix Reisen. Na statku zainstalowano m.in. 96 nowych balkonów przy kabinach. *Artania*, zbudowana w 1984 roku, charakteryzuje się pojemnością brutto 44 588, długością 231 m i miejscami dla 1200 pasażerów.

Najbogatsze dla Gdyni będą dni 7 i 11 czerwca, kiedy to jednocześnie przebywać będą w porcie po trzy wycieczkowce: najpierw *Costa Pacifica*, *AIDAsol* i *Braemar*, a w drugim z tych terminów - *AIDAblu*, *Costa Marina* i *Gemini*.

Za mało gościnności?

Dodajmy jeszcze, że do Gdyni trafił na początku sezonu, z niezapowiedzianą wizytą, wycieczkowiec *MSC Opera* (19 i 20 maja można go było zobaczyć przy nabrzeżu terminalu kontenerowego BCT). Postój miał charakter awaryjny, serwisowy, po nagłośnionych przez media problemach, jakie dotknęły statek na Bałtyku, w pobliżu wyspy Gotlandia (*blackout*, stanięcie w dryfie, bunt pasażerów narzekających na brak wody, etc.).

Statki z dużą liczbą turystów to prestiż dla miasta i regionu. Jednak przedstawiciele zarządów portów, zwłaszcza Gdyni, otwarcie przyznają, że mimo pozytywów (głównie w sferze prestiżu), wycieczkowce nie mają szans konkurować ze statkami handlowymi, które generują



Fot. Piotr B. Stareńczak

Wycieczkowiec Princess Daphne zainaugurował 13 maja gdyński sezon.

dalece większe przychody, również dlatego, że sezon pasażerski trwa w najlepszym wypadku od kwietnia lub maja do września, a dość intensywny ruch wycieczkowców tylko od czerwca do sierpnia. Na wycieczkowcach nie zarabiają więcej niż na statkach towarowych (nie tylko w skali całego roku, ale często także w odniesieniu do pojedynczych zawinięć) również portowe firmy agencyjne, przy czym obsługa statków pasażerskich jest bardziej pracochłonna i nierzadko wymaga radzenia sobie z nadzwyczajnymi okolicznościami, czy rozwiązywaniem problemów związanych z delikatną naturą „ładunku”, jakim są pasażerowie.

Najbardziej na wizytach wycieczkowców korzystają lokalni przedsiębiorcy (organizatorzy turystyki przyjazdowej, właściciele sklepów i lokali gastronomicznych, etc.) i to nie porty czy agenci portowi, ale władze miast oraz regionów i lokalne organizacje turystyczne powinny dawać z siebie najwięcej w zakresie promowania polskich portów i miast jako destynacji *crucisingowych*, czego niestety nie czynią.

Na słabe ostatnio, zwłaszcza w bieżącym sezonie, wyniki polskich portów, jeśli chodzi o przyciąganie i obsługę wycieczkowców, wpływ ma niewątpliwie także niezbyt elastyczna i nie za bardzo gościnna polityka zarządów portów i terminali, o czym słyszy się w ostatnich latach coraz częściej w nieoficjalnych rozmowach od, zazwyczaj zastrzegających sobie anonimowość, przedstawicieli agencji portowych (maklerów okrętowych) i organizatorów turystyki przyjazdowej. Chodzi o różnorodne, mniej i bardziej poważne sprawy, od porządku na nabrzeżach i es-

tetyki ich otoczenia, przez problem sąsiedowania nabrzeży oferowanych wycieczkowcom z miejscami składowania i przeładunków towarów wysoko-pylących, po np. brak elastyczności w kształtowaniu taryf opłat portowych nawet w niedawnym okresie globalnego kryzysu gospodarczego, kiedy to wiele innych portów bałtyckich taką elastyczność wykazało.

Chwilowe spadki liczby zawinięć statków pasażerskich mogą być efektem obniżonego popytu i globalnej sytuacji rynkowej po ostrym, światowym kryzysie lub tłumaczone płodozmianem destynacyjnym stosowanym przez armatorów. Jednak z drugiej strony - port utrzyma się na długo jako żelazny punkt programu wśród zawinięć do portów bałtyckich, jeśli będzie się wykazywał jakością, dbałością o klienta, konkurencyjnością i szeroko rozumianą gościnnością. Najwyraźniej portom polskim brakuje przynajmniej części z tych ważnych czynników, skoro trafiają się im nie tylko jednosezonowe „dołki”, ale również - jak wykazuje analiza trendu długoterminowego - Bałtyk ewidentnie, od lat nam ucieka. W perspektywie kilku czy kilkunastu sezonów, statystyki zawinięć i liczby pasażerów oczywiście rosną polskim portom, ale znacznie wolniej niż średnia dla całego Bałtyku, co oznacza naszą stagnację lub cofanie się na tle bałtyckiego ruchu statków wycieczkowych. Również w porównaniu z niektórymi portami, które wcale nie oferują bogatszej oferty turystycznej i historyczno-kulturowej niż np. Gdańsk.

Piotr B. Stareńczak

Rekreacja przebadana

Centrum techniki jachtowej

Kojarzone do tej pory głównie ze statkami gdańskie Centrum Techniki Okrętowej otwiera się także na rynek jednostek rekreacyjnych. Ma nadzieję stać się w niedalekiej przyszłości zapleczem badawczym dla polskiego przemysłu jachtowego.

Centrum Techniki Okrętowej (CTO) w Gdańsku w tym roku obchodzi, o czym już donosiliśmy, jubileusz 40-lecia działalności. Z tej okazji, w cyklu seminariów prezentuje swoje możliwości. 12 maja przedstawiciele firmy przekonywali reprezentantów branży jachtowej, że także na tym rynku mają się czym pochwalić.

- To prawda, że obecnie jachty to około 15-20 procent naszych rocznych

przychodów - mówi kierownik Ośrodka Hydromechaniki Okrętu CTO Wojciech Górski. - Ale od kilku lat dynamicznie rozwijamy się także i w tym kierunku.

W tej chwili CTO bada jachty głównie dla klientów zagranicznych. 70 proc. wszystkich zleceń pochodzi przede wszystkim z Turcji, Holandii i Wielkiej Brytanii. Ale po doświadczeniu i wiedzy gdańskich specjalistów, sięgają coraz częściej także i rodzime firmy jachtowe. A jest z czego czerpać. W bazie wiedzy CTO znajduje się ponad 60 kształtów kadłubów jachtowych, z czego 20 zostało przebadanych w ostatnich sześciu latach. Na koncie firmy są jachty motorowe i żaglowe, od 13 do 130 metrów długości.

- Jesteśmy w stanie zbadać każdy projekt kadłuba w zakresie geometrii, opływu, oporu i napędu, właściwości morskich, właściwości manewrowych czy aerodynamiki - wylicza Wojciech Górski. - Nie boimy się żadnych wyzwań. Katamaran? Proszę bardzo. Jacht regatowy? Nie ma sprawy.

Geometria obejmuje całość prac związanych z kształtem kadłuba, począwszy od jego projektu, a skończywszy na generowaniu wręgów budowlanych. Analiza opływu kadłuba pozwala na ocenę jego projektowanego kształtu. Opór i napęd to prace, które umożliwiają dobór pędnika oraz jego mocy. Właściwości morskie polegają na opracowaniu prognozy zachowania się jednostki w określonych warunkach falowania. Finałem tych prac może być wizualizacja kadłuba lub całej konstrukcji.

Aby nie być posądzonym o przechwalanie się, władze CTO udostępniły uczestnikom seminarium swoje obiekty badawcze. Na własne oczy mogli się przekonać, czym dysponuje firma i jak pracuje. Trzeba przyznać, że było co podziwiać.

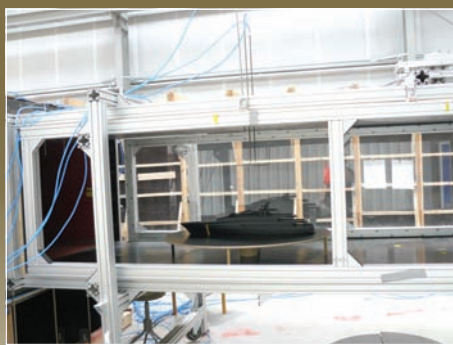
CTO jest największą polską placówką tego rodzaju i jedną z zaledwie kilkunastu w Europie. Największe wrażenie robią baseny doświadczalne (omówiliśmy je w numerze majowym), gdzie modele kadłubów jednostek pływających poddawane są najróżniejszym testom. Badania, w zależności od ich zakresu, kosztują w CTO od kilku do kilkudziesięciu tysięcy euro.



Model w tunelu wiatrowym.

O tym, że gdańskie przedsiębiorstwo poważnie traktuje klientów z branży jachtowej świadczy nie tylko zorganizowanie seminarium. Aby dotrzeć z ofertą do wszystkich zainteresowanych CTO poza własną stroną internetową www.cto.gda.pl uruchomiło też dla nich specjalną witrynę www.yachtresearch.pl. Można się z niej dowiedzieć nie tylko szczegółów oferowanych przez firmę usług, ale także zapoznać ze zrealizowanymi już konstrukcjami.

- Projektanci jachtów rzadko sięgają po możliwości, jakie daje hydromechanika eksperymentalna - mówi Wojciech Górski. - W efekcie zwiększa się ryzyko popełnienia błędów i koszty budowy oraz eksploatacji. Korzystając z usług CTO można tego uniknąć.



Badania prowadzone są na modelach.

Tekst i zdjęcia:
Tomasz Falba

Największy basen CTO.

Modelarze okrętowi



Rezultaty swojej pracy modelarze prezentują nie tylko w internecie, ale i na wystawach. Na zdjęciach zeszłoroczny Bałtycki Salon Gospodarki Morskiej.

Szkoła cierpliwości

Pasja i cierpliwość – te dwie przede wszystkim cechy powinien mieć modelarz okrętowy. Model statku można bowiem kleić nawet rok. Ale ile potem przyjemności z jego podziwiania i prezentowania kolegom!



Fot. Czesław Romanowski

- Samo powtykanie wsporników w otwórki przebiegło sprawnie, ale dostałem nieoczekiwany cios w plecy, gdy zacząłem przyklejać je do nadburcia - pisze modelarz o nicku Syzyf na forum portalu Kartonwork. - Zamierzałem po prostu położyć kadłub na jedną burzę, powkładać pomiędzy słupki paski tektury dla równych odstępów, przycisnąć słupki czymś od góry i każdy zakropić odrobiną kleju. Szybko dotarło do mnie, że całej burty tak się zrobić nie da, bo minimalne różnice w wymiarach sprawiają, że jeden słupek jest dociśnięty idealnie, drugi tylko na końcu, trzeci na

początku, czwarty wcale, a gdy dociskam piąty, to równe odstępki już diabli wzięli. Tak to po dłuższych zmaganiach, nie przykleiwszy żadnego wspornika, nerwy straciwszy i o mało sobie w łeb nie strzeliwszy, pojąłem prawdę: każdy wsporniczek będę musiał przyklejać indywidualnie.

Setki takich szczegółowych opisów pracy przy klejeniu modelu można przeczytać na kilku polskich portalach poświęconych modelarstwu okrętowemu. Panowie (bo pań to hobby nie interesuje) dzielą się z kolegami wszystkim co ich spotkało w czasie żmudnej pracy. Wpisy

zwane przez nich relacjami, są faktycznym opisem przebiegu całego procesu wykonania modelu.

Legenda modelarzy

- Średnia wieku modelarzy to 40-50 lat, to pokolenie, które w latach 80. ubiegłego wieku wychowywało się na „Małym Modelarzu” - mówi Sylwester Grabarczyk, redaktor naczelny miesięcznika „Modelarstwo Okrętowe”. - W tamtych czasach mieliśmy dosyć ograniczony sposób spędzania wolnego czasu. Pamiętam, że w młodości albo grałem w piłkę, albo sklejałem modele.

Pewnie z 80 procent obecnych pasjonatów miało podobną historię.

„Mały Modelarz” to legenda wśród modelarzy. Pierwszy numer ukazał się w 1957 roku i wychodzi, choć coraz bardziej nieregularnie, do dzisiaj. Popyt na papierowe modele okazał się w Polsce niezwykle: stosunkowo niedrogie, nie wymagające do produkcji nowoczesnych technologii, podbiły serca tysięcy młodych chłopaków.

- „Mały Modelarz” sam w sobie to idea mająca na celu zainteresowanie młodych modelarstwem oraz tradycja i historia modelarstwa kartonowego, wspaniali projektanci i parę pokoleń modelarzy wychowanych na modelach z „MM” – pisze na Forum Modelarzy Kartonowych Konradus (...). *Kiedyś był to obiekt pożądania, załatwiany spod lady w kioskach Ruchu, teraz dostępny jest bez problemu dla wszystkich. Przez 50 lat, od 1957 roku, zmieniała się zawartość pisma - modele stawały się bardziej szczegółowe, a technika pozwoliła na tworzenie skomplikowanych i ciekawszych projektów, zmieniał się wygląd okładki, logo wydawnictwa, jakość papieru, ale największe emocje budzą nadal wydania sprzed wielu lat*”.

Jak skrupulatnie wyliczył: w 53 rocznikach pisma znalazły się 473 modele.

Szkola życia

Co jest takiego w sklejaneniu modeli, że poświęca się temu hobby często większość, jeżeli nie cały czas wolny? Niejaki Kierownik z Kartonwork tłumaczy to tak: „Budowanie modeli jest sposobem na spędzanie czasu wolnego. Uwaga! Silnie uzależnia! Po jakimś czasie modelarz łapie się na tym, że proporcje odwracają się: czasu wolnego już nie ma, a ten pozostały jest też podporządkowany właśnie modelarstwu. Bo modelarstwo wymaga ogromnej dozy cierpliwości i dokładności. Zdarza się, że budowa modelu zajmuje więcej czasu niż ... budowa oryginału. Dzieje się tak wtedy, gdy taki obiekt już np. nie istnieje i należy zdobyć jego plany, zdjęcia czy opisy. Modelarz staje się wówczas historykiem, konstruktorem, budowniczym i Bóg wie kim jeszcze. Prawdziwa szkoła życia. (...) Modelarstwo samo staje się nałogiem - ale jakże pozytywnym. Tylko dzięki modelarzom udaje się czasem odtworzyć coś od dawna nieistniejącego lub zachować dla potomności coś, co bezpowrotnie odchodzi.

Modelarstwo jest źródłem wzruszeń - widziałem starszych ludzi, którzy nie kryli też oglądając model. Odżyły w nich wspomnienia i za to dziękowali modelarzowi”.

- 99 procent modelarzy okrętowych interesuje się historią - potwierdza Sylwester Grabarczyk. - Myślę, że to naturalny proces: zainteresowanie modelami i historią następują równocześnie, chcesz wiedzieć jak najczęściej o tym, co masz zamiar skleić, albo masz zamiar skleić jednostkę, której historia cię szczególnie zafrapowała.

A dlaczego akurat okręty?

- No właśnie dlatego, że każdy z nich ma swoją mniej lub bardziej pasjonującą, „osobistą” historię - odpowiada Grabarczyk. - Czołgi, samoloty produkowane były masowo, w tysiącach sztuk.

Jak mówi redaktor naczelny „Modelarstwa Okrętowego” wśród modelarzy „morskich” przeważają ci, którzy sklejają okręty wojenne, na drugim miejscu są pasjonaci żaglowców. Według niego, w Polsce jest od półtora do dwóch tysięcy modelarzy okrętowych. I, niestety, ta liczba się zmniejsza.

- Od pięciu lat, czyli od kiedy wydaję miesięcznik, zauważam, iż więcej ludzi ubywa niż przybywa - konstatuje. - Teraz młodzież ma o wiele więcej możliwości spędzania wolnego czasu, więc raczej się tym nie interesuje, niestety. To hobby wymaga pasji i cierpliwości. Nie można się też zrażać po pierwszych nieudanych próbach. Jeżeli ktoś zaczyna sklejać, a potem jedzie na wystawę i porównuje swoje nieudolne próby z fantastycznymi modelami, które tam widzi, to już jest ugotowany.

Tomasz Grzybowski, który ma swoją stronę o modelarstwie, dopowiada: - Sklejanie modeli, oprócz własnego zadowolenia i satysfakcji, pozwala rozwijać zdolności manualne, wymusza cierpliwość,

systematyczność i wytrwałość w dążeniu do celu. Moje pierwsze modele też wyglądały komicznie. Ale po pewnym czasie znajomi patrzyli na mnie i na moje prace z podziwem.

Plastik czy karton

Modelarze kartonowi toczą spór z modelarzami plastikowymi. Ci drudzy uważają, że „modelarstwo kartonowe to kawałki kartek, z których powstaje coś przypominającego oryginał, a nie mające najczęściej nawet owalnych kształtów”.

- W modelarstwie kartonowym musisz położyć większą uwagę na samo kształtowanie elementów, bo przecież karton jest płaski i z 2D trzeba zrobić 3D, a to nie lada umiejętność. W świecie modelarstwa kartonowego jest wielu magików, którzy potrafią zrobić model jakości plastiku i wcale nie odbiegający od rzeczywistości - odpowiada jeden z „kartoniarzy”.

Jak partnerki modelarzy przyjmują ich hobby? Różnie. Najczęściej z pobłażliwością.

Sturmovik: „Umnie żona toleruje całkowicie (trochę z początku grymasiła, gdzie upchnę zapasy, ale to minęło), a sporadycznie sama chwyta za nożyk i matę. Namawiam, żeby się tu zarejestrowała i chociaż czasem poczytała - nie odmawia jednoznacznie, ale entuzjazm znikomy”.

Stanisław: „Żona nie ma żadnych zastrzeżeń a nawet jest dumna z moich dokonań”. Dodaje, że średnio przez 3 godziny dziennie oddaje się uciążliwemu hobby, jakim jest klejenie kartonu. „W zimowy czas, gdy na strychu temperatura wynosi +5, przenoszę się do kuchni i przy radiu lepię sobie czasami nawet do 5 godz. dziennie”.

Z modelarzami można porozmawiać i podziwiać ich dokonania, m.in. na papermodels.pl, kartonwork.pl, konradus.com.

Czesław Romanowski

Zapraszamy na wystawę

Zainteresowanych tematem zapraszamy na wielkie święto modelarstwa okrętowego, czyli II Międzynarodową Wystawę Modelarstwa Okrętowego Shipreplica, która odbędzie się w dniach 1-3 lipca, w Klubie Marynarki Wojennej „Riwiera” w Gdyni, To jedyna tego rodzaju impreza w naszym kraju, otwarta dla wszystkich, bezpłatna i bez rywalizacji. „Nasze MORZE” jest jej patronem medialnym.

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

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



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

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

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

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

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

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

Waluta: **W P P L N** Kwota: _____

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

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 lipcu w „Naszym MORZU”...

Fot. Marynarka Wojenna RP



Marynarka się pokaże!

26 czerwca, w Święto Marynarki Wojennej, odbędzie się wielka parada wchodzących w jej skład okrętów. Jednostki przełyną w szyku torowym wzdłuż Bulwaru Nadmorskiego w Gdyni. Tam właśnie będzie najlepsze miejsce do ich podziwiania. Prezentację okrętów uświetni przelot wojskowych samolotów i śmigłowców. Najprawdopodobniej niektóre z okrętów zacumują w Gdyni i będzie można je zwiedzać. Marynarka przygotowuje także stoiska edukacyjne, m.in. saperskie i ratownictwa morskiego. Impreza zapowiada się na niezwykle ciekawą. Tym bardziej ciekawą, że podobna odbyła się aż czterdzieści lat temu. Serdecznie zapraszamy!

Największe targi morskie

W dniach 24-27 maja odbyły się w Oslo i leżącym nieopodal Lillestrom największe w tym roku międzynarodowe, multidyscyplinarne targi morskie w świecie, połączone z bogatym programem konferencji i innych imprez towarzyszących - Nor-Shipping 2011.

„Nasze MORZE” wydało z tej okazji specjalny, anglojęzyczny dodatek „Poland at Sea”, który był na targach dystrybuowany i cieszył się dużym zainteresowaniem. Polska zaznaczyła swoją obecność na targach zarówno pod własnymi markami, jak i w wyrobach sprzedawanych pod markami zagranicznymi. Nor-Shipping 2011 to targi nowości i niespodzianek - zabrakło np. tradycyjnej uroczystości nadania tytułu „Norweskiego Statku Roku”. Zaskoczeniem była obecność stoczni niemieckich, które rzekomo miały bankrutować, podobnie jak nasze i nieobecność polskiej stoczni Crist. O tym, ale przede wszystkim o przewodnich tematach, nowinkach technicznych, a także o ministrze bawiącym się zdalnie kierowanym modelem statku napiszemy w następnym wydaniu „Naszego MORZA”.



Fot. Nor-Shipping

Holowniki gdańskiego WUŻ-u / III

Kontynuujemy prezentację jednostek pływających obchodzącego w tym roku 20. rocznicę powstania WUŻ - Przedsiębiorstwa Usług Portowych i Morskich z Gdańska. Przedstawiamy dwa - już na pierwszy rzut oka bardzo podobne zewnętrznie, bliźniacze holowniki - *Herkules II* i *Atlas II*. Zbudowano je w 1966 r. w stoczni Svendborg Skibsvaerft A/S w Danii. Charakteryzują się długością całkowitą 28,58 m, długością między pionami 26,76 m, szerokością maks. 8 m, zanurzeniem 4 m, pojemnością brutto (GT) 186 jednostek i uciążem na palu 22,5 T. Napędzane są konwencjonalnymi śrubami. Każdy wyposażony jest w parę silników B&W 26 MTBF-40 o łącznej mocy 1650 KM.

Gdański WUŻ eksploatuje nie tylko holowniki, ale również m.in. portowy dźwig pontonowy i motorówki komunikacyjne. Właśnie rolę motorówki komunikacyjnej pełni były kuter pilotowy *Pilot 25*, powstały w 1961 roku w gdańskiej Stoczni Północnej. Jednostka o długości całkowitej 15,81 m, szeroka na 4,35 m, legitymuje się zanurzeniem do 1,95 m i wyposażona jest w silnik spalinowy SW 680/197 o mocy 147 kW.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Atlas II (IMO 6611071, sygnał wywoławczy SQMK); uciąż na palu 22,5 T.



Herkules II (IMO 6611150, sygnał wywoławczy SQMR); uciąż na palu 22,5 T.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak



Pilot-25 (sygnał wywoławczy SPG-2491).