

KAPITAN POD ŻAGLAMI

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 11 (71) listopad 2011
NR INDEKSU 211214



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

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



Statek jako dzieło sztuki



Sesja na wraku

PIONIER



9 771895 481106



Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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

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

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 11 (71) Rok VI
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 15 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35
piotr.blaszowski@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56
sekretariat@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

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

Sławomir Włodarczyk

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

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podwierzyniec 25
37-100 ŁañcutRedakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszem Morzu”
i „The Maritime Worker”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 2600 egz.

Stocznia jest jak Think – Tank...

7 listopada 2011 r. minęła 59 rocznica utworzenia Gdańskiej Stoczni Remontowej. Niby rocznica jak każda inna, a jednak... Gdy się nad tym głębiej zastanowić, to wydarzenie ma wagę symbolu, odnoszącego się w pewnym sensie do całego polskiego przemysłu okrętowego. W końcu to dziś jedyna stocznia w Polsce, która zaczynała przed ponad pół wiekiem, jako państwowy zakład remontujący głównie statki z tzw. bloku wschodniego, a która dziś jest dużą stocznia prywatną z całkowicie polskim kapitałem, znaną na globalnym rynku okrętowym i jedyną, świadczącą kompleksowe usługi dla swoich klientów.

Wraz z ponad 20 spółkami zależnymi tworzy grupę kapitałową specjalizującą się w projektowaniu, budowie, wyposażaniu, przebudowach i remontach statków oraz innych konstrukcji morskich, a także usługach serwisowych i consultingowych dla armatorów. To właśnie skala i kompleksowość świadczonych usług, będąca integralnym elementem strategii wyróżniają ją spośród innych stoczni europejskich i światowych (nie mówiąc już o polskich).

Na tę drogę firma weszła już w roku 1989, a więc na samym początku transformacji politycznej i ekonomicznej w Polsce. Już wtedy zaczęto w niej tworzyć zręby nowoczesnego marketingu mix, który 22 lata temu był w Polsce pojęciem znanym niemal wyłącznie z podręczników zachodniej ekonomii, a nazwiska takie jak Kotler, Porter, czy Drucker, dopiero pojawiały się w intelektualnym obiegu.

Zacząto od nauki języka angielskiego wśród managementu i budowy biur handlowych obejmujących poszczególne rynki geograficzne, z których miały pozyskiwać zlecenia. Była to całkowita zmiana orientacji rynkowej polegająca na zwróceniu się ku armatorom zachodnim, którą można przyrównać do zmiany kierunku o 180 stopni w pełnym biegu. Potem było już tylko mozolne oranie morza – „czesanie” rynku i walka o zlecenia, połączona z reorganizacją dużego molocha w elastyczną strukturę, która mogła szybko dostosowywać się do wahań koniunktury i zmiennego rynku. Konsekwentnie dywersyfikowano działalność, po remontach wchodząc w przebudowy i budowy statków oraz, poprzez rozbudowę grupy firm, w produkcję i usługi związane z wyposażaniem. Nie zapomniano przy tym o ciągłym kształceniu kadry. Dopiero tak przygotowana firma mogła wejść w udaną prywatyzację w roku 2001 i podjąć walkę konkurencyjną ze światową stoczniaową ekstraligą.



Jej dzisiejsza ugruntowana globalna pozycja jest „tylko” rezultatem tego procesu, który zresztą odbywa się w niej nieustannie, bo rynek nieustannie się zmienia. Na tej drodze nie zawsze było różowo. Techniczne problemy przy organizacji niektórych projektów, nietrafione kontrakty, czy dotkliwe konsekwencje zaburzeń na światowych rynkach finansowych – to były rafa, których czasami nie udawało się unikać. No właśnie... rafa, a nie mielizny, bo ta stocznia zawsze żeglowała na głębokiej wodzie. W myśl przysłowia – „co cię nie zabije, to cię wzmocni” – z każdego takiego zakrepu stocznia wychodziła na prostą, bogatsza o nowe doświadczenia.

Dziś Gdańska Stocznia Remontowa to dobrze zarządzana, nowoczesna firma, realizująca ambitną strategię rozwoju. To światowa marka, budząca zaufanie armatorów i respekt u konkurentów. To także największy prywatny pracodawca w Polsce Północnej, dający pracę ponad pięciu tysiącom ludzi.

Dlaczego o tym piszę? Bo z perspektywy tych 59, a na pewno ostatnich 22 lat, ta historia jest bardzo pouczająca. Pokazuje ile czasu, ile wysiłku intelektualnego i organizacyjnego oraz pracy stoczniaowej *think - tanku* trzeba było włożyć, aby dziś firma ta była tam, gdzie jest. Tak to już jest w prawdziwym biznesie – stoczniaowym i każdym innym, po prostu nie da się inaczej...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Stocznia jest jak Think – Tank... str. 3

WYDARZENIA

Dla ratowania str. 5
 Wajda robi film o Wałęsie str. 8
 Profilami w powodzie str. 9
 Nowy rozdział str. 11
 Kapitan pod żaglami str. 13
 Otwarcie drugiej dekady str. 17
 Z widokiem na todzie str. 18



21

Statek jako dzieło sztuki

- Uważam, że każdy statek może być albo jest dziełem sztuki. Każda jednostka to architektura. Architektura to sztuka kształtowania przestrzeni funkcjonalnej dla zapewnienia żywotnych potrzeb człowieka.

W cyklu „Ludzie Morza” – rozmowa z prof. Andrzejem Lerchem, projektantem architektury statków, pedagogiem Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku.

LUDZIE MORZA

Statek jako dzieło sztuki str. 21

ROZMOWY MORZA

Sesja na wraku str. 26

MORZE MUZEÓW

Morskie unikaty str. 32



26

Sesja na wraku

Nurkowałem w Egipcie, na Adriatyku, w Norwegii, Francji, Ameryce... - Ale tak naprawdę jestem fanem Bałtyku. Nie dlatego, że nad nim mieszkam. Przede wszystkim uważam, że to jedno z najciekawszych miejsc do nurkowania na świecie! Tak! Woda w Morzu Bałtyckim nie rozkłada drewnianych wraków tak szybko jak gdzie indziej i dzięki temu zachowują się one w doskonałym stanie...

MORZE HISTORII

180 mil do wolności str. 35

MORZE WSPOMNIENI

Uważny człowiek morza str. 40

POCZTÓWKA Z MORZA

Dzieci Rummla str. 42

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 50

Pionier

55

- Mam trochę starych fotografii mojego ojca z czasów, kiedy był uczniem Szkoły Morskiej w Tczewie - poinformował nas pan Jacek Fidosz, 69-letni mieszkaniec Sopotu. - Może bylibyście zainteresowani? Umówiliśmy się na spotkanie. A kiedy pan Jacek wyjął stare, rodzinne albumy, od pierwszego rzutu oka wiedzieliśmy, że mamy do czynienia z sensacją. Przed nami leżało prawie czterdzieści, w większości nigdy niepublikowanych, fotografii.

WSPOMNIENIE „MORZA”

Ciekawostki „Morza” str. 52

MORZE TAJEMNIC

Pionier str. 55

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 59

35



180 mil do wolności

W tym roku przypada 60. rocznica buntu na ORP *Żuraw*. Wydarzenie miało charakter bezprecedensowy. Nigdy wcześniej w Marynarce Wojennej RP nie doszło do buntu i porwania jednostki pływającej. Propaganda komunistyczna wykorzystwała zajście, aby rozprawić się z „imperialistycznymi szpiegami i dywersantami”. Sąd Wojskowy skazał młodych ludzi na więzienie oraz ostracyzm za to, że chcieli być wolni.

A w dodatku str. 61

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, inżynierów portowców

Najczęstsze uwagi podczas inspekcji PSC str. 4

Mechanizmy ochrony prawnej marynarzy na europejskim rynku pracy, cz. 2 str. 8

Praca na statkach w managementie korporacyjnym str. 12

LNG – własności i zastosowanie cz. 2 str. 15

Piractwo morskie. Wykorzystanie uprowadzonych statków, jako nowy element taktyki piratów somalijskich str. 18

Zdjęcie na okładce:

Lwów.

Fot. archiwum rodzinne Fidoszów

*Sztorm dołączy
do Orkana i Pasata*



Dla ratowania

Wodowanie.

Trzeci i ostatni z serii bliźniaczych statków zamówionych na potrzeby morskich ratowników, zwodowano ostatniego dnia września br. Dwa poprzednie - *Orkan* i *Pasat*, zbudowała Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. Wodowanie trzeciego odbyło się w budującej go stoczni REMONTOWA Shipbuilding SA (dawniej Stocznia Północna). Cała seria powstała według tego samego projektu firmy REMONTOWA Marine Design & Consulting Sp. z o.o. z Grupy REMONTOWA.

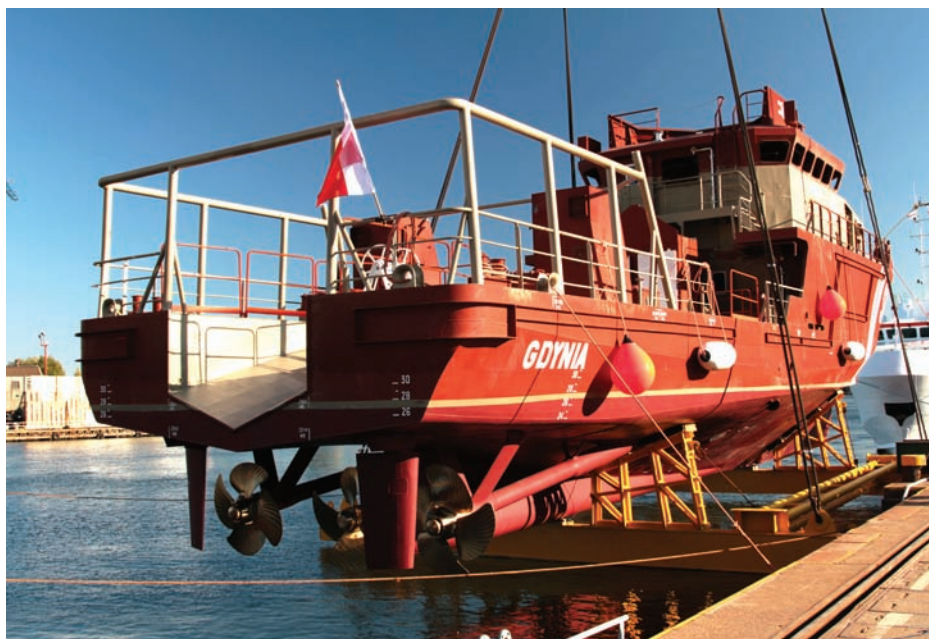
Trzeci statek, wyposażony obecnie w stoczni tej grupy, otrzymał przy okazji wodowania imię - *Sztorm*. Tuż przed opuszczeniem na wodę przez dźwig pływający REM 220 (należący do Remontowej SA), aktu chrztu jednostki SAR 3000 / III dokonała Anna Siejda, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Matka chrzestna - Anna Siejda, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych (z lewej), Marek Długosz, dyrektor Służby SAR i Anna Wypych-Namiotko, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Podwójna uroczystość - chrztu i wodowania - miała spektakularną oprawę, a całość uświetniła Orkiestra Marynarki Wojennej RP. Zgromadzona publiczność miała okazję zobaczyć pokaz sprawności statków SAR 3000 i SAR 1500 oraz ratow-

ników morskich na zwodowanej ze slipu większego z nich, ratowniczej łodzi RIB, a także zapoznać się z bardzo efektywnym samochodem terenowym przystosowanym specjalnie dla potrzeb morskich służb poszukiwawczo-ratowniczych.





Moc napędu głównego to 4920 kW.

Kontrakt na budowę statku *Sztorm* (stoczniovy nr budowy B812) podpisano 18 czerwca 2010 roku, po czym 29 września 2010 r. nastąpiło pierwsze cięcie stali na jego budowę. Projekt powstał na zamówienie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w Gdyni. Sfinansowanie budowy umożliwił unijny program Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Z 38,9 mln zł wartości kontraktowej statku UE wyłożyła 33,1 mln zł (pozostała kwota pochodzi z budżetu państwa).

Przekazanie gotowej jednostki przez stocznię powinno nastąpić w marcu 2012 roku.

Statek typu SAR 3000, odpowiadający najnowszym standardom europejskim, przeznaczony jest do prowadzenia działań związanych z ratowaniem życia ludzkiego na morzu w każdych warunkach hydrologiczno-meteorologicznych.

Sztorm - charakterystyka podstawowa

długość całkowita	6,90 m
długość między pionami	33,85 m
szerokość	8,10 m
wysokość boczna do pokładu głównego	3,90 m
zanurzenie	2,50 m
wyporność	ok. 235 t
moc napędu głównego	4920 kW
prędkość eksploatacyjna	15 węzłów
prędkość maks.	24 węzły
zasięg	ok. 1900 Mm
autonomiczność	5 dni
załoga	6 osób
maks. ilość osób (rozbitków), które statek może podjąć jednorazowo	150 osób



Sztorm - stoczniovy nr budowy B812 - gotowy do wodowania.



Już po uroczystości, stoją od lewej: Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej Remontowej SA; kmdr Wiesław Wilk, szef Ratownictwa Marynarki Wojennej, matka chrzestna Anna Siejda; Marek Długosz, dyr. Służby SAR, Andrzej Wojtkiewicz, prezes stoczni REMONTOWA Shipbuilding SA; Jan Paszkowski, członek zarządu REMONTOWA Shipbuilding SA i Romuald Kinda, prezes Zarządu Navimor International.

Do jego podstawowych zadań należą:

- prowadzenie poszukiwań ludzi i obiektów na morzu;
- ewakuacja ludzi ze statków, wody i środków ratunkowych, jak również bezpośrednio z wody;
- udzielanie poszkodowanym pomocy medycznej;

■ współdziałanie ze śmigłowcami SAR wraz z przekazywaniem rozbitków.

W celu umożliwienia poszukiwania rozbitków nawet w najcięższych warunkach pogodowych, na statku zainstalowane zostaną trzy reflektory o mocy 1000 W każdy, jak również zestaw wyposażenia specjalistycznego. Zlokalizowani rozbitkowie podejmowani będą z wody przy

użyciu tzw. kołyski Jason'a (systemu Jason's Cradle), bądź przy wsparciu szybkiej hybrydowej (RIB) łodzi ratowniczej wodowanej ze slipu zlokalizowanego w rufowej części statku.

Dodatkowo statki z tej serii wykorzystywane będą również jako jednostki pomocnicze do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, a także holowania małych statków (o długości do ok. 25 m), gaszenia pożarów przy użyciu monitora wodno-pianowego, prowadzenia prac ratowniczych pod wodą do głębokości 20 m, przekazywania paliwa na morzu jednostkom SAR 1500 czy zasilania w energię elektryczną innych statków.

Wykonane z aluminium statki typu SAR 3000 są relatywnie lekkie i szybkie. Trzyśrubowe jednostki osiągać mogą prędkość do ok. 24 węzłów dzięki napędowi głównemu o łącznej mocy 4920 kW.

Miejscem bazowania nowych jednostek będzie Hel, Ustka i Świnoujście.



Koncepcyjny pojazd ratownictwa brzegowego i śródlądowego Akademii Morskiej w Gdyni, należący do ratowniczego, mobilnego systemu dowodzenia, rozpoznawania, łączności i obserwacji.



Pokazy sprawności ratowników służby SAR, z wykorzystaniem zaprojektowanego przez REMONTOWA Marine Design & Consulting Sp. z o.o. statku Orkan (jednostka siostrzana Sztormu) i wodowanej z jej rufowego slipu szybkiej łodzi ratowniczej.

PioSta

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

Mistrz w Remontowej SA

Wajda robi film o Wałęsie

Laureat honorowego Oscara za całokształt twórczości filmowej, dorocznej nagrody przyznawanej przez Amerykańską Akademię Sztuki i Wiedzy Filmowej, senator I kadencji, kawaler Orderu Orła Białego, ale przede wszystkim reżyser, odwiedził w ostatnich dniach października Gdańsk, prezydenta Lecha Wałęsę oraz Remontową SA.

To nie była oficjalna wizyta, ale roboczy „zwiad” związany z przygotowaniem do filmu o Lechu Wałęsie, który mistrz ma reżyserować.

Zaczął od wizyty w biurze Lecha Wałęsy. Były prezydent zapewniał po spotkaniu, że niczego reżyserowi nie sugerował.

Następnie ekipa pojechała do Remontowej SA. Andrzej Wajda oglądał między innymi stocznia Salę Tradycji, która w przeszłości, dla potrzeb innego filmu, przekształcona została w historyczną salę BHP Stoczni Gdańskiej. Teraz rozważane jest podobne rozwiązanie. Reżyser był

też pod stoczniami nr 5 i 6, gdyż być może skorzysta w trakcie kręcenia filmu z plenerów Remontowej SA.

Z podziwem oglądał pływające doki i wyraźnie się zdziwił, kiedy usłyszał, że możliwe jest tu przedłużanie statków. Na żartobliwą propozycję, że mogą przedłużyć jego jacht, odparł że gdyby go miał... już nie musiałby pracować.

Przygotowania do filmu o przywódcy sierpniowego strajku w 1980 roku, prezydencie Lechu Wałęsie, trwają od kilku miesięcy. Scenariusz powstał przy współpracy z Januszem Głowackim, pisarzem i dramaturgiem. Początkowo tytuł filmu miał brzmieć „My naród polski”, zdecydowano ostatecznie, że będzie to „Wałęsa”. Główną rolę ma ponoć zagrać aktor Robert Więckiewicz, ale wciąż nie ma w tej kwestii oficjalnego potwierdzenia. Nie wiadomo także kto wcieli się w żonę Lecha Wałęsy.

Zdjęcia z aktorami mają się zacząć w grudniu, a w Remontowej SA filmowa ekipa może się pojawić w pierwszych miesiącach 2012 roku.

JW



Fot. Ireneusz Gądkowski

Reżyser Andrzej Wajda pod dokiem nr 6 w Remontowej SA.



5850 razy
na 6000
kilometrów

Profilami w powodzie

**Instytut Morski w Gdańsku zbada polskie rzeki!
W ciągu roku wykona prawie 6 tysięcy profili, które zwiększą
bezpieczeństwo przeciwpowodziowe naszego kraju.**

**- Czekają nas ciężka,
ale ważna praca
- mówi dr Benedykt
Hac, kierownik
Zakładu Oceanografii
Operacyjnej Instytutu
Morskiego
w Gdańsku.**

Instytut Morski w Gdańsku istnieje od sześćdziesięciu lat. Jest jedną z najbardziej zasłużonych morskich instytucji badawczych w naszym kraju. Dysponuje doskonałym zespołem hydrografów i nowoczesnym statkiem badawczym *Imor*.

Zainteresowania uczonych z Instytutu Morskiego nie ograniczają się jednak tylko do morza. Od czasu do czasu jego doświadczenie bywa wykorzystywane także do badania rzek. I to nie tylko polskich. Instytut opracował już np. mapę

ukształtowania 70-kilometrowego odcinka dna Renu.

Nic zatem dziwnego, że placówka (działająca w konsorcjum z innym podmiotem) wygrała przetarg ogłoszony przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy na „przeprowadzenie pomiaru korystalnego przekrojów poprzecznych mokrych na potrzeby realizacji projektu ISOK” - jak brzmi oficjalny tytuł projektu.

Za tą poważną i skomplikowaną nazwą kryją się proste w gruncie rzeczy, a niezwykle ważne treści. I to ważne dla większości mieszkańców naszego kraju. ISOK to bowiem skrót od „Informatyczny System Osłony Kraju przed nadzwyczajnymi zagrożeniami”, projektu, którego głównym celem jest zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Polski. Właśnie na jego potrzeby IMGW zamówił wykonanie przekrojów poprzecznych wszystkich krajowych rzek. Insty-

tut Morski w Gdańsku będzie wykonywał pomiary na odcinkach tych z nich, które mają szerokość powyżej 30 metrów.

Co to są przekroje poprzeczne? Jak taki pomiar wygląda w praktyce? O wyjaśnienie poprosiliśmy dr. Benedykta Haca, kierownika Zakładu Oceanografii Operacyjnej Instytutu Morskiego w Gdańsku, jednego z najlepszych polskich hydrografów.

- W uproszczeniu wygląda to tak, że zespół hydrografów wypływa łodzią na rzekę i przy pomocy echosondy jednowiązkowej, w jej poprzek, czyli od brzegu do brzegu dokonuje pomiaru głębokości - mówi. - Powstaje w ten sposób przekrój poprzeczny dna rzeki, czyli jej profil. Takie profile wykonuje się w precyzyjnie wyznaczonych wcześniej miejscach, mniej więcej co kilometr.

Instytut Morski w Gdańsku musi, do listopada przyszłego roku, wykonać 5850 takich profili obejmując nimi rzeki w o łącznej długości około sześciu tysięcy kilometrów! Do przebadania, które już się

zaczęło, ma rzeki położone na dwóch trzecich obszaru kraju (reszta przypadła innemu konsorcjum). Całą pracę wykonają trzy, czteroosobowe, odpowiednio wyekwipowane, ekipy hydrografów.

- To nie jest specjalnie skomplikowana praca. W każdym razie znacznie mniej niż na morzu - tłumaczy Hac. - Ale niezwykle żmudna i czasochłonna.

Hydrografowie z Instytutu Morskiego w Gdańsku zdają sobie jednak sprawę, że ich pomiary będą miały bezpośrednie przełożenie na zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego Polski. Projekt, w którym biorą udział, to pierwsze przeprowadzane na taką skalę badanie polskich rzek. Dostarczone przez nich dane, razem z innymi podobnymi, posłużą do stworzenia map zagrożenia i ryzyka powodziowego oraz do przygotowania systemu informatycznego ostrzegającego o takich niebezpieczeństwach.

- Dzięki nim, w oparciu o zbudowany model matematyczny, można będzie np. obliczyć jak zachowa się dana rzeka

w swoim dolnym biegu, kiedy w jej biegu górnym spadną ulewne deszcze - przekonuje Hac. - Na tej podstawie z kolei będzie można podejmować decyzje co do budowy konkretnych zabezpieczeń przeciwpowodziowych, czy po prostu na czas ostrzec ludność przed nadchodzącą wielką wodą.

Jak ogromne znaczenie może mieć takie prognozowanie skutków powodzi nie trzeba chyba nikogo przekonywać. Tylko od 1989 roku Polskę nawiedziło siedem dużych kataklizmów tego rodzaju. Powódź w 1997 roku zabiła w naszym kraju 56 osób.

Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, wspomniany wyżej ISOK zacznie funkcjonować już za dwa lata. Jego budowa zostanie sfinansowana w większości ze środków unijnych. Kosztować będzie 300 milionów złotych. Straty przy jednej dużej powodzi są jednak często wielokrotnie większe.

Tomasz Falba



Fot. Oceanografii Operacyjnej Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Hydrografowie z Instytutu Morskiego w Gdańsku podczas pomiarów na rzece.

Nowy rozdział

Seminarium z okazji otwarcia MAN Diesel & Turbo Poland, w roli prelegenta dyrektor Andrzej Krupa.

Z okazji otwarcia MAN Diesel & Turbo Poland, 6 października odbyło się w Gdańsku spotkanie managerów i specjalistów polskiej branży morskiej. Stało się okazją do przedstawienia najnowszych osiągnięć w projektowaniu okrętowych silników wysokoprężnych MAN, a także do przeglądu doświadczeń niemieckich i duńskich inżynierów z centrali, związanych z serwisowaniem silników.

Na otwarcie przybyli przedstawiciele stoczni produkcyjnych i remontowych, służb technicznych przedsiębiorstw żeglugowych i operatorów oraz zarządów technicznych statków działających w Polsce, specjalistów okrętownictwa i eksploatacji

statków z uczelni technicznych i akademii morskich, towarzystw klasyfikacyjnych, biur projektowo-konsultingowych i m.in. producentów wyposażenia okrętowego z delegacją zakładów H. Cegielski - Poznań.

Obecni byli także managerowie i specjaliści z centrali firm grupy MAN - MAN Truck & Bus, MAN Diesel & Turbo i MAN PrimeServ.

Firma z tradycjami

Powodem spotkania i późniejszej uroczystości była - jak już wspomniano - inauguracja działalności i otwarcie firm MAN

Diesel & Turbo Poland wraz z MAN PrimeServ Poland.

MAN Diesel & Turbo – sukcesor tradycji, rozwoju technicznego i pozycji rynkowej firm Burmeister & Wain, MAN B&W i MAN Diesel – obecny jest w Polsce od ponad 50 lat. Zaczęło się od podpisania w 1959 roku porozumienia licencyjnego umożliwiającego produkcję w naszym kraju silników na licencji Burmeister & Wain. Zaczęto równolegle w zakładach H. Cegielski - Poznań oraz w nowo utworzonym wydziale budowy silników w Stoczni Gdańskiej.

Pierwszy polski silnik B&W - z Gdańska - gotowy był w 1961 roku. Produkcja

licencyjnych silników w Polsce szybko upowszechniła projekty i rozwiązania oferowane przez B&W, dzięki czemu stały się dobrze znane polskim specjalistom budownictwa okrętowego i żegludowcom. Intensywny rozwój produkcji w Poznaniu wyniósł zakłady Cegielskiego na wiodącą pozycję wśród europejskich producentów silników B&W.

W roku 1990 MAN Diesel & Turbo postanowił otworzyć przedstawicielstwo w Polsce z dwoma biurami: w Poznaniu i Gdańsku. Ich głównymi zadaniami były marketing oraz wsparcie techniczne dla polskich stoczni i zakładów H. Cegielski - Poznań, przy zastosowaniu produktów firmy na statkach budowanych w Polsce. To był bardzo udany okres dla MAN'a. Większość dużych systemów napędowych i silników napędu głównego instalowanych na statkach w polskich stoczniach było wyprodukowanych w jego fabrykach lub na licencji firmy.

Później nastąpiło uruchomienie w „Cegielskim” produkcji zespołów prądowców Holey. Bazując na oddzielnej umowie licencyjnej, oddział H. Cegielski - Poznań produkuje i sprzedaje

niemal wszystkie rodzaje agregatów z rodziny MAN Holey.

Koncern w Polsce

MAN Diesel & Turbo dostosowując organizację do nowej sytuacji w polskim przemyśle okrętowym, zdecydował się zmienić formę aktywności na naszym rynku. Zamknięto przedstawicielstwo i zarejestrowano nową firmę - MAN Diesel and Turbo Poland z siedzibą w Gdańsku, w centrum serwisowym MAN Truck & Bus Service Centre. Gdańsk był naturalnym wyborem m.in. dlatego, że w międzyczasie zakres działalności polskiego przedstawicielstwa w Gdańsku został poszerzony o tzw. PrimeServ Hub. Prowadzona tu będzie m.in. działalność ekspertów ds. siłowni okrętowych i superintendentów technicznych.

Andrzej Krupa, dyrektor MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o., podczas uroczystości w gdańskim Ratuszu Głównego Miasta, podkreślił, że MAN Diesel & Turbo, mimo zmiany sytuacji na polskim rynku budowy nowych statków, wciąż jest zainteresowany dostarczaniem swojej technologii dla nowo budowanych tutaj statków.

Poza nową lokacją, MAN Diesel & Turbo utrzymuje też biuro w Poznaniu, które koncentruje się na zakupach materiałów i komponentów dla swej produkcji.

Koncern MAN AG ma dwa obszary działalności: pojazdy MAN Truck & Bus SE oraz urządzenia energetyczne (silniki diesla, turbiny, itp., w tym urządzenia i systemy okrętowe) - MAN Diesel & Turbo SE. MAN zatrudnia w Polsce, w fabryce autobusów w Starachowicach i Sadach pod Poznaniem, w fabryce ciągników siodłowych w Niepołomicach pod Krakowem, w stacjach serwisowych MAN Truck & Bus Polska i w centrum rozliczeniowym MAN AG w Poznaniu około 4 tys. osób.

MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o. jest własnością MAN Diesel & Turbo SE. To jedyny przedstawiciel firmy w Polsce w zakresie silników i układów napędowych morskich. W ramach spółki działa także stacja serwisowa MAN PrimeServ. MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o. kierowana przez dyrektora Andrzeja Krupę odpowiedzialna jest za nowe kontrakty, a także sprzedaż silników Diesla w Polsce z oferty MAN Diesel & Turbo SE.

PioSta



Uroczystości w gdańskim Ratuszu Głównego Miasta – wstęgę przecinają Wayne Jones, Man PrimeServ (z lewej) i Andrzej Krupa, dyrektor MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o.

Kapitan pod żaglami

Przybyło żaglowców
pod biało-czerwoną banderą!
W Gdańsku ochrzczono
Kapitana Borchardta.

Statek nosi żagle
o powierzchni 600 m².

Żaglowiec udało się kupić od Szwedów za 950 tysięcy euro.

Historia nowego polskiego żaglowca rozpoczęła się w roku szczególnym dla naszego państwa – 1918. Był to moment odzyskania niepodległości, po ponad wieku zaborów, a także powrotu naszego kraju nad Bałtyk. Niedługo potem ruszyło szkolnictwo morskie, pojawiły się pierwsze polskie statki, wybudowana została Gdynia.

Piewcą tamtego heroicznego i romantycznego zarazem okresu został kapitan Karol Olgierd Borchardt. Na jego książkach - „Kolebce nawigatorów”, „Znaczący kapitanie” czy „Szamanie morskim” - uczyły się morza całe pokolenia Polaków. I to właśnie na jego cześć nazwany został nowy polski żaglowiec.



Fot. Jakub Bogucki



Fot. Jakub Bogucki

Takielunek...



Fot. Piotr B. Stareńczak

Jest długi na 45 metrów, ma nieco ponad 7 m szerokości.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Kapitan Magdalena Noworolska, współpomysłodawczyni zakupu.

Ale wróćmy do roku 1918. Wtedy to w Holandii wybudowany został trzymasztowy szkuner gaflowy. Miał służyć jako oceaniczny statek towarowy. Nadano mu imię *Nora*, które potem wielokrotnie zmieniał. Pływał jako: *Harlingen*, *Môwe*, *Vad-der Gerrit*, *In Spe*, *Utskar*. W 1923 roku jednostka została sprzedana do Niemiec, gdzie udało jej się przetrwać drugą wojnę światową.

Po jej zakończeniu żaglowiec wrócił do Holandii. Potem jeszcze kilkakrotnie zmieniał banderę. W 1989 roku gruntownie go przebudowano. Ostatnio, tym razem pod nazwą *Najaden*, służył jako statek szkolny w Sztokholmie.

W końcu został wystawiony na sprzedaż. Wypatrzyli go polscy pasjonaci żeglarstwa, od jakiegoś czasu szukający podobnej oferty i postanowili kupić.

Idealnie dopasowany

- Statek był w dobrym stanie, więc specjalnie długo się nie zastanawialiśmy - mówi kapitan Jerzy Pusiak, jeden z pomysłodawców (obok kapitan Magdaleny Noworolskiej) zakupu *Najadena*. - Zwłaszcza, że idealnie pasował do naszych planów. Zawsze marzyliśmy, aby pod biało-czerwoną banderą

Fot. Piotr B. Stareńczak



W mesie...



Fot. Piotr B. Stareńczak

Szkuner ma stalowy kadłub.

Fot. Jakub Bogucki



Sterówka...



Fot. Piotr B. Stareńczak

Na rufie...

Fot. Jakub Bogucki



Anna Wypych-Namietko, matka chrzestna jednostki, za chwilę rozbije szampana o burtę.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Ponownie zobaczymy go na Bałtyku latem.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Przygotowane są kabiny dwu, trzy i czteroosobowe.

plywał jeszcze jeden żaglowiec, który służyłby szkoleniu adeptów żeglarstwa i kultywowaniu morskich tradycji.

Szkuner ma stalowy kadłub, jest dłuższy na 45 metrów, ma nieco ponad 7 m szerokości i 3,21 m zanurzenia. Nosi za-

gle o powierzchni 600 m². Wyposażony jest w silnik o mocy 350 KM. Jego załogę stałą stanowi 8 osób. Poza nimi na pokład zabrać może się jeszcze 41 pasażerów. Na statku przygotowane są dla nich kabiny dwu, trzy i czteroosobowe, wszystkie z łazienkami.

Żaglowiec udało się kupić od Szwedów za 950 tysięcy euro. Armatorem jednostki została znana firma z branży doradztwa finansowego Skłodowscy (poprzez spółkę Skłodowscy Yachting). 30 sierpnia pierwsza polska załoga przejęła statek z rąk Szwedów i po wzruszającym pożegnaniu przez jego dotychczasowych gospodarzy, przeprowadziła do Polski. 1 września żaglowiec wszedł do portu w Helu, gdzie został uroczystie powitany.

Później jacht trafił do Gdańska i tam rozpoczęły się przygotowania do chrztu. W tym czasie go odwiedziliśmy. Oprowadził nas jeden z członków załogi – kucharz Sebastian Nawrot, który uczestniczył w przeprowadzeniu go ze Szwecji do Polski.

- To bardzo dobra jednostka - zachwała statek. - Świetnie się nią żegluje. Po drodze nie było żadnego problemu.

Chrzest odbył się 8 października w Gdańsku. Matką chrzestną została Anna Wypych-Namietko, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialna za gospodarkę morską. Podczas uroczystości podpisana została także umowa o współpracy pomiędzy armatorem a miastem Gdańsk. Tym samym żaglowiec będzie, obok bandery narodowej, nosił także flagę grodu nad Motławą i reprezentował miasto podczas imprez żeglarskich.

Kapitan Borchardt nie zagraża długo miejsca w Gdańsku. Już pod koniec października wyruszył na Morze Śródziemne, po którym ma pływać w okresie jesienno-zimowym. Ponownie żaglowiec zobaczymy na Bałtyku latem. Zamustrować na niego może każdy kto tylko ma ochotę. Tygodniowy pobyt to koszt około 1950 zł. Informacje o wolnych miejscach na poszczególne rejsy znaleźć można na stronie www.kapitanborchardt.pl.

**Tomasz Falba
Piotr B. Stareńczak**

REKLAMA



Produkujemy:

- grodzie i szalunki metalowe
- ściany i sufity z płyt mineralnych
- sufity metalowe
- drzwi metalowe
- łóżka metalowe
- kabiny modułowe
- meble okrętowe

FAMOS®

FABRYKA WNETRZ

Oferujemy:

nowoczesne metody produkcji, wieloletnie doświadczenie, znajomość meblarstwa okrętowego oraz odpowiedni dobór materiałów.

Fabryka Mebli Okrętowych

FAMOS Sp. z o.o.

ul. Gdańska 37, 83-200 Starogard Gdański

tel. +48 58 563 4120, +48 58 563 4184

fax +48 58 562 2783

sekretariat@famos.com.pl



Międzynarodowe Forum
Gospodarcze w Gdyni

Otwarcie drugiej dekady

W połowie października odbyła się XI już edycja Międzynarodowego Forum Gospodarczego w Gdyni. Tradycyjnie, w ramach imprezy zorganizowano panel morski, tym razem pod hasłem „Europejska Zintegrowana Polityka Morska”.



Przewodniczący Rady Nadzorczej Remontowej SA Piotr Soyka.

Wśród prezentacji najbardziej zwiastująco z tematyką morską spore nadzieje budziło, ale też nieco rozczarowało wystąpienie pani Jing Shen, *policy advisor* z Community of European Shipyards Associations (CESA). Niestety, nie wniosła nowego, powielając tezy znane choćby ze stron WWW organizacji, czy prasy fachowej w temacie aktualnego stanu rynku budowy okrętów i nowych wyzwań czekających tę branżę.

Jing Shen zwróciła uwagę na plany UE dla gospodarki związanej z wodą (Waterborne Declaration 2050) oraz na przedłużenie i rozwinięcie programu dla przemysłu okrętowego (LeaderSHIP 2020).

W tej tematyce pozostał Timo Strenros z firmy Deltamarin Sp. z o.o., który omówił najnowsze trendy w światowej żegludzie i szanse polskich firm projektowych w realizacji nowatorskich projektów różnego typu tonażu (łącznie z *offshore*) dla zleceniodawców zagranicznych. Aby wytrzymać konkurencję firm azjatyckich (głównie Chin i Korei) nasze przedsiębiorstwa muszą działać globalnie i w kreatywny sposób wykorzystywać pojawiające się w perspektywie średnio i długoterminowej, okazje inwestycyjne. Jako przykład podał proces długofalowego dostosowywania się żegluga do skutków ocieplania klimatu, w skutek czego powstaną nowe rejonny całorocznego pływania - np. globalnie: szlak północny Europa - Azja, a lokalnie: Zatoka Botnicka - gdzie potrzebny będzie tonaż z klasą lodową.

Z kolei Ludo De Nijs'a (*senior consultant* belgijskiej firmy Sea Invest B.V.) omówił zatwierdzoną już, wartą 50 mln euro, inwestycję w Porcie Gdańskim, gdzie powstanie wielka baza przeładunkowa ładunków suchych (węgiel, stal, biomasa).

Chyba największe zainteresowanie - sądząc po ilości konkretnych pytań o kwestie praktyczne - wzbudził Michał Rzeszewicz, konsul honorowy Królestwa Norwegii i wyspecjalizowany morski radca prawny. Omówił szczegółowo najnowsze rozwiązania prawne w opodatkowaniu polskich marynarzy na statkach obcych. Temat dotyczy żywotnie 38 tys. marynarzy, którzy generują roczne transfery dewiz do Polski o wartości 1,3 mld euro, czyli 30 proc. wszystkich wpływów

z tytułu pracy obywateli polskich za granicą. W rezultacie intensywnych działań zmierzających do satysfakcjonującego marynarzy rozwiązania tej sprawy (unikania podwójnego opodatkowania poprzez wyłączenie opodatkowania w Polsce - „wyłączenie podatkowe z progresją według Art. 27 ust. 8”), są na to duże szanse na niezwykle znaczącym rynku norweskim. Szczególnie zasługi w tej sprawie po stronie rządu polskiego ma - jak podkreślił Michał Rzeszewicz - Ministerstwo Infrastruktury z podsekretarzem stanu, Anną Wypych-Namietko, która wyjątkowo aktywnie i skutecznie zaangażowała się w ten projekt. Jednak zaangażowanie i dobre chęci zderzają się często z nieustępliwą postawą Ministerstwa Finansów.

W podsumowującej panel dyskusji na zakończenie konferencji, na uwagę zasługiwała m.in. obszerna wypowiedź przewodniczącego Rady Nadzorczej Remontowej SA Piotra Soyki, który podkreślił wagę zdolności adaptacyjnych i elastyczności rynkowej i produkcyjnej dla utrzymania się europejskich stocznii na coraz trudniejszym dla nich, globalnym rynku. Piotr Soyka podkreślił, że podmioty prywatne, takie jak Grupa REMONTOWA czy stocznia Crist udowodniły swoim rozwojem i dywersyfikacją programu produkcyjnego na nowe obszary, inwestycjami oraz pozycją na rynku odzwierciedlaną przez pozyskiwane, prestiżowe kontrakty, swą wyższość nad państwowymi molochami, które nie zdołały przystosować się do zmieniających się warunków rynkowych.

Fot. Piotr B. Starzeńczak



Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Anna Wypych-Namietko.

Z widokiem na łodzie

Ma to być najnowocześniejsze muzeum w Gdańsku i jedno z najnowocześniejszych w Polsce. Już za pół roku będzie można zwiedzać Ośrodek Kultury Morskiej. Ba, nawet w nim nocować! Właśnie zakończyła się budowa, czas na wyposażenie...

Część kolekcji łodzi o dużych gabarytach, podwieszonych do konstrukcji budynku - będzie widoczna z przeszklonej windy, schodów, galerii i kładek znajdujących się na trasach wytyczonych dla zwiedzających.

OKM to przedsięwzięcie i przyszły oddział Centralnego Muzeum Morskiego. Znajduje się naprzeciwko siedziby CMM – po drugiej stronie Motławy, między Żurawiem a hotelem „Hanza”. Jak mówi dyrektor CMM, Jerzy Litwin, ośrodek będzie szeroko otwarty nie tylko w przeniósni.

- Będzie miał drzwi otwarte po obu stronach, od ul. Tokarskiej i od Rybackiego Pobrzeża - opowiada dyrektor Litwin. - Dzięki wielkim, przeszklonym ścianom przechodnie będą mogli zobaczyć część tego, co znajdzie się w środku, m.in. łódzie zawieszona w holu wejściowym, czy akwarium, co mamy nadzieję, przyciągnie ich do wnętrza.

Budynek, z piwnicą, liczy pięć kondygnacji, na których znajduje się ponad 30 pomieszczeń przeznaczonych na muzealne ekspozycje, laboratoria konserwatorskie oraz pracownie archeologiczne. Dla zwiedzających na pierwszym piętrze znajdzie się, podzielona na pięć części, multimedialna wystawa „Ludzie - Statki - Porty”, składająca się z sześćdziesięciu interaktywnych stanowisk.

Jak to się robi

- Będzie to swego rodzaju plac zabaw dla dzieci w wieku od zera do stu lat, każdy znajdzie tu coś dla siebie - mówi Krystyna Stubińska, kierownik działu edukacji CMM. - Pokażemy m.in. proces tworzenia się tsunami i wiru wodnego, zaprosimy na mostek kapitański, na którym będzie symulator manewrowania statkiem, będzie można też poznać pracę w porcie i, dzięki symulatorowi wózka widłowego, załadować kontener.

To tylko kilka z wielu atrakcji czekających na chętnych do zwiedzania. Ko-



Ośrodek Kultury Morskiej - między Żurawiem a hotelem „Hanza”.

lejne to możliwość wejścia do dwuosobowego batyskafu, wyścigi modelami żaglówek w siedmiometrowym basenie czy grająca podłoga, dzięki której będzie można wykonać m.in. pieśń „Morze, nasze morze”.

Na drugim piętrze umieszczona będzie wystawa „Łodzie ludów świata”, na potrzeby której, z uwagi na transport masztów i żagli, zbudowano podnoszone kładki między różnymi skrzydłami ośrodka.

- W ciągu 51 lat działalności nasze muzeum zgromadziło ponad 50 oryginalnych łodzi z różnych krajów świata - mówi dyrektor Litwin. - Tę unikatową kolekcję zawdzięczamy w dużej mierze marynarzom polskich statków, przywożącym nam je w darze. Zostanie zawieszona, lub umieszczona na specjalnych podestach. Dzięki komputerom będzie można poznać techniki ich budowy czy przenieść

się do krajów, z których dana łódź pochodzi.

Na trzecim piętrze otwarta zostanie - niemal całkowicie przeszklona, z widokiem na niższe piętro - sala wystaw czasowych. Pierwsza planowana - „Zanurz się i poznaj tajemnicę wraków” - podsumowywać będzie pracę CMM jeżeli chodzi o badania podwodne. Na ostatnim, czwartym piętrze budynku znajdzie się sala konferencyjna i restauracja z tarasem będącym jednym z najbardziej efektownych punktów widokowych, z widokiem na Długie Pobrzeże i Motławę.

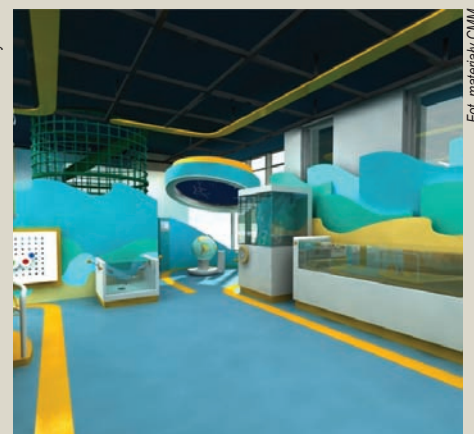
Ośrodek, jak podkreśla jego szefostwo, to nie muzeum w potocznym tego słowa znaczeniu, ponieważ nastawiony jest przede wszystkim na edukację. Dzięki przeszklonym ścianom i stropom, będzie można na przykład przyglądać się



Praca w porcie - stanowiska prezentujące zasady działania mechanizmów portowych i metody załadunku.



Życie na statku - dział pomagający poznać codzienne sprawy marynarzy, ich hobby, ale również sprawy bezpieczeństwa na morzu.



Wprowadzenie do praw fizyki, czyli dział zawierający podstawowe informacje z zakresu astronomii, życia morza, energii naturalnych i napędów.

Fot. materiały CMM



Wśród eksponatów znajdują się modele łodzi i tratw charakterystyczne dla różnych kultur. Można tam będzie zobaczyć czółna żłobione, łodzie z trzciny, papirusu, plecionkowe, korowce i skórzaki, śledzić ich rozwój aż do narodzin łodzi klepkowej, usztywnionej żebrami.

codziennej pracy muzealników zajmujących się np. konserwowaniem drewna pochodzącego z wydobytych wraków z dna Morza Bałtyckiego. Odbywać się tu mają również m.in. warsztaty modelarskie i plastyczne z dziećmi, a największą przewidywaną atrakcją będzie możliwość przebywania w ośrodku nocą czy urządzania tu urodzin.

Misja morska

OKM będzie również nowoczesną placówką badawczą, w której znajdą się specjalistyczne sprzęty, mające być magnesem przyciągającym do niego muzealników z Polski i Europy.

- Spełniły się nasze marzenia, udało się uzyskać najnowocześniejszy sprzęt - cieszy się Maria Dyrka, zastępca dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. - Z niecierpliwością oczekujemy na przyjazd liofilizatora, czyli unikatowego urządzenia do prowadzenia konserwacji dużych elementów konstrukcyjnych wraków metodą wymrażania w próżni. Ciekawym wyposażeniem jest również ramię 3D służące do digitalizacji i dokumentowania zabytków, m.in. elementów wraków, pracującym zarówno w pomieszczeniach zamkniętych, jak i bezpośrednio na stanowiskach archeologicznych. Dzięki niemu będziemy mogli współpracować z najlepszymi ośrodkami morskimi w Europie.

Maria Dyrka, zastępca dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku i Jerzy Litwin, dyrektor CMM w holu przyszłego Ośrodka Kultury Morskiej.

Fot. Czesław Romanowski



Misją Ośrodka Kultury Morskiej ma być „ochrona i upowszechnianie wiedzy o morskim dziedzictwie kulturowym”. Dyrektor Litwin podkreśla, że część z pomysłów, które zastosowano przy realizacji projektu została podpatrzona w innych tego typu ośrodkach na świecie, ale większość to autorski wkład pracowników zaangażowanych w to przedsięwzięcie.

Obiekt, zgodnie z unijną polityką wyrównywania szans, jest całkowicie przystosowany dla osób niepełnosprawnych, m.in. poprzez możliwość podjechania wózkiem inwalidzkim do części stanowisk, zastosowanie faktur zróżnicowanych pod kątem dotyku, wprowadzenie oznaczeń zawiera-



Informacje i materiały edukacyjne będą prezentowane z zastosowaniem technik multimedialnych.

jących duże litery i skontrastowane napisy, a także instrukcji dźwiękowych.

Inwestycja pod nazwą „Przebudowa i rozbudowa infrastruktury kulturalnej Centralnego Muzeum Morskiego na potrzeby Ośrodka Kultury Morskiej” to największy w tej chwili projekt indywidualny w sektorze kultury w Europie. Pochłonie ok. 12 mln euro, z czego 8,6 mln euro to grant z Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego udzielony przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię. Termin zakończenia budowy przewidywany jest na koniec kwietnia przyszłego roku.

Czesław Romanowski



O CMM czytaj także na str. 32 – w drugim odcinku naszego nowego cyklu.

Fot. materiały CMM

Fot. Czesław Romanowski

Statek jako dzieło sztuki



Z prof. Andrzejem Lerchem, projektantem architektury statków, pedagogiem Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Jak to się stało, że został pan projektantem statków, a nie artystą malarzem? W 1955 roku ukończył pan Państwowe Liceum Sztuk Plastycznych w Gdyni. Po nim wybrał pan studia na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej.

- Ja i kilku kolegów na fali zainteresowania sztuką, bo przecież architektura jest sztuką kształtowania przestrzeni, która nas otacza, udaliśmy się na Politechnikę, gdzie po zdanych egzaminach, zostaliśmy studentami. Jako absolwenci liceum plastycznego, mieliśmy na egzaminie dużą łatwość jeżeli chodzi o rysunek czy malarstwo, musieliśmy się jednak napracować jeżeli chodzi o matematykę. Na trzecim roku studiów, pan profesor Witold Urbanowicz miał z nami zajęcia w Katedrze Projektowania Architektury Portów i Przyomorza, zafascynował nas tą tematyką. Tak więc po dyplomie zacząłem myśleć o bliższych związkach z morzem, choć pochodzę z odległych od morza terenów, bo z Galicji.

- Jak rozumiemy – nie żałuje pan ówczesnego wyboru.

- Nie, nie żałuję. Choć nie spodziewałem się, że kiedyś zostanę dydaktykiem. Widziałem siebie jako projektanta i przez te wszystkie lata pozostałem wierny przemysłowi okrętowemu.

- No właśnie - przemysłowi okrętowemu jest pan wierny do dzisiaj, czyli już niemal 50 lat. W 1962 roku rozpoczął pan pracę w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych Nr 1 w Gdańsku, potem w wyniku kolejnych reorganizacji w przemyśle okrętowym, pracował pan w Stoczni Gdańskiej, wreszcie pełnił kierownicze funkcje m.in. w Stoczni Ustka i Stoczni Bałtyk. Stocznie były w PRL miejscem dramatycznych wydarzeń. Jak pan ocenia ten okres?

- Polskę Ludową oceniam podobnie jak zapewne większość społeczeństwa: nigdy nie byłem w partii. Działalem natomiast w związkach zawodowych, bo myślałem, że coś tam można załatwić. Ale wyleczy-

łem się z tego, kiedy jako delegat Stoczni Gdańskiej na Zjazd Związku Zawodowego Metalowców w 1973 roku, byłem świadkiem, w jaki sposób załatwiono ludzi,



Na wystawie w Lorion we Francji, na stoisku Stoczni Północnej.

Fot. archiwum Andrzeja Lercha

którzy mieli inne zdanie. Chodziło o kolegę ze Szczecina, którego czymś struto, sugerując że się upił. Zresztą, co do władzy ludowej, to mój ojciec siedział w czasie wojny w sowieckim więzieniu. Był jednym ze świadków zbrodni stalinowskich. Jako urzędnik magistratu został w 1940 roku aresztowany i osadzony, najpierw w Drohobyczcu, potem w Samborze. Podczas ewakuacji więzienia, gdy do miasta zbliżali się Niemcy, Rosjanie rozstrzelali wszystkich, likwidując świadków swojej zbrodniczej działalności. Ojciec, jako jeden z szesnastu, uratował się dzięki temu, że w ich celi siedział Ukrainiec, krewny jednego z wartowników. Po kolejnym „wyzwoleniu”, NKWD upomniała się o ojca. Pewnego dnia przyszli do nas panowie, pytając

lem Solidarność, choć nigdy nie byłem jej członkiem, wspierając ją w czasie trwania stanu wojennego nie tylko datkami pieniężnymi, ale i działaniem na rzecz internowanych.

- A pański wyjazd do Algierii? Na takie kontrakty nie wyjeżdżali przypadkowi ludzie, tylko ci, których lubiła władza.

- Osobiście byłem przekonany, że na takie kontrakty jeżdżą sami ubecy.

- No właśnie. A pan?

- Musiałem zweryfikować swój pogląd. Jak wspominałem, zrezygnowałem z członkostwa w związku zawodowym, odszedłem z biura projektowego Stoczni Gdańskiej i zostałem kierownikiem pracowni architektonicznej w biurze projek-

wykonywać plan ogólny nadawaliśmy ostateczny kształt bryły statku. Ale zdarzyło się, że jeden z projektów, konkretnie motorówka, nie spodobał się dyrekcji. Koledzy poprosili, bym ją przeprojektowałem. Zrobiłem to, a algierskiemu dyrektorowi stoczni bardzo się ta zmiana spodobała i od tego czasu zacząłem wykonywać nie tylko aranżacje wnętrza, ale także całe projekty statków. W końcu zaczęło przychodzić do mnie, a nie do głównego projektanta. Nie informowałem ich, że nie mam wykształcenia okrętowego, zresztą – od czego są książki na ten temat? Zacząłem doksztalcać się w tematyce, która nie leżała przedtem w polu moich zainteresowań. Najpierw był holownik, potem łodzie patrolowe, następnie seria czternastometrowych sejnów do połowu sardynek. Tak się zaczęła moja „kariera” głównego projektanta. Przedłużono mi kontrakt, w sumie spędziłem tam, z przerwami, sześć lat. Podczas następnego wyjazdu projektowałem statki rybackie – zwyciężyliśmy w przetargu na trawler przetwórczy. Także okręty – ścigacze rakietowe, korwety, a nawet fregata wyszła spod mojej ręki. To była szkoła, która „zastąpiła” mi studia na wydziale projektowania okrętów. Oczywiście koledzy specjaliści z innych branż – np. teoretycy czy kadłubowcy, wspomagali mnie swoją wiedzą i wykonywali „swoją” część dokumentacji, np. linie teoretyczne.

- Od 1982 roku pracował pan w Stoczni Północnej, obecnie REMONTOWA Shipbuilding SA, m.in. jako szef Biura Projektowo-Technologicznego, a później jako główny projektant tego zakładu. Jak ocenia pan stan naszego przemysłu okrętowego?

- Największe polskie stocznie upadły. Ale życie nie znosi próżni i na tych terenach wciąż działa przemysł stoczniowy. Oczywiście nie ma już tylu naszych projektów co niegdyś i nie ma tej dynamiki, ale przemysł istnieje. Stocznia Północna, po wyjściu z dołka i przyłączeniu do Grupy REMONTOWA, stoczni ze renomą, zaczęła realizować nasze projekty: zbudowała serię 23 AHTS-ów dla odbiorców zagranicznych – w tym kilkanaście dla Tide Water’a, operatora z USA. Trzy holowniki dla Gdyni i Gdańska to moje projekty. Gdy ze studentami idziemy do Stoczni Północnej, aby mogli poznać specyfikę produkcji statków – w tym przypadku ze stali, to znowu, jak niegdyś, żeby zobaczyć jeden statek, musimy przejść przez drugi – tak bywa tam tłoczno.



Profesor ze studentami w stoczni IMG.

matkę: gdzie mąż? Jako, że był w pracy, postanowili poczekać. Matka, zastanawiała się, w jaki sposób go ostrzec, w końcu wysłała mnie do babci po bućki. Puścili mnie. Wiedziałem, choć miałem 7 lat, że trzeba ojca ostrzec, kombinowałem tylko, jaką drogą będzie wracał. Udało się, ostrzegłem go, uciekł przez zieloną granicę, a potem ja z mamą do niego – do Przemysła, „repatriowaliśmy” się. Tak więc, nie miałem powodu, by darzyć PRL miłością. Szczególnie, że jako praktykujący chrześcijanin, nie mogłem nigdy zaakceptować zwalczania Kościoła przez ówczesne, prosowieckie władze.

- A jak pan przywitał Sierpień '80?

- Nie było mnie wówczas w kraju, byłem na kontrakcie w algierskiej stoczni w Mers-el Kebir. Oczywiście popiera-

towym Stoczni Ustka, oddział w Gdańsku. Pewnego razu kolega spytał, czy znam język francuski, bo potrzebują architekta okrętowego na wyjazd do Algierii. No i pojechałem. Ale w naszej, liczącej ponad 70 osób ekipie, był to tzw. kontrakt zbiorowy, byli konfidenci, z czym się niespecjalnie kryli.

- Oprócz oczywistych korzyści finansowych - przydał się panu do czegoś ten wyjazd?

- Tak, choć dla wielu moich kolegów – tak twierdzili, był to czas zmarnowany. Ja natomiast bardzo się tam rozwinąłem. Na czym to polegało? Jako architekci z reguły wykonywaliśmy plany ogólne statków – główny projektant robił podział przestrzenny statku, a my – przy współpracy ze specjalistami z innych branż,

- Spotkaliśmy się z opinią, że polscy projektanci nie projektują okrętów, bo są na to za słabi. Jak skomentowałby pan takie twierdzenie? Jak wypadamy na tle innych, europejskich biur projektowych?

- Nasze projekty, jeżeli chodzi o statki techniczne, w niczym nie ustępują zagranicznym. Dla przykładu: Duńczycy, którzy wykupili gdyński WUŻ byli zaskoczeni jakością i rozwiązaniami technicznymi naszego holownika *Centaur II*. Statki zaopatrujące platformy wiertnicze, czy wydobywcze, tzw. PSV, zaprojektowane przez gdyńskie biuro projektowe MMC, są budowane zarówno w stoczniach zagranicznych, jak i w REMONTOWA Shipbuilding – oczywiście dla armatorów zagranicznych. Niektóre biura projektowe weszły ze swoimi projektami statków rybackich czy technicznych, na specyficzny i trudny - z uwagi na uwarunkowania administracji państwowej - rynek rosyjski. Jeżeli natomiast chodzi o architekturę: o ile w przeszłości nasze jednostki zdobywały tytuły Mister Kanału Kilońskiego, to później, gdy przemysł okrętowy nie fascynował młodzieży, tak ciekawych projektów zabrakło. Ale teraz moi absolwenci projektują taką architekturę statków technicznych, która – jestem o tym przekonany – jest o wiele ciekawsza niż architektura takich statków projektowanych za granicą.

- Ale nie projektujemy wycieczkowców, okrętów. Może jednak jesteśmy zwyczajnie za słabi?



Fot. archiwum Andrzeja Lercha

Wodowanie Centaura II w 2007 r. – zaprojektowanego dla Gdańskiej Stoczni Remontowej SA przez prof. Lercha.

- Niewątpliwie część doświadczonej kadry, która była do tego zdolna, w okresie spadku zamówień, przeszła na emeryturę, wycofała się z aktywności zawodowej. A nie było dopływu młodych kadr. I to jest problem. Podobnie jest w produkcji, brakuje wykwalifikowanych monterów i spawaczy okrętowych! Przychodzą młodzi, zdolni ludzie, ale brak średniego, bardziej doświadczonego pokolenia, są tylko takie matuzalemy jak ja.

- A możemy mówić o jakiejś polskiej specjalizacji w reprezentowanej przez pana dziedzinie?

- Uważam, że statki techniczne, a w szczególności do obsługi platform wiertniczych, od AHTS-ów poczynając, poprzez PSV, na statkach ratowniczych kończąc: absolutnie tak.

- Od 1987 roku jest pan wykładowcą na Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku. Od 2001 roku kieruje Pracownią Projektowania Architektury Okrętów. Czy są dzisiaj jeszcze chętni do studiowania projektowania architektury okrętów?

- Oczywiście, co roku mamy 15-16 studentów, w tym roku jest ich nawet 17,

Centaur II w Basenie Prezydenta w Gdyni.



Fot. archiwum Andrzeja Lercha



W trakcie prób na basenie modelowym.

w tym trzech dyplomantów. Projektowanie zaczyna się od trzeciego roku. Przez wystawy prac studentów z mojej pracowni, m.in. na BALTEXPO, staramy się docierać do świadomości potencjalnych armatorów, z przekazem, że statek może być – niezależnie od swojego przeznaczenia – dziełem sztuki, które nie pozostawia nas obojętnym. W efekcie, np. Morski Oddział Straży Granicznej zwrócił się do nas z propozycją, aby studenci w ramach procesu dydaktycznego zaprojektowali, na podstawie dostarczonych przez MOSG szczegółowych założeń projektowych, okręt patrolowy. I pod koniec se-

mestru letniego MOSG otrzymał 9 różnych, ale bardzo dobrych projektów architektonicznych okrętu patrolowego. Obecnie nawiązujemy kontakt z firmą zainteresowaną jachtami. Studenci, gdy wiedzą, że temat jest wywołany przez konkretnego odbiorcę, pracują z niezwykłym zapałem, łapiąc bakcyła przygody projektowej. Moi absolwenci pracują najczęściej jako wolni strzelcy związani z jakimś biurem projektowym, ale niektórzy mają stałe zatrudnienie.

- Co ich najbardziej interesuje? Co bywa tematem ich prac dyplomowych?

- Chociażby trimaran na wody Zalewu Wiślanego – absolutnie samodzielna i oryginalna koncepcja naszego studenta, albo ambulans na wody śródlądowe, czy luksusowy katamaran żaglowy. Ten ostatni został włączony do oferty znanego producenta takich jednostek – Sunreef Yachts.

- A czy jakieś projekty były już realizowane?

- W zasadzie nie, to jest tylko dydaktyka. Najczęściej jest tak, że ktoś przekazuje nam założenia, a moi studenci „zagospodarowują” przyznaną im przestrzeń. Ale wielokrotnie projekty te wzbudzały wielkie zainteresowanie. Mieliśmy projekt promu pasażersko-samochodowego, który przejmując „samochodowych” turystów z kierunku południowego, woziłby ich z rejonu Westerplatte wprost na Hel – omijając całe Trójmiasto. Wszystko rozbija się jednak o inwestora i dlatego kończy na etapie projektu. W tym semestrze realizujemy projekty łodzi turystycznych, tzw. houseboatów, o długości 13, 10 i 8 metrów. Są to tematy wywołane przez producenta i prawdopodobnie „coś” z tego wyjdzie.

- W swojej książce „Architektura statków i okrętów. Projektowanie i konstrukcja” nazwał pan statek „niepowtarzalnym, indywidualnym dziełem współczesnej techniki i sztuki”? Sztuki? Statek może być dziełem sztuki?

- Uważam, że każdy statek może być, albo jest dziełem sztuki. Każda jednostka

**Projekt profesora - Virtus
- w kanale portowym w Gdańsku.**



to architektura. Architektura to sztuka kształtowania przestrzeni funkcjonalnej dla zapewnienia żywotnych potrzeb człowieka.

- Ale nie każda architektura jest sztuką.

- Mnie się wydaje, że każda. Może być najwyżej dobra albo zła.

- Czy mógłby pan podać przykłady jednostek pływających, które pańskim zdaniem powinny znaleźć się w podręcznikach historii sztuki?

- Powinny się tam znaleźć nie tylko dawne „transatlantyki” pasażerskie, czy niektóre mega jachty, ale i wiele – dawnych i współczesnych – jednostek technicznych czy rybackich. Poruszył pan zupełnie nowy temat, niezwykle frapujący, ale pewnie musi poczekać na autora, który potrafi się z nim zmierzyć.

- Wycieczkowce – zgoda, muszą się podobać, przyciągać wzrok. Ale chemikaliowiec jako dzieło sztuki???

- Ma pan rację. Rzeczywiście – pewne typy statków trudno dają się tak transformować, aby można je było podciągnąć pod definicję sztuki przez wielkie S. Bo statek do przewozu samochodów ma kształt wielkiej stodoły z nadbudówką. Ale taki jest jego charakter: dominującą jest ogromna bryła ładowni. Jednak zarówno holowniki, jak i inne statki techniczne - może z wyjątkiem pogłębiarek, bo tam dominantą są potężne instalacje wydobywcze a nie nadbudówka, można zaprojektować w sposób, który będzie i adekwatny do funkcji, i przyciągający wzrok. Chodzi o to, aby projektant architektury umiał wprzęgnąć do kreowania swojej wizji również elementy technicznego wyposażenia statku, np. rytm i kolor skrzyń wentylacyjnych na wspomnianym samochodowcu. Kiedyś telefon komórkowy był tylko narzędziem do rozmowy, a teraz jest przedmiotem miłym dla oka, będącym czymś w rodzaju dzieła sztuki właśnie. Musi być funkcjonalny, przyjazny człowiekowi i powinien być ładny. Przecież miło jest przebywać w ładnym otoczeniu. Może chemikaliowiec nie, ale na przykład nadbudówkę czy komin kontenerowca można tak zaprojektować, że stworzą interesującą i wzajemnie na siebie oddziałującą konfigurację przestrzenną obu brył, a więc będzie to sztuka, tak jak sztuką jest dobrze zaprojektowany budynek mieszkalny czy biurowy.

- Prosimy o kilka nazw jednostek, które uważa pan na największe pływające dzieła sztuki.

- Np. jacht *Wally* i prawie każdy ze statków pasażerskich. Chociażby *Oasis of the Seas*, największy w tej chwili wycieczkowiec świata. To było niewiarygodne wyzwanie dla architektów. Jego bryła jest spokojna, ale ciekawa – przemawia do pasażerów, niejako zapewniając, że na jego pokładzie znajdą bezpieczeństwo i wygodę. Chodzi o to, by było widać, że konstrukcja i forma współdziałają ze sobą, żeby projektant umiał zapanować nad całością i stworzyć z tego coś własnego. Żeby było widać myśl, pomysł projektanta. Swoją drogą, największa rewolucja dokonała się w wypadku okrętów wojennych. Na nich nie widać nawet dział, to już niemal same bryły.

- A pan stworzył dzieło sztuki?

- Od oceny moich dokonań są inni ludzie.

- A ile „Lerchów” pływa po morzach świata?

- Niedużo. W Polsce z osiem sztuk – trzy holowniki i pięć trawlerów przetwórci – choć te trawlery zbudowane jeszcze w Stoczni Gdańskiej pewnie już nie pływają pod polską banderą.

W Algierii 18 – było, ile jest teraz nie wiem: jedna łódź patrolowa zatonała jeszcze kiedy tam pracowałem. W Niemczech cztery kontenerowce dowozowe mają

moją architekturę, a na Wyspach Sze-tlandzkich jeden prom pasażersko-samo-chodowy. Aktualnie wykonywana jest dokumentacja klasyfikacyjna dla serii czterech holowników wg mojego projektu.

- A czym różni się od innych?

- Chociażby kształtem nadbudówki. Ale każdy typ statku wymaga innego rozwiązania architektonicznego. Według mnie, można mówić o „podpisie” autora architektury statku, ale tylko w odniesieniu do tego samego typu jednostek, np. holowników, albo promów.

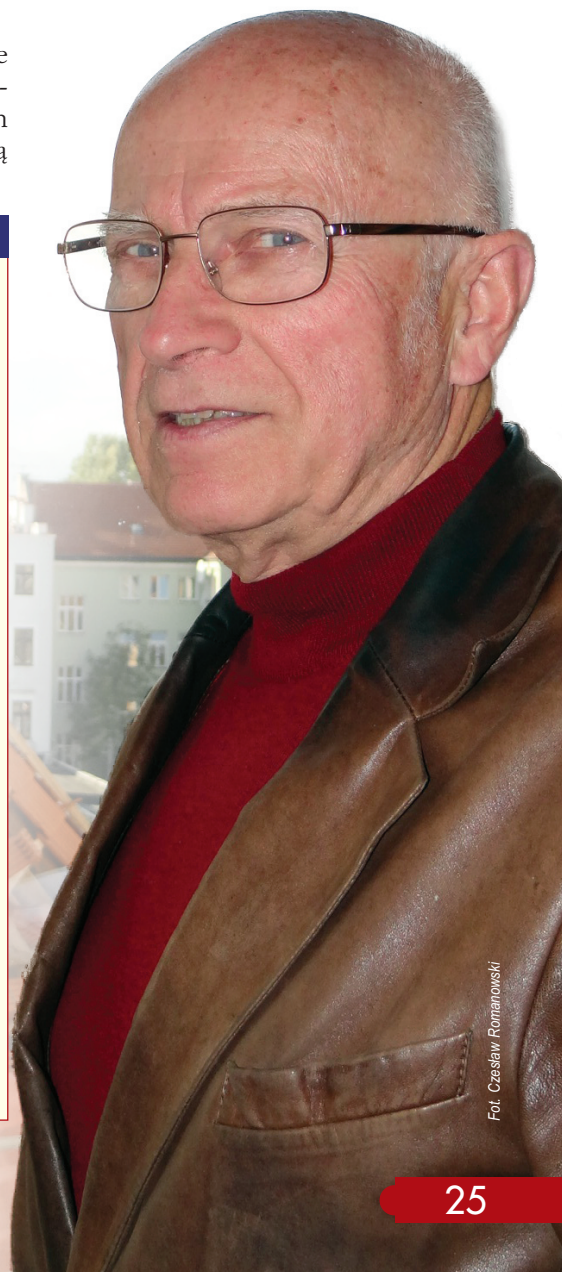
- A jest jakiś statek, który chciałby pan zaprojektować, pańskie marzenie?

- Marzy mi się hotelowiec dla załóg pracujących na platformach wydobywczych. Był taki projekt dla ponad 400 osób, z bogatą i różnorodną strukturą socjalno-bytowo-rekreacyjną, ale nie doszło do jego realizacji.

- Życzymy zatem, żeby się jednak udało.

Andrzej Lerch

Urodził się w 1937 roku w Borysławiu. W 1962 roku rozpoczął pracę w ośrodkach projektowych przemysłu stoczniowego, zajmując się architekturą statków i wyposażeniem pomieszczeń, a od ponad 20 lat jako główny projektant projektowaniem statków. Jest autorem ponad 145 projektów architektury statków i okrętów różnych typów, a także ponad 70 projektów statków cywilnych i okrętów dla stoczni w kraju i za granicą. Od 1987 roku związany z Akademią Sztuk Pięknych w Gdańsku – od 1997 roku wykładowca. W sierpniu 2002 roku prezydent RP nadał mu tytuł profesora sztuk plastycznych. W 2010 roku wydał drugą książkę z zakresu architektury statków pt. „Architektura statków – projektowanie i konstrukcja”, stanowiącą rodzaj podręcznika, nie tylko dla studentów.



Fot. Czesław Romanowski



Fot. Archiwum Tomasz Stachury

Tomasz Stachura
na lądzie i pod wodą.

Sesja na wraku

Z Tomaszem Stachurą, jednym z najlepszych polskich fotografów podwodnych, rozmawia Tomasz Falba

- Nurkuje pan dla przyjemności czy zdjęć?

- Dla obu tych rzeczy. Wchodząc do wody zabieram aparat. W moim przypadku są to dwie nierozdzielne od siebie rzeczy. Po prostu - kiedy nurkuje, to i fotografuję. Inaczej sobie tego nie wyobrażam.

- Po co pan w ogóle robi zdjęcia pod wodą?

- Kiedy płynę na wrak pierwszy raz robię po prostu jego dokumentację. Kiedy jestem tam po raz drugi, trzeci, staram się uchwycić jego piękno.

- Wraki są piękne?

- Oczywiście. Całe moje nurkowe życie staram się to pokazać robiąc zdjęcia.

- Kiedy zaczęła się pańska podwodna przygoda?

- Trzydzieści lat temu. Młodszym kolegom trudno byłoby uwierzyć, ale zacząłem w przeciekającym kombinezonie w czasach, kiedy nurkowanie było zajęciem dla kompletnych wariatów albo wojska. Większość sprzętu trzeba było

wykonać we własnym zakresie. Przez ostatnią dekadę uległo to radykalnej zmianie. Obserwujemy nurkowy boom. Powstało ogromne zaplecze, nurkowanie stało się modne.

- Gdzie pan do tej pory nurkował?

- W Egipcie, na Adriatyku, w Norwegii, Francji, Ameryce... Ale tak naprawdę jestem fanem Bałtyku. Nie dlatego, że nad nim mieszkam. Przede wszystkim uważam, że to jedno z najciekawszych miejsc do nurkowania na świecie! Tak! Woda w Morzu Bałtyckim nie rozkłada drewnianych wraków tak szybko jak gdzie indziej i dzięki temu zachowują się one w doskonałym stanie. Poza tym historycznie jest to jeden z najbardziej uczęszczanych akwenów na naszym globie. Stąd i obfitość znajdujących się tutaj wraków rzadko gdzie indziej spotykana.

- Które wraki zapadły panu najbardziej w pamięć?

- Te, na których zginęło mnóstwo ludzi, takie jak choćby *Goya*. Za każdym

razem, a byłem tam kilkadziesiąt razy, wielkie emocje budzi we mnie wrak *Frankenena*. Jednak najbardziej zapadł mi w pamięć wrak *Sea Horse* spoczywający na głębokości 105 metrów pomiędzy Gotlandią a Szwecją. Byłem tam dwa razy. Znalaziono go dziesięć lat temu. To drewniany żaglowiec pocztowy z XVII wieku z rzeźbą konika morskiego na dziobie (stąd jego nazwa), który początkowo wydawał się być wykonany ze złota. Tak to przynajmniej wyglądało na filmie zrobionym przez szwedzką straż przybrzeżną. Pozycja wraku została utajniona. W 2006 roku podjęto pierwszą, nieudaną próbę zlokalizowania żagłowca. Udało się to zrobić dopiero dwa lata później. Brałem udział w tej ekspedycji. Było to dla mnie niesamowite przeżycie. Wielu z nas marzy, aby się przenieść w czasie. Nurkowanie daje taką możliwość. Czym jak nie podróżą w czasie jest zejście na 105 metrów, do wraku, którego nikt nie oglądał od trzystu lat? Wszystko na nim zostało tak jak było w chwili zatonięcia. Człowiek patrzy na szkielety marynarzy i może sobie wyobrazić jak wyglądały ich ostatnie chwile przed śmiercią.

- Były takie wraki, na których był pan jako pierwszy?

- Parę razy. I powiem panu, że każde zejście, nawet jeśli na dnie okazuje się, że jest to tylko nieciekawa motorówka z czasów drugiej wojny światowej, budzi we mnie podobne przeżycia.

- Które z nurkowań okazało się najtrudniejsze?

- Miałem w życiu dwie sytuacje trudne. Obie zdarzyły się na *Frankenie*. W jednej pozaczepiałem się na wraku i wynurzyłem kilometr od miejsca, w którym miałem to zrobić. Był listopad, pod wieczór, zaczęło się ściemniać. Półtorej godziny dryfowałem zanim zostałem znaleziony. Stare nurkowe porzekadło mówi, że wypadek zaczyna się na powierzchni. To jest prawda. Przygotowanie nurkowania jest najważniejszą jego częścią. Od tego zależy bezpieczeństwo. Im wypra-



Fot. Tomasz Stechura

Wrak statku, który zatonął w 1970 roku na Karaibach przy wyspie Curacao.



Fot. Tomasz Stechura

wa lepiej przygotowana, tym bezpieczniejsza.

- Nie ma pan oporów przed pływaniem na wraki gdzie zginęło wielu, często tysiące, ludzi? Takich jak *Goya*, *Steuben* czy *Gustloff*? Nie czuje się pan wtedy jakby zaglądał do grobów?

- Odpowiem w ten sposób. Kiedy jedzie pan do Paryża idzie pan na cmentarz Pere-Lachaise gdzie jest pochowanych wielu wielkich ludzi jak choćby Fryderyk Chopin. Ogląda to pan i nikt nie ma o to do pana pretensji. Uważam, że podobna sytuacja jest z wrakami, o których pan mówi. Dla mnie osobiście pływanie w takie miejsca to spotkanie z historią. Przecież to wraki statków, na których tragedie w dziejach świata. Tu nie chodzi o wycieczki dla zobaczenia góry kości, tylko po to, aby ludzie wiedzieli jak to było.

- Nie wszyscy do tego podchodzą tak jak pan. Dla wielu nurków to zwyczajnie wyprawa po trofea.

- Słyszałem takie opowieści, że za popielniczkę z *Gustloff* można sobie dom zbudować. Ale nigdy nie spotkałem nikogo, kto by się wzbogacił na wydobywaniu z wraków takich rzeczy. Nie widzę jednak niczego droższego w wynoszeniu z wraku jakichś jego elementów. Nie myślę oczywiście o ludzkich kościach. Każdy musi sobie sam w swojej głowie poukładać te rzeczy. Zresztą... Niech pan sobie wyobrazi, że płynie pan do wraku leżącego na takiej głębokości, że dotrzeć do niego może tylko bardzo niewielu



Fot. Tomasz Stechura

Wrak jednostki, która przewoziła wyposażenie dla fabryki papieru - stad nazwa „papierowiec”.

Fot. Tomasz Stechura



Zdjęcie nieznanego żaglowca w pobliżu Alandów na Bałtyku.

nurków. I nagle dostrzega pan pięknie zachowany kompas. Być może za moment spadnie w otchłań i nikt więcej go nie zobaczy. Ma pan dylemat. A może zabrać go jednak na powierzchnię, wyczyścić i pokazać? Mam wrażenie, że znam dużą część nurków w Polsce, ale nie znam nikogo kto by się ekscytował grzebaniem wśród kości.

- Chce pan powiedzieć, że wśród polskich nurków nie ma rabusiów?

- W każdym środowisku znajdzie się czarna owca. Ale pogłoski o podwodnych rabusiach są przesadzone. Znam osoby, które lubią sobie coś z wraku zabrać, ale naprawdę trudno byłoby to nazwać rabowaniem. Poza tym wyniesienie czegoś z głębokości 70 metrów to nie jest taka

prosta sprawa. To nie jest tak, że nurkowie schodzą do wraku, wrywają z niego co się da, obwieszają się fantami i jakby nigdy nic wracają na powierzchnię. Powiem więcej. Od kilku lat wzrasta niezgoda środowiska na zabieranie z wraków pamiątek. Beznadziejnie się pływa na statek, który został ogołocony z wszystkiego co na nim było. To po prostu nudne. Przykładem jest wrak trałowca *Munin* przy Helu. Jest tam zachowane, odkopane z mułu, piękne koło sterowe. Środowisko nurkowe robi wszystko, aby to zachować. Gdyby ktoś je stamtąd zabrał, uznany zostałby za kompletnego idiotę psującego zabawę innym nurkom. Co innego zabrać coś z wraku, na który dotarł pan pierwszy i wie pan, że przez najbliższe lata nikt następny tam nie zanurkuje, a co innego z obiektu, który służy wszystkim. W tej chwili da się zauważyć, że nurkowanie bardzo mocno się cywilizuje. Istnieje np. współpraca z Urzędem Morskim w Gdyni. Wzajemnie wymieniamy się informacjami. My im dostarczamy zdjęcia wraków, a oni nam ich sonarowe obrazy.

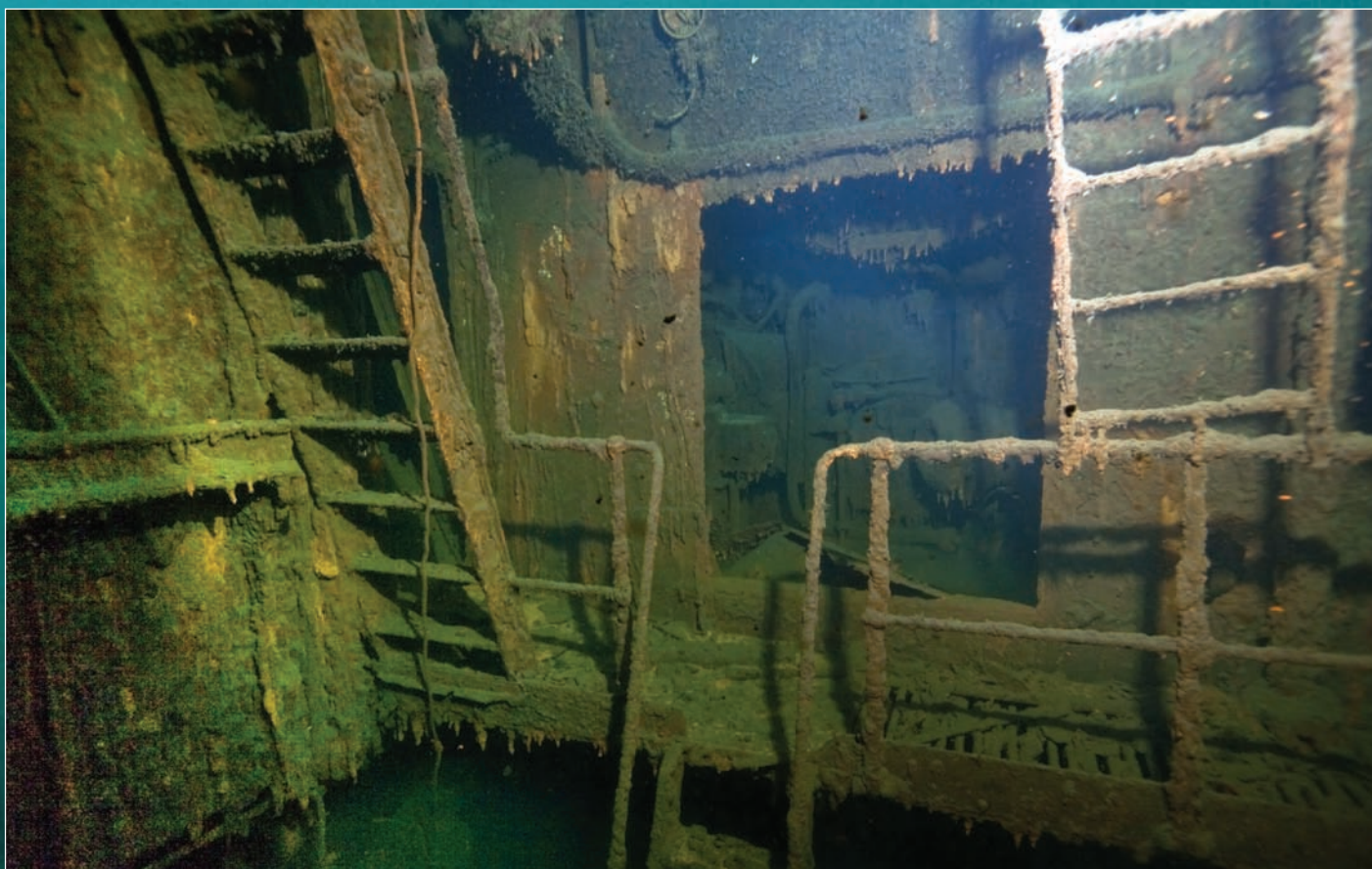
- To prawda, że Bałtyk staje się coraz czystszy?

- Nie wiem czy skład wody w Bałtyku jest lepszy niż, powiedzmy, kilkana-

Fot. Tomasz Stechura



Jaskinia Diepolder III na Florydzie.



Fot. Tomasz Stachura

Wrak niemieckiego transportowca zatopionego na północ od Władysławowa.

ście lat temu, ale że woda jest bardziej przejrzysta to fakt.

- Nurkował pan nie tylko w morzu. Pływał w jaskiniach, zalanych kopalniach, jeziorach. Które z nich są bardziej niebezpieczne?

- Odwieczna dyskusja. Ci co pływają w jaskiniach mówią, że niebezpieczniej nurkuje się na wrakach i na odwrót: ci co chodzą na wraki mówią, że jaskinie są bardziej niebezpieczne. Statystyki dowodzą, że nurków jaskiniowych ginie więcej. Niektórzy uważają nawet, że nurkowanie w jaskiniach jest najniebezpieczniejszym sportem w ogóle. W 2006 roku brałem udział w kursie nurkowania jaskiniowego w USA i prowadzący, światowa sława, powiedział, że w swoim życiu wyciągnął z jaskiń 90 ciał. Myślałem, że się przesłyszałem, że może chodzi o 19 ofiar, ale nie o 90!

- W Polsce nie ma chyba jednak zbyt wielu jaskiń i zalanych obiektów do nurkowania...

- Nie. Są dwa zbiorniki: w okolicach Krakowa i Katowic, czyli Zakrzówek i Jaworzno. W Jaworznie znajduje się zalana kopalnia żwiru z urządzeniami, a w Zakrzówku kamieniołom, ten sam zresztą, w którym pracował podczas wojny Jan Paweł II.

- A jeziora?

- W większości są szare, bure i ciemne. Mało atrakcyjne, choć np. polscy nurkowie chętnie pływają w Jeziorze Hańcza, które jest najgłębsze w kraju. Ale nie powiedziałbym, że nie warto w naszych jeziorach nurkować. To zależy od tego, kto czego oczekuje od zanurzenia się pod

wodę. Ja czasami pływam w naszych jeziorach dla samego pływania, nie dla widoków. To trochę jak z bieganiem. Przyjemność tkwi nie tylko w atrakcyjnej okolicy, ale w samym ruchu. Nurkowanie w jeziorach może być poza tym świetnym treningiem.

- Ilu jest w Polsce nurków?



Fot. Tomasz Stachura

Zdjęcie wykonane na wraku kutra Bryza, który został zatopiony celowo przez władze miasta u wejścia do portu Hel, jako atrakcja turystyczna.

Fot. Tomasz Stachura



Malowniczy wrak żaglowca spoczywający blisko Gustloff.

Fot. Tomasz Stachura



Zdjęcie zrobione w kopalni Kobanja w Budapeszcie, nieczynnej już i udostępnionej dla nurków.

Fot. Tomasz Stachura



Zdjęcie z wraku lotniskowca Graf Zeppelin, który leży na 86 metrach na Bałtyku.

- Mogę chyba zaryzykować twierdzenie, że jest około 50 tysięcy ludzi, którzy przynajmniej raz w roku wchodzi do wody. Myślę, że dla kilku tysięcy z nich nurkowanie jest pasją, której poświęcają cały swój wolny czas. Według mnie to całkiem sporo a, co ciekawe, liczba ta rośnie z roku na rok.

- A jak jest z ich wyszkoleniem?

- Różnie. Są tacy, którym się wydaje, że sprzęt będzie za nich nurkował. Dla mnie 2-3-dniowe kursy, po których człowiek uznaje siebie za nurka to nieporozumienie.

- Ale to przecież to nurkowie tacy jak pan je organizują.

- Nie jestem, nie byłem i pewnie nie będę nigdy instruktorem. 2-3-dniowe kursy robi się w Egipcie, czy tego rodzaju miejscach. W Polsce świadomość nurkowania jest wysoka. Nasi nurkowie, którzy bywają w świecie, uważani są za dobrze wyszkolonych. Ale potrzebna jest edukacja. Tym, którzy chcieliby zostać nurkami trzeba nieustannie przypominać, że jest to zajęcie, które może zabić. Inna sprawa, że ci którzy zrobili certyfikaty w Egipcie, rzadko kiedy pływają w Bałtyku, bo nie jest on dla nich atrakcyjny. Niektórzy nie mogą uwierzyć, że w naszym morzu na szesnastu metrach jest już ciemno i zimno, kiedy w Morzu Czerwonym na tej głębokości jest jasno, ciepło i kolorowo.

- Ilu z nich nurkuje z aparatami fotograficznymi?

- Oj, bardzo dużo. Dzisiaj nie jest to tak bardzo skomplikowane jak kiedyś. Sprzęt, którym można zrobić dobre zdjęcia jest powszechnie dostępny.

- Czym więc różnią się pańskie zdjęcia od innych?

- Staram się specjalizować w robieniu fotografii wewnątrz wraków znajdujących się na dużych głębokościach, czyli niedostępnych dla wszystkich. W Polsce takie osoby jak ja można policzyć na palcach jednej ręki. Poza dostępnością problemem jest także sposób organizacji takich zdjęć. Cały sprzęt trzeba ustawiać ręcznie. Potrzebny jest też partner. Robi się z tego bardzo skomplikowana sprawa. Istnieje też presja czasu. Na 70 metrach mogę być nie więcej niż 20 minut. Kiedy wchodzi do pomieszczenia, to tylko przez pierwsze kilka sekund jest czysto, potem woda się mąci. Mam więc zaledwie kilka sekund na zrobienie zdjęcia. Trzeba dużego doświadczenia, żeby w tych warunkach coś z tego wyszło. Mogę się pochwalić, że niektóre bałtyckie wraki obfotografowałem tylko ja.

- Czy miał pan jakichś mistrzów?

- Muszę się przyznać, że w tej dziedzinie jestem kompletnym samoukiem. Na początku filmowałem wraki, ale szybko przestało mi to wystarczyć. Żeby film wyszedł dobrze, trzeba czasem poświęcić kilka tygodni na jego zmontowanie, a i tak efekt jest taki, że potem ludzie oglądają i mówią: „Ale tu przecież nic nie widać!” Ze zdjęciami jest inaczej. Na sto zdjęć jedno wyjdzie piękne. Można je wydrukować, powiesić na ścianie, podarować komuś. Będzie żyło przez wiele lat.

- Ma pan jakiś swój sposób pokazywania podwodnego świata?

- Zawsze chcę go pokazać takim, jakim sam go widzę. Czasami prowadzi to zresztą do zabawnych sytuacji. Ludzie oglądają moje zdjęcia i dziwią się. Mówią – „Byłem tam z tobą, ale to wyglądało inaczej niż ja to widziałem”. To jest ta różnica w postrzeganiu przez wielu ludzi tego samego obiektu. Właśnie wróciłem z Serbii, gdzie nurkowałem w jaskiniach. Woda była brunatna i nieciekawa, ale na zdjęciach wyszła rewelacyjna. No, ale ja tak to widziałem. Dla mnie to było piękne. Tylko problem polega na tym, że ktoś obejrzy moje foty, pojedzie tam zachwycony nimi i na miejscu przeżyje rozczarowanie. Staram się również bardziej pokazywać wraki niż nurków, co jest

standardem w amatorskiej fotografii podwodnej.

- Pod wodą największy problem to chyba brak dobrego oświetlenia?

- Rzeczywiście. Warunki na dnie z reguły są skrajnie niesprzyjające fotografowi. W takiej sytuacji odpowiednie ustawienie światła to nie lada sztuka. Tym bardziej, że nie ma się od kogo tego uczyć. Na wiele rozwiązań musiałem sam wpaść. W czerwcu nurkowałem na odnalezione w okolicach Ustki czterdzieści szwedzkich dział z XVIII wieku. Wymyśliłem, że zrobię zdjęcia ze statywu. Oświetliłem wszystko, a przejrzystość była wręcz niesamowita, bo na jakieś 40 metrów i zrobiłem foty. Wyszły nienaturalnie jasne. Dzięki temu jednak mogłem pokazać wrak w całości.

- Czy fotografia podwodna dużo kosztuje?

- Dysponuję aparatem Nikon D 700 z obiektywem. Jego cena to około 12-13 tysięcy złotych. Do tego trzeba doliczyć specjalną obudowę do nurkowań na dużych głębokościach. To kolejne 13 tysięcy złotych. Dochodzą koszty światła, właściwie nie do oszacowania, bo zależy kto czego i do czego używa. Ja mam dwie lampy, każda po 6 tysięcy złotych. Jest jeszcze kilka innych elementów, co zwiększa zakup do około 50 tysięcy zło-

Pasja nurkowania

Tomasz Stachura ma 46 lat. Pochodzi z Gdyni, tutaj też mieszka. Z wykształcenia jest inżynierem hydrotechniki po Politechnice Gdańskiej, z pasji nurkiem i fotografem podwodnym zaliczanym do najlepszych w Polsce. Ma firmę Santi, która zajmuje się produkcją sprzętu do nurkowania. Jest współorganizatorem konferencji nurków Baltictech (www.baltictech.com). Jej kolejna edycja odbędzie się w Gdyni w dniach 19-20 listopada. Jego podwodne zdjęcia obejrzeć można na stronie www.stachuraphoto.com.

tych. I to na sprzęt bardzo dobry, ale nie najdroższy. Nie jest to więc tanie hobby.

- A można chociaż na nim zarobić?

- Z robienia zdjęć podwodnych nie da się w Polsce wyżyć. Nie ma na to rynku. Można je co najwyżej pokazywać znajomym.

Fot. Tomasz Stachura



Kamieniołom na północy Niemiec.

Centralne Muzeum
Morskie z bliska

Morskie unikaty

Dr Elżbieta Wróblewska, kierownik Działu Historii Żeglugi i Handlu Morskiego CMM w Gdańsku.

Chcesz zobaczyć jedyny w rejonie Bałtyku ładunek średniowiecznego statku? Przekonać się jak żyli marynarze na pokładzie XVIII-wiecznego żaglowca? A może podziwiać unikalne działo odlane dla króla Zygmunta Augusta? W kolejnym odcinku naszego cyklu o Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku prezentujemy zbiory i działalność Działu Historii Żeglugi i Handlu Morskiego.

- Gromadzimy, opracowujemy i wystawiamy wszystko, co wiąże się z dziejami żeglugi oraz handlu na morzu, od pradziejów począwszy na współczesności skończywszy - mówi dr Elżbieta Wróblewska, kierownik działu. - Są to zarówno zabytki bezpośrednio związane ze statkami, jak również ich ładunki, ale także rzeczy wnoszone na pokład przez marynarzy.

Kolekcja Działu Historii Żeglugi i Handlu Morskiego liczy obecnie ponad 10 tysięcy różnego rodzaju zabytków, nie licząc obiektów w tzw. rejestrze pomocniczym (to kolejne prawie 5 tysięcy pozycji). Była ona gromadzona przez pół wieku. Pierwszym obiektem, który został do niej wpisany była niewielka banderka firmowa

Polskich Linii Oceanicznych. Dr Wróblewska z nabożną niemal czcią pokazuje nam ten eksponat.

- Zabytki trafiają do nas w różny sposób - wyjaśnia. - Pochodzą z wraków, zakupów, darów i przekazów. Za każdym z nich kryje się jakaś historia, którą nieraz musimy odtwarzać niczym detektywi.

Kawałek Grecji w Gdańsku

Dr Wróblewska godzinami potrafi opowiadać o takich zabytkach. A to o przedwojennej cegielce na zakup ścigaczy odnalezionej w antykwariacie. A to o wyłowionym z morza przez rybaków oktanacie. Albo o wadze do odmierzania prochu z krążownika *Danzig* podarowanej przez pewnego pasjonata z Niemiec.

- Życzył sobie zapewne, aby była pokazywana na wystawie - opowiada. - I proszę sobie wyobrazić, że nawet kiedyś to sprawdził.

Najstarszym zabytkiem pozostającym w zbiorach Działu Historii Żeglugi i Handlu Morskiego jest fragment greckiej amfory liczącej 2,5 tysiąca lat. Ale to nie ona wydaje się eksponatem najcenniejszym. Na takie miano zasługują zabytki wydobyte z bałtyckich wraków.

Na pewno są nimi, odnalezione nieopodal portu w Gdańsku, pozostałości jednostki z XIV/XV wieku, która, ze

względu na przewożony ładunek, nazwana została *Miedziowcem*. Ze statku poza miedzią wydobyto jeszcze m.in. klepki dębowe, smołę, wosk, sztaby i rudę żelaza (osmund), czosnek i cebulę oraz beczki, w których przewożono towary. To jedyne tego rodzaju odkrycie na Bałtyku.

Tak samo unikalne są zabytki pochodzące z wraku XVIII-wiecznego żaglowca *General Carleton*, który spoczywa niedaleko Dębek. Szczególnie cenne są wydobyte stamtąd przedmioty pozwalające odtworzyć życie codzienne marynarzy w ówczesnych czasach, np. strój marynarski.

- Mało kto zdaje sobie też sprawę, że żeliwny piec okrętowy z *Generala Carletona* to zabytek wyjątkowy na skalę światową - mówi dr Wróblewska. - To jeden z dwóch takich zachowanych do dzisiaj obiektów.

Dr Wróblewska jest specjalistką od historii ludwisarstwa (napisała o tym rzemieślniczo doktorat) nie ma się więc co dziwić, że szczególnym sentymentem darzy, znajdujące się także pod jej opieką, działają, zwłaszcza to wydobyte z wraku szwedzkiego okrętu *Solen* zatopionego na redzie portu gdańskiego w bitwie pod Oliwą w 1627 roku. Dokładniej mówiąc, jest to falkonet wielki, odlany, jak głosi umieszczona na nim inskrypcja, dla króla polskiego i wielkiego księcia litewskiego Zygmunta Au-



Fragment ekspozycji stałej pokazujący różnorodne partie ładunku średniowiecznego statku, tzw. *Miedziowca*.

gusta w 1560 roku. To jedna z najstarszych luf armatnich w polskich zbiorach muzealnych. Na dodatek ona i dziełnicznice innych armat z *Solena* są jedyną tak dużą kolekcją dział wydobytych z wraku okrętu w naszym kraju.

Marynarskie życie na obczyźnie

Ale w zbiorach Działu Historii Żeglugi i Handlu Morskiego jest o wiele więcej intrygujących eksponatów. Wśród nich znajdują się, poza już wymienionymi, także m.in. instrumenty nawigacyjne, przyrządy do określania temperatury i ciśnienia atmosferycznego na morzu, sygnałowe środki świetlne, dźwiękowe i flagowe, lampy, latarnie, sprzęt ratunkowy, broń osobista, bandery statków czy mundury marynarskie. Można je oglądać zarówno w siedzibie głównej Centralnego Muzeum Morskiego na Ołowiance w Gdańsku, jak i w oddziałach, np. w Żurawiu. Jednak, ze względu na szczupłość miejsca na ekspozycjach, tylko pewna część obiektów pokazywana jest publiczności.

- Staramy się udostępniać zwiedzającym jak najwięcej eksponatów, ale możliwości wystawiennicze na to nie pozwalają - mówi kierowniczką Działu Historii Żeglugi i Handlu Morskiego. - Musimy zadawać się tym co mamy i maksymalnie wykorzystywać te powierzchnie, którymi dysponujemy.



Model transatlantyku *Piłsudski* oraz pamiątki po statku: koło ratunkowe, pled, iluminator. Fragment ekspozycji „Działalność morska Polaków w okresie 1918-1945” poświęcony *Polskiej Marynarce Handlowej w czasie II wojny światowej*.



Kartusz z inskrypcją i herbem Zygmunta Augusta II Jagiellona na lufie armatniej z 1560 roku, wydobytej z wraku Solena.

W magazynie pozostaje więc większość zbiorów, z której korzystać mogą w swej pracy naukowej również archeolodzy i historycy spoza Muzeum. Dr Wróblewska pokazała nam niektóre z nich. Na szczególną uwagę zasługują pamiątki związane z polską obecnością na morzu podczas zaborów. Jest wśród nich np. zbiór przedmiotów związanych ze służbą wojskową pod obcymi banderami: kufle, tableau, butelki, fajki czy talerze. Znajdują się na nich sentencje nawiązujące do marynarskiego życia, w tym te związane z momentem przechodzenia do cywila. Niektóre z nazwisk umieszczonych na kuflach mają polskie brzmienie.

W Dziale Historii Żeglugi i Handlu Morskiego zatrudnione są trzy osoby. Dr Wróblewska uważa, że to niewiele, wzięwszy pod uwagę zakres ich pracy. Ale nie narzeka. Centralne Muzeum Morskie od lat borykać się musi z brakiem pieniędzy.

- Co bym zrobiła gdybym miała tyle środków, żebym mogła sobie pozwolić na wszystko na co mam ochotę? - rozmarza się kierowniczka Działu Historii Żeglu-

gi i Handlu Morskiego. - Lista jest bardzo długa, bo pomysłów nam nie brakuje. Moglibyśmy na przykład zbudować dioramę w skali 1 do 1 pokazującą część pokładu artyleryjskiego *Solena*. Byłaby to wspaniała lekcja historii!

Póki co pracownicy Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku muszą obywać się bez tego. Braki finansowe uzupełniają pasją. Dr Wróblewska stanowi jej przykład. Działem Historii Żeglugi i Handlu Morskiego kieruje od osiemnastu lat, pracę w CMM rozpoczęła pięć lat wcześniej. Przypadkowo. Jako świeżo upieczona absolwentka historii Uniwersytetu Gdańskiego natknęła się na ogłoszenie zachęcające do podjęcia pracy w tej instytucji. I skorzystała z niego.

- Pochodzę z Mazur. Kiedy się zatrudniłam nie miałam mieszkania, więc zamieszkałam na... *Soldku* - opowiada ze śmiechem. - Spędziłam tam kilka zimowych miesięcy. Czy mogłam lepiej zacząć swoją przygodę z morzem?

Tomasz Falba



Fragment wystawy przedstawiający życie codzienne marynarzy na statku handlowym w XVIII wieku - naczynia kuchenne i zastawa stołowa z wraku General Carleton.

Ucieczka ORP Żuraw

Fot. Janusz Utkiejewski

Żuraw po wojnie,
jako okręt hydrograficzny.180 mil
do wolności

W tym roku przypada 60. rocznica buntu na ORP *Żuraw*. To jedna z rzadziej wspominanych kart historii polskiej wojskowości. Wydarzenie miało charakter bezprecedensowy. Nigdy wcześniej w Marynarce Wojennej RP nie doszło do buntu i porwania jednostki pływającej. Propaganda komunistyczna wykorzystywała zajście, aby rozprawić się z „*imperialistycznymi szpiegami i dywersantami*”. Sąd Wojskowy skazał młodych ludzi na więzienie oraz ostracyzm za to, że chcieli być wolni.

Kradzież broni
i zajęcie okrętu

ORP *Żuraw* powstał w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni, jako okręt drugiej serii trałowców typu „Jaskółka”. Był długi na 45 m, miał 5 m szerokości i wyporność 183 tony. Wodowanie odbyło się 22 lipca 1938 r. 1 września został lekko uszkodzony podczas

bombardowania portu i zakończył swoją kampanię. Został rozbrojony, a załoga zeszała na ląd. W dalszej fazie wojny został przemianowany na *Oxböft* i służył jako okręt pomiarowy. W grudniu 1945 był rewindykowany przez władze polskie. Po restauracji w Travemünde i Kilonii wykorzystywano go do zadań hydrograficznych w Marynarce Wojennej, ale na listach ewidencyjnych pojawił się dopiero 15 sierpnia 1948 r.

Z Gdyni do Kołobrzegu wyruszył 22 lipca 1951 roku. Celem rejsu było doko-

nanie pomiarów głębokości oraz oczyszczenie torów wodnych w miejscach przeznaczonych do desantowania. Jednocześnie holował tarce strzelnicze do strzełań artyleryjskich. Po wykonaniu powierzonych jednostce zadań, na pokład zaokrętował się młody oficer polityczny, ppor. Zygmunt Bogumił.

1 sierpnia, lekko przed godziną osiemnastą okręt wyruszył, jak się wydawało,

do swego macierzystego portu. Dowódca zarządził krótką odprawę, podczas której przedstawiono rozkład wacht. Jako pierwszy wachtę miał objąć st. bosm. Szoll, następnie por. Ignatowicz. Po odprawie Ignatowicz oraz Iwanow zatrzymali się w mesie, aby zapoznać się z nowym oficerem politycznym. W trakcie rozmowy na stole pojawił się alkohol.

W międzyczasie marynarz Henryk Barańczak zdobył klucz do schowka z bronią i wykradł ją. Około godziny 19 uzbrojony Barańczak wraz z dwoma innymi marynarzami – st. mar. Wojciechem Pierścionkiem i st. mar. Jerzym Czarnieckim wpadł do kabiny i w ostrych słowach poinformował oficerów o buncie oraz zmianie kursu. Zaskoczeni oficerowie byli całkowicie bezbronni. Ich broń znajdowała się, zgodnie z wytycznymi MON, w magazynie Sztabu Marynarki Wojennej mieszczącym się w Gdyni. W efekcie dowodzący okrętem zostali zamknięci w mesie. Po odizolowaniu oficerów, Barańczak nakazał radiotelegraficznie zerwanie kontaktu z lądem.

Marynarze zamknięci w mesie liczyli na oficera operacyjnego Dowództwa Marynarki Wojennej. Mieli nadzieję, iż nie otrzymawszy meldunków o kursie jednostki, podejmie kroki w celu wyjaśnienia sprawy. Nic takiego jednak nie nastąpiło. Dowództwo uznało, iż jest to efekt awarii przestarzałej aparatury pokładowej. Szczęście sprzyjało buntownikom.

Pierwsze problemy pojawiły się około północy. Widząc w oddali majaczące światła Bornholmu okręt zagubił się. Problem stanowiły dwa fakty. Po pierwsze jeden z dwóch silników był zapowietrzony i w razie awarii jednostka zostałaby złapana bez większych trudności. A po drugie dno morskie wokół Bornholmu było kamieniste i usłane minami.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz niechęć pomocy ze strony oficerów, wykreślono nowy kurs do szwedzkiego portu Ystad. Napięcie wśród załogi zwiększyło się w chwili, gdy dowódca buntowników postrzelił się w nogę. Pośród marynarzy doszło do rozłamu i część zażądała natychmiastowego powrotu. Barańczak spacyfikował malkontentów grożąc „kulą w łeb”. Dalszy rejs przebiegał już bez zakłóceń.

Żuraw zakotwiczył w porcie Ystad 2 sierpnia około godziny 6. Na pokład weszły trzy osoby – oficer policji, jeden cywil oraz Polka będąca tłumaczką. Kmdr ppor. Iwanow stwierdził, iż pozwoli zejść z okrętu marynarzom dopiero po rozmowie

z przedstawicielem polskiej służby konsularnej. O azyl w Szwecji poprosiło jedenastu marynarzy – Henryk Barańczak, Władysław Cesarz, Zbigniew Chycki, Jerzy Czarnecki, Waclaw Jabłoński, Jerzy Leśniak, Tadeusz Taman, Wojciech Pierścionek, Rudolf Przybyła, Henryk Szopa oraz Janusz Sztylek i jeden podoficer – Eugeniusz Klusek. Szwedzi po krótkiej naradzie, umożliwili kontakt telefoniczny z Eugeniuszem Milnikiem, pełniącym od 3 sierpnia 1950 r. funkcję posła nadzwyczajnego w Szwecji. Podczas rozmowy ustalono, iż marynarze muszą pozostawić na okręcie dokumenty oraz stanowiące własność państwową mundury. Jednocześnie zaznaczono, iż należy jak najszybciej zlikwidować zajście i odpłynąć do Polski. Szwedzi przed wypuszczeniem okrętu zażądali opłaty postojowej w wysokości 850 dolarów. Dowódca okrętu nie miał takiej sumy. Zaproponowano więc kompromisowe rozwiązanie. Por. Ignatowicz podpisał rachunek z zapisanym czasem postoju, który miał być uregulowany przez polską służbę konsularną. Po 11 godzinach postoju statek, w asyście szwedzkiego stawiacza min o numerze bocznym *HMS M6* (informację uzyskałem w toku korespondencji z Swedish Naval Warfare Center - T.G.), wypłynął do Gdyni.

Kolejna ucieczka

Podczas powrotu dowódca okrętu otrzymał rozkaz, aby nawiązać połączenie z ORP *Błyskawica* i podawać ppor. Zdzisławowi Zawackiemu co pół godziny własne położenie. Kmdr. ppor. Ignatowicz zrozumiał, iż wysłano im na spotkanie niszczyciel. Spotkanie na morzu dałoby bardzo szerokie pole do interpretacji wydarzeń i preparowania faktów przez ówczesną propagandę. Bardzo prosto można byłoby opisać sytuację, w której to „*bohaterski ORP Błyskawica łapie na pełnym morzu amerykańskich dywersantów i podżegaczy wojennych*”. Toteż dowódca *Żurawia* zdecydował się na zmianę kursu. Nowy szlak został wytyczony prostopadłe do linii brzegowej, wzdłuż której miał iść okręt. W piątek, 3 sierpnia, ORP *Żuraw* zacumował w swoim macierzystym basenie nr 9.

Porwanie okrętu nie mogło nie zostać skomentowane przez prasę lat pięćdziesiątych. Symptomatycznym przykładem retoryki uprawianej w prasie doby bierutyzmu jest poniższy cytat z „Dziennika Polskiego”: *Rząd polski podtrzymuje swo-*

je stanowisko, że władze szwedzkie zachęcają awanturników i zwykłych przestępców kryminalnych do podszywania się pod miano uchodźców politycznych, wypaczając tym samym pojęcie azylu politycznego”.

Należy zwrócić uwagę na pejoratywne epitety mające zdyskredytować załogę statku. Zanim przejdę do omawiania dalszych losów marynarzy, którzy wrócili do Polski, należałoby poświęcić kilka chwil na krótkie omówienie genezy buntu. Wedle obecnego stanu badań można wymienić pięć głównych przyczyn uprowadzenia okrętu.

Postępująca sowietyzacja Marynarki Wojennej, wyrażała się adaptacją radzieckiego regulaminu Marynarki Wojennej, oraz zastępowaniem oficerów „przedwrześniowych” radzieckimi „*POPami*”. Warto przypomnieć, iż w roku 1949 w Polskiej Marynarce Wojennej było 800 oficerów, z czego 41,5 proc. (332 osoby) miało proweniencje przedwojenną. W ciągu sześciu lat liczba oficerów wzrastała przy jednoczesnym rugowaniu oficerów „przedwrześniowych”. W roku 1955 na ogólną liczbę 2017 oficerów tylko 81, tj. 4 proc. legitymowało się karierą wojskową w II RP. W okresie 1947-1951 liczba oficerów radzieckich na etatowych stanowiskach w Marynarce Wojennej wzrosła pięciokrotnie. Najogólniej rzecz ujmując, w latach 1945-1956 liczba oficerów w MW wynosiła 97 osób – 4 admirałów, 15 komandorów. Większość zajmowała etaty admirałskie.

Istotną rolę w kwestii zadowolenia z pracy pełni wysokość zarobków. Uposażenia w Marynarce Wojennej były dramatycznie niskie. Najniższa płaca wynosiła 700 złotych, a np. metr gabardyny ok. 450 zł, bochenek chleba prawie dwa złote. Dodatkowe napięcia budził fakt, iż w marynarce handlowej można było zarobić 4-5 razy więcej, pełniąc te same funkcje. Wiele negatywnych emocji budziła praktyka ponadnormatywnego przeciągania zawodowej służby wojskowej, np. st. bosm. Szoll czekał już dziesięć miesięcy na rozkaz demobilizacyjny.

Bardzo negatywnie na kondycji marynarzy odbiło się zaostrenie kursu politycznego. Nie bez przypadku porwanie zbiegło się z rozpoczęciem procesu tzw. „tatarowców”, w związku z którym Informacja Wojskowa szukała w Marynarce Wojennej odgałęzień TUN-u. Proces TUN-u był pokazowym procesem generałów oraz oficerów LWP przeprowadzonym między 31 lipca, a 31 sierpnia 1951 r.

w Warszawie. Oskarżonym przedstawiono nieprawdziwe zarzuty: współpracy z wywiadami USA oraz Wlk. Brytanii, a także chęć obalenia władzy ludowej poprzez zawiązanie tajnej organizacji w LWP. Na karę dożywotniego więzienia skazano generałów – F. Hermana, J. Kirchamyera, S. Mossona, S. Tatara, a na karę 15 lat pozbawienia wolności pułkowników – M. Jureckiego, S. Nowickiego, M. Utnika oraz mjr W. Romana. Marynarze mieli świadomość, iż Marynarka Wojenna nie jest polską już nawet z nazwy. Wiele mówiącą postawę przyjął st. mar. Barańczak, który podczas zajęć politycznych stwierdził: „*wpajają komuś ciemnotę i myślą, że ktoś będzie wierzył*”.

Podstawową kwestią na ORP *Żuraw* był brak dyscypliny. Wszak tylko w takich kategoriach można rozpatrywać przypadek picia alkoholu przez oficerów po wyjściu w morze. Stosunek kadry do wytycznych magazynowania broni był skandaliczny. Klucz do szafki z bronią posiadał st. bosman Szoll, podczas gdy winien mieć go dowódca okrętu. Do tego

dochodziło kwestionowanie i komentowanie zasadności rozkazów. Z drugiej zaś strony, dowódca okrętu por. mar. Ignatowicz nie przejawiał zainteresowania życiem i wyszkoleniem podwładnych.

Bardzo nieprofesjonalnie kształtowały się kwestie proceduralne. Instrukcje oraz wytyczne były wielokrotnie łamane, a marynarze w bardzo swobodny sposób podchodzili do kwestii związanych z ewidencją. Nikt nie zapisywał sumiennie informacji o tym, kto i na jakiej podstawie wydawał pozwolenia opuszczenia portów przez jednostki pływające. Znałe są przypadki z maja i czerwca 1951 r., kiedy to okręt szkolny *Zetempowiec* i ORP *Błyskawica* wyszły samowolnie w morze. Obraz rozgardiaszu dopełnia informacja, iż do sierpnia 1951 nie było wytycznych dotyczących procedur w razie utraty łączności z jednostkami pływającymi.

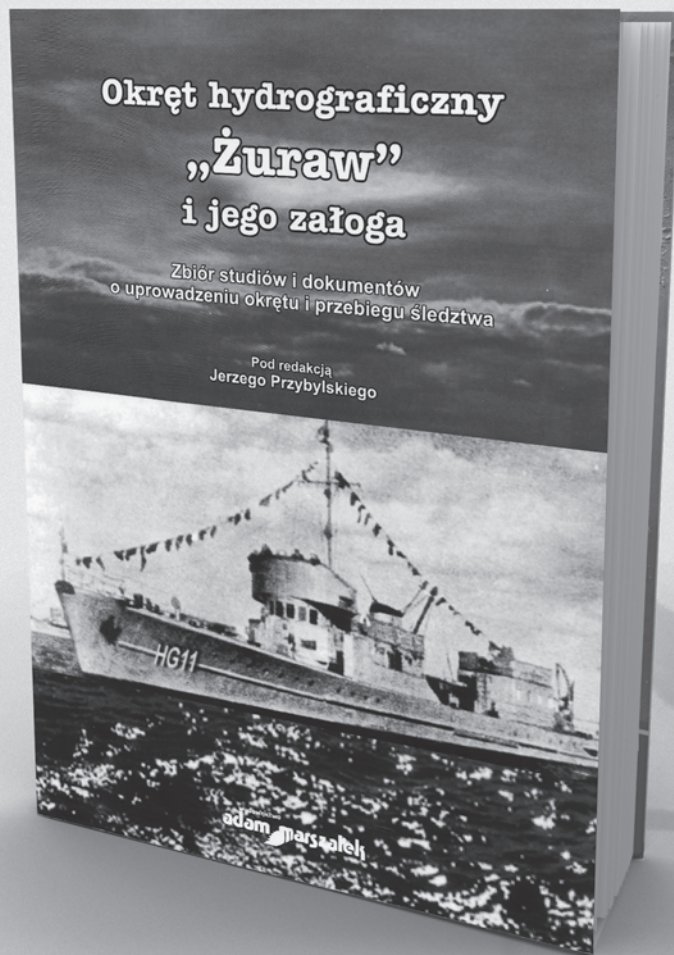
Należy też podkreślić, iż dużą rolę w trakcie buntu odgrywał wiek marynarzy. Zazwyczaj były to osoby nie starsze niż 22 lata. Trudno dziwić się zatem pew-

nej dozie porywczosci i brakom w zimnej kalkulacji strat i zysków podjętych działań. Zresztą chyba nikt z buntowników z *Żurawia* nie mógł mieć świadomości, jak rozliczne konsekwencje przyniesie zachowanie załogi. Koncepcja „młodzieńczego zrywu” potwierdza się w relacjach uczestników (rozmowy z uczestnikami buntu Władysławem Dworzynskim i Ryszardem Paprockim przedstawia film dokumentalny: *Wielkie Ucieczki*, odc. 3, *Bunt na Żurawiu*, TVN 2006, autor T. Sianecki – T.G.).

Skutki buntu na *Żurawiu* były długofalowe i różnorodne. Reperkusje dotknęły oficerów okrętu, rodziny azylantów, kierownictwo Marynarki Wojennej oraz jej cały system administracyjno-kadrowy. W tym miejscu chciałbym pokrótce scharakteryzować, w jaki sposób „bunt na *Żurawiu*” odbił się na ich losach.

Reperkusje i represje

W zakresie uchybień systemowych pociągnięto do odpowiedzialności zawo-



Oto jedna z ostatnich pozycji na opisywany temat, rekomendowana przez nas w numerze z kwietnia b.r.: „Okręt hydrograficzny Żuraw i jego załoga. Część I. Zbiór studiów i dokumentów o uprowadzeniu okrętu i przebiegu śledztwa”, pod redakcją Jerzego Przybylskiego, Wydawnictwo Adam Marszałek.

dowej wielu wysokich rangą oficerów Marynarki Wojennej, dość wspomnieć o wymownym przykładzie płk Józefa Urbanowicza - szefa Zarządu Polityczno-Wychowawczego Marynarki Wojennej, który otrzymał nagane z wpisem do akt i został zwolniony z pełnionej funkcji. Natomiast kmdr Wojcieszek – szef Sztabu Głównego Marynarki Wojennej i kmdr por. Rachel – szef sztabu bazy Marynarki Wojennej w Gdyni zostali aresztowani i skazani na karę pozbawienia wolności. Zbiegło to się w czasie z rozformowaniem wydziału Marynarki Wojennej w Sztabie Generalnym.

Spotkanie Rady Wojennej z 9 sierpnia 1951 roku określiło sposób i kierunek działań, które gen. broni Władysław Korczyca (szef Sztabu Generalnego WP i wiceminister obrony narodowej) wyraził *expressis verbis*: „*należy skontrolować wszystkie statki pływające i usunąć wszystkich niepewnych i chwiejnych ludzi*”. Kontrwywiad wojskowy podszedł nader rzetelnie do realizacji tych postanowień. W okresie 1951-1953 zwolniono z Marynarki Wojennej 250 oficerów i podoficerów, z czego połowa wywodziła się ze środowisk „przedwrześniowych”. Ponad stu marynarzy aresztowano i zasądono na wieloletnie więzienia lub skierowano do kopalń.

Wytyczne gen. Korczyca oddziaływały szerzej, niżli na samą Marynarkę Wojenną (lub ogólnie Wojsko Polskie). Funk-

cjonariusze Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego represjonowali rodziny uciekinierów. Szykany sprowadzały się do blokowania pracy, utrudniania dostępu do studiów, wezwań na niekończące się przesłuchania. Nikczemną metodę zastosowano wobec Danuty Pisarek – siostry Jerzego Leśniaka, jednego z marynarzy na ORP *Żuraw*. Wiosną 1952 roku zorganizowano w jej szkole apel, podczas którego pracownik Miejskiego Komitetu PZPR Stanisław Rajkowski publicznie oskarżył ją o bycie siostrą „*zdrajcy narodu i polskiej bandery*”.

Losy załogi statku potoczyły się bardzo różnie. Buntownicy, krótko po uzyskaniu azylu, wyemigrowali do Ameryki Północnej. Doszło do tego dzięki pomocy bliżej nieokreślonej organizacji polonijnej z Londynu. Załoga statku, która powróciła do kraju, została „uraczona” dwoma procesami. Jednym dla marynarzy, drugim dla oficerów.

Tadeusz Lata był jednym z marynarzy, który zdecydował się wrócić. W toku brutalnego postępowania przygotowawczego został przymuszony do złożenia zeznań o istnieniu grupy „*przygotowującej zdradę ojczyzny na Flotyli Trałowców oraz okręcie podwodnym B-11.*” Konsekwencje wyciągnięto wobec wszystkich osób wskazanych przez marynarza.. Otrzymały one wyroki pomiędzy 15, a 10 lat pozbawienia wolności.

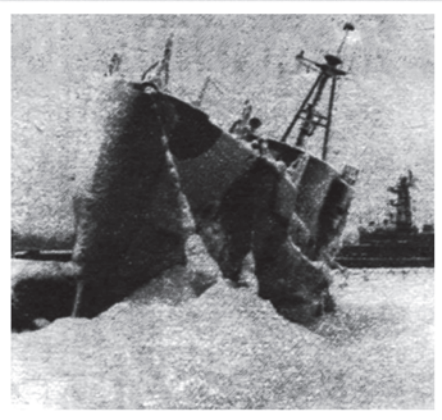
Zupełnie inny los spotkał oficerów. Za „*tchórzostwo w obliczu nieprzyjaciela*” i „*oddanie okrętu bez walki*” kmdr ppor. Iwanow i por. Ignatowicz zostali skazani przez sędziego majora Obsta na 15 lat pozbawienia wolności, a oficer polityczny *Żurawia* ppor. Bogumił na 12 lat. Warto nadmienić, iż prokurator wojskowy Azarkiewicz żądał kary śmierci na podstawie artykułów 106 i 109 Kodeksu Karnego Wojska Polskiego (Kodeks Karny Wojska Polskiego z dnia 23 września 1944 r. Art. 106 brzmiał: *Dowódca, który nie wyczerpałszy stojących do jego rozporządzenia środków obronnych, powierzone mu stanowisko opuszcza lub oddaje nieprzyjacielowi, albo poddaje się i powoduje przez to złożenie broni przez podległe mu wojsko podlega karze śmierci.* Art. 109 mówił: *Żołnierz, który z tchórzostwa ucieka z pola walki, albo pobudza do ucieczki towarzyszy broni podlega karze śmierci.*

Wszyscy trzej zostali zdegradowani oraz stracili prawa polityczne na okres pięciu lat. Marynarze i podoficerowie otrzymali kary pozbawienia wolności od 2 do 10 lat. Jedną osobę – marynarza Borgosza uniewinniono. Uciekinierzy zaś zaocznie zostali skazani na karę śmierci. Wyrok został wydany przez Sąd Rejonowy Marynarki Wojennej w Gdyni. Jednocześnie należy nadmienić, iż marynarz z prawomocnym wyrokiem



ORP *Żuraw* już jako *Kompas*.

Źródło: <http://www.wew1918-1939.pl>

Źródło: <http://www.wau1918-1939.pl>

Smutny koniec...

sądowym, zasądzony z przestępstwa umyślnego, nie mógł znaleźć pracy w marynarce.

Bez rehabilitacji

Do zmiany kwalifikacji prawnej czynu doszło dopiero w 1956 roku. Wówczas Izba Wojskowa Sądu Najwyższego zmieniła ją na art. 142 KKWP – „bezczyność w służbie starszego stopniem”. Skutkiem tego było skrócenie kary więzienia. Skazani zostali zwolnieni z więzień w przededniu amnestii z kwietnia 1956 roku. Położenia zawodowego marynarzy nie zmieniło orzeczenie Sądu Najwyższego z 1966 roku o zatarciu skazania. Jednym z uczestników procesów był Józef Szewczyk*, który w tym czasie pełnił funkcję prokuratora w Marynarce Wojennej. Opisywał on procesy kasacyjne tak: „W 1957 r. zostałem wyznaczony na stanowisko prokuratorskie w Marynarce i wówczas dopiero, z prowadzonych spraw, dowiadywałem się o metodach działania b. Informacji WP. Organ ten został w ramach „odwilży” rozformowany, a najbardziej zbrukani oficerowie, wydalenii ze służby, niektórzy zostali postawieni pod sąd. Zastąpiła go w 1957 r. Wojskowa Służba Wewnętrzna, która – po doświadczeniach lat ubiegłych – podlegała, w swej działalności śledczo-dochodzeniowej, ścisłemu nadzorowi prokuratury wojskowej, który poprzednio był dość iluzoryczny, ponieważ w owym czasie wszechwładza organów bezpieczeństwa (w Siłach Zbrojnych Informacji Wojskowej WP), była absolutna. Dla mnie i podobnych do mnie młodych oficerów prokuratur wojskowych, ujawnienie bezmiaru bezprawia w organach bezpieczeństwa w minionym okresie, było ogromnym szokiem. Stąd owa nasza życzliwość w sto-

sunku do ofiar stalinizmu. Z całym sercem i zaangażowaniem prowadziliśmy postępowania kończone rewizjami nadzwyczajnymi do Najwyższego Sądu Wojskowego oraz wnioskami o zadośćuczynienie i odszkodowanie dla tych, którzy ucierpieli wskutek bezprawia bezpieki i informacji. Nie pamiętam przypadku, by któryś z naszych wniosków nie został uwzględniony przez Najwyższy Sąd Wojskowy, zaś kwoty zasądzone przez NSW na rzecz pokrzywdzonych były znaczące. Wynosiły w niektórych przypadkach nawet 100 tys. ówczesnych zł, kiedy moje uposażenie miesięczne wynosiło wtedy ok. 2 tys.”. Reperkusje dotknęły również sam okręt hydrograficzny. Minister obrony narodowej marszałek Rokossowski uznał, iż nazwa *Żuraw* jest splamiona. Jednostka została skreślona z ewidencji. Do zadań hydrograficznych powrócił po krótkiej przerwie pod nazwą ORP *Kompas*. Z końcem grudnia 1971 roku okręt został wycofany ze służby, po czym przekształcony na barkę koszarową BK-4 w Gdyni. W 1977 został przeznaczony do skasowania. W 1979 roku został ostatecznie wycofany z eksploatacji. 16 lipca 1981 *Kompas* wyruszył w ostatni rejs na Hel i tam poddał go złomowaniu.

Warto byłoby zastanowić się nad lansowaną przez niektórych autorów tezą, o tym, iż na *Żurawiu* doszło do prowokacji ze strony Organów Informacji. Tezę taką postawili Jerzy Przybylski oraz Julian Czerwiński, którzy w swoich artykułach w „Przeglądzie Morskim” zwracając uwagę na fakt, iż zbuntowało się dwunastu marynarzy, którzy w czasie rejsu z Gdyni do Kołobrzegu byli „na rozmowie” u bliżej nieznanego oficera politycznego. Argumentacja ta została obalona przez uczestnika tych wydarzeń – komandora Jerzego Iwanowa, który pisze wprost, iż „nie ulegliśmy żadnej prowokacji”.

Większość bohaterów opisywanych wydarzeń zmarła. Osoby, które żyją mają dzisiaj ponad 75 lat. Według mnie nie należy oceniać czynu marynarzy z ORP *Żuraw*. Zapewne mieli świadomość, jaki los czeka ich rodziny. Z drugiej zaś strony, trudno się dziwić, że chcieli być wolni. Jedyną rzeczą, która naprawdę winna być solą w oku to fakt, że po dziś dzień czekamy na rehabilitację prawną oficerów z *Żurawia*.

Tomasz Gdaniec

* Józef Szewczyk - doktor nauk prawnych, generał brygady Wojska Polskiego. Od lat 50. pełnił służbę w wojskowych organach ścigania. W latach 1975-1984 był naczelnym prokuratorem wojskowym i równocześnie zastępcą prokuratora generalnego PRL. W 1995 przeniesiony w stan spoczynku.

Podczas pisania tekstu korzystałem z następujących źródeł: „Protest rządu polskiego przeciwko naruszeniu wolności żeglugi”, „Dziennik Polski” 26 X 1951, nr 281 oraz „Kodeks Karny Wojska Polskiego” z dnia 23 września 1944 r. Art. 106, Art. 109. A także z opracowań: Bartlik-Dźwierzynska M., Niedurny M., „Uciekinierzy z PRL”, Katowice 2009; Bazur G., „Sytuacja polityczna w szeregach Marynarki Wojennej na Wybrzeżu Gdańskim w latach 1945-1956”, „Biuletyn IPN” nr 6, 2001; Ciesielski Cz., Pater W., Przybylski J., „Polska Marynarka Wojenna 1918-1980”, Warszawa 1992; Czerwiński J., „ORP *Żuraw* – wprowadzenie czy... prowokacja?”, „Przegląd Morski” 1989, nr 5; Kosiarz E., „Bitwy na Bałtyku”, Warszawa 1981; Kosiarz E., „Druga wojna na Bałtyku”, Gdańsk 1981; Maciejewski T., „Sąd Marynarki Wojennej w Gdyni w latach 1945-1956”, w: „System represji stalinowskich w Polsce 1944-1956: represje w marynarce wojennej”, pod. red. I. Hałagidy, Gdańsk 2003; Pokosiński J., „TUN” Tatar-Utnik-Nowicki, Warszawa 1992; Przybylski J., „Oficerowie radzieccy w Marynarce Wojennej w latach 1945-57”, „Przegląd Morski” 1993, nr 9; Przybylski J., OH „*Żuraw*”- okoliczności wprowadzenia i jego następstwa (dokumenty), „Biuletyn Historyczny” 1995, nr 14; Przybylski J., „Marynarka Wojenna w latach 1945-80 i jej udział w tworzeniu polityki morskiej Polski Ludowej”, Gdańsk 1986; Przybylski J., Czy na pewno prowokacja (Jeszcze raz o OH „*Żuraw*”), „Przegląd Morski” 1989, nr 10; Semków P., „Informacja Marynarki Wojennej w latach 1945-1957”, Warszawa 2007; Soroka M., Polskie okręty wojenne 1945-1980, Gdańsk 1986; Świącicki W., „Kłątwa na *Żurawiu*”, „Dziennik Bałtycki” 1989, nr 5; Winiewicz J., „Polski słownik biograficzny”, pod. red. E. Rośtorowskiego, t. XXI/1, Wrocław 1976.

i

Autor, urodzony w 1989 r., jest studentem Uniwersytetu Gdańskiego. Jego zainteresowania badawcze skupiają się wokół powstawania Polski Ludowej i okresu stalinizmu (1943-1956).

Pasje Juliusza Kruszeńskiego

Uważny człowiek morza

Fot. archiwum Danuty Kruszeńskiej

Juliusz Kruszeński w stoczni.

Morze i konie – to były jego dwie największe pasje. Ale nie jedyne. Był także żeglarzem, publicystą, kajakerem... Po długiej i ciężkiej chorobie zmarł w Gdyni Juliusz Kruszeński.

Niewielkie mieszkanie w jednym z bloków w Gdyni Witominie. W drzwiach wita mnie starsza, energiczna kobieta – Danuta Kruszeńska, żona Juliusza.

- Proszę wybaczyć bałagan - mówi przepraszająco wskazując na porozkładane wszędzie na podłodze książki, dokumenty i zdjęcia. - Porządkuję właśnie pamiątki po mężu.

Pani Danuta, geograf z zawodu, była, wieloletnia redaktorka „Wiadomości Żeglarskich”, ma co porządkować. Jej mąż był bowiem postacią nietuzinkową. Miał

jeden z barwniejszych życiorysów spośród polskich ludzi morza.

Juliusz Kruszeński pochodził z Kresów Wschodnich, z rodziny o długich, inteligentnych tradycjach. Jego ojciec był prokuratorem w Wilnie. Juliusz urodził się 18 marca 1925 roku w Grodnie. Maturę uzyskał w 1944 roku, w tajnym Liceum Ogólnokształcącym im. Jana Kochanowskiego w Radomiu, dokąd wojenne losy rzuciły jego rodzinę.

W tym czasie zaangażował się w konspirację. Został żołnierzem Armii Krajowej.

Jako plutonowy „Zadora” brał czynny udział w walkach z Niemcami. Po zakończeniu wojaczki rozpoczął studia hutnicze na ówczesnej Akademii Górniczej w Krakowie. Nie dane mu było ich ukończyć.

Po roku przeniósł się na Wydział Budowy Maszyn Okrętowych Politechniki Gdańskiej. Zrealizował w ten sposób swoje dziecięce marzenia, ukształtowane jeszcze przed wojną pod wpływem czytanych książek i wakacji spędzanych nad polskim Bałtykiem.

Studia ukończył w 1952 roku, po czym rozpoczął pracę w przemyśle okrętowym jako technolog, konstruktor, czy w końcu główny konstruktor. Stocznia Północna, Stocznia Gdańska, Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni, Centromor – to kolejne miejsca jego zatrudnienia. Ale nie jedyne. Był także publicystą i redak-

torem w Wydawnictwie Morskim oraz wykładowcą w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni i Technikum Budowy Okrętów „Conradinum” w Gdańsku. Pracował również w Morskim Instytucie Rybackim i Centralnym Muzeum Morskim. Właśnie tam poznał go obecny dyrektor tej instytucji, dr Jerzy Litwin.

- Zapamiętałem go jako człowieka niezwykle zaangażowanego w swoją pracę - wspomina Litwin. - To był typ autentycznego pasjonata.

„Pasja” to chyba najwłaściwsze słowo, jakim można określić działalność zawodową, jak i pozazawodową Juliusza Kruszeńskiego. Główną było niewątpliwie

morze, na rzecz którego pracował nie tylko praktycznie, ale i teoretycznie. Na swoim koncie ma ponad 120 publikacji. Zasłynął jako współautor cenionej encyklopedii „Okręty i żegluga” oraz pracy „Ku maszoperiom kaszubskim XXI wieku”. Współpracował z wieloma polskimi pismami morskimi, w tym z „Budownictwem Okrętowym”, z którego wywodzi się „Nasze MORZE”.

Drugą jego wielką miłością były konie. Doskonale trzymał się w siodle. Miał nawet swojego własnego konia Centka. Był także cenionym sędzią ujeżdżania.

Poza tym, jak wylicza jego żona, uprawiał żeglarstwo, kajakarstwo, narciarstwo,

Fot. archiwum Danuty Kruszeńskiej



**Juliusz Kruszeński
jako sędzia ujeżdżania.**

Fot. archiwum Danuty Kruszeńskiej



Juliusz Kruszeński na swoim koniu Centku.

znakomicie śpiewał, znał się na literaturze i historii oraz uwielbiał podróże. Słowem, był autentycznym, współczesnym człowiekiem renesansu.

Juliusz Kruszeński był aktywnym członkiem bardzo wielu towarzystw. Na szczególnie podkreślenie zasługuje jego działalność na rzecz upowszechniania wiedzy na temat najwybitniejszego polskiego marynisty Józefa Konrada Korzeniowskiego, czyli Josepha Conrada. Przez całe życie był zafascynowany jego twórczością.

- Najważniejszą cechą mojego męża było coś, co ja nazywam uważnością. Umiał słuchać i formułować trafne sądy - opowiada Danuta Kruszeńska. - Byliśmy małżeństwem przez ponad trzydzieści lat, a tylko raz doszło między nami do jakiegogoś spięcia. I, co muszę ze wstydem przyznać, stało się to z mojej winy.

Juliusz Kruszeński zmarł 9 października 2011 roku. Został pochowany na cmentarzu w Gdyni Witominie.

Tomasz Falba

Na bałtyckich liniach



Śląsk na zdjęciu stoczniovym, pod banderą duńską.

Dzieci Rummmla

W pierwszej połowie lat trzydziestych Żegluga Polska pracownicy rozbudowywała sieć połączeń i konsekwentnie wprowadzała do służby nowoczesne statki. Budowane według potrzeb armatora, nowoczesne i solidne, wiernie służyły pod polską banderą.

Pomyślne perspektywy linii bałtyckiej szybko skłoniły dyr. Rummmla do zamówienia w lipcu 1931 r. dwóch nowoczesnych statków, zdolnych do pokonywania zamierzających szlaków Zatoki Fińskiej, z zapasem prędkości pozwalającym na utrzymanie rozkładu jazdy mimo niesprzyjającej pogody.

Zbudowała je stocznia w Nakskov, znana już Polakom z solidnej pracy wykonanej przy remoncie *Daru Pomorza*. Dyr. Rummmla darzył je szczególnym sentymentem i nazywał „swymi dziećmi”, gdyż zaprojektowane były według jego koncepcji: solidne, szybkie i przyjazne dla załóg. Warunkom pracy i odpoczynku marynarzy

poświęcono tam szczególną uwagę, m.in. poprzez zapewnienie załodze dwuosobowych kabin (zamiast wieloosobowych kubyków). Po ukończeniu weszły na linię fińską, którą jednocześnie przedłużono na zachód, do Rotterdamu.

Można przypuszczać, że nowe statki mogły być finansowane, podobnie jak *Chorzów*, z funduszy województwa śląskiego. Świadczą o tym ich nazwy. Pierwszy – *Śląsk* – wszedł do eksploatacji w styczniu 1932 r.; drugi – *Cieszyn* – w lutym tego roku.

W ówczesnym „Morzu” zachował się reportaż z uroczystości wejścia pierwszego z nich do służby.

W dniu 30 stycznia r. b. odbyło się w porcie gdańskim uroczyste uruchomienie statku „Śląsk” należącego do „Żegluga Polskiej”, która w związku z inauguracyjną podróżą zaprosiła na pokład tego statku szereg gości.

Z pośród zaproszonych osób przybyła m. in. grupa przedstawicieli Rady Portu w Gdańsku, gdańskich sfer gospodarczych oraz miejscowej prasy.

Goście zwiedzili cały statek podziwiając szereg jego najbardziej nowoczesnych urządzeń. Ze szczególnym zainteresowaniem oglądano pomieszczenia pasażerskie statku, który oprócz przewozu ładunków będzie obsługiwał także ruch pasażerski na linii Gdynia - Gdańsk - Tallin - Helsingfors.

Duże zainteresowanie wywołało racjonalne, niespotykane na innych statkach rozwiązanie kwestii pomieszczeń dla załogi. Są to dwuosobowe kabiny, oddzielne dla personelu maszynowego dla marynarzy pokładowych, pomalowane na biało i wygodnie urządzone. Oddzielna mesa dla załogi dopełnia całości.

Statek posiada specjalne przeciwlodowe wzmocnienia kadłuba. Podniesiony, jak u lodolamacza, jego dziób, stosunkowo znaczna siła maszyn (1350 koni mechanicznych) pozwolą mu swobodnie torować sobie drogę wśród lodów północ-

nego Bałtyku, wskutek czego zapewni-
ona będzie regularność kursowania stat-
ku nawet w okresie zimowym.

Goście podejmowani byli następnie
w jadalni statku przez dyrekcję „Żegluga
Polskiej” śniadaniem. W czasie śniada-
nia wygłosił dwa przemówienia dyr. P. P.
„Żegluga Polska” p. J. Rummel, jedno
ogólne, drugie skierowane specjalnie
pod adresem przedstawicieli prasy.
Mówca podniósł znaczenie linii bał-
tyckiej i nowego statku także dla han-
dlu gdańskiego.

Może to mieć duże znaczenie w dal-
szym zaciemnieniu stosunków gospodar-
czych z państwami wschodniego Bałty-
ku. Przystępne ceny biletów pasażerskich
na „Śląsku”, dobre wyżywienie, które lin-
ja zapewni pasażerom, powinny zjednać
statkowi popularność. Bilet do Tallina np.
będzie kosztował 100 zł. Statek dzięki
stosunkowo znacznej szybkości, jaką
może rozwijać, będzie przebywał prze-
strzeń Gdańsk - Tallin w ciągu 36-38
godzin. Pociąg przebywa tę samą drogę
w 32 godziny, bilet kolejowy zaś kosztu-
je około 180 zł.

Poza tem cena biletu kolejowego nie
obejmuje przecież wyżywienia w drodze,
natomiast w cenie 100 zł. przy przejeź-
dzie statkiem mieści się wyżywienie pa-
sażera. Wreszcie przy przejeździe do Tal-
lina statkiem będzie potrzebna tylko wiza
estońska, zamiast kilku wiz przy prze-
jeździe koleją.

Warto zwrócić uwagę na ekspresowe
tempo budowy: pół roku od podpisania
kontraktu do oddania do służby! Warto
też podkreślić, że udało się przy nich



Cieszyn.

wynegocjować naprawdę niskie ceny.
Cena kontraktowa jednego statku wy-
nosiła nieco ponad 19,2 tys. funtów – nie-
wiele więcej, niż zapłacono za dużo
mniejszy i dużo starszy *Chorzów*.

Pechowiec Cieszyn

Cieszyn od początku trapiiony był
przez awarie. Jak można wyczytać w ak-
tach Izby Morskiej w Gdyni, już podczas
drugiej podróży, płynąc wśród kry lodo-
wej i przy silnym wietrze z Tallina do
Hangø, 1 kwietnia 1932 r. osiadł przed
północą na podwodnych skałach w po-
bliżu wyspy Utö, u wybrzeży fińskich.

Warunki były wówczas wyjątkowo
niekorzystne: statek płynął w śnieżycy,
występujące w tym rejonie zaburzenia

magnetyczne powodowały, że nie moż-
na było w pełni polegać na wskazaniach
kompasu, a statek wyszedł poza zasięg
jedynej w tym rejonie radiostacji, więc nie
można się było posługiwać radionamier-
nikiem; na dodatek z racji zimy, ze szla-
ku usunięto znaki nawigacyjne. Dowo-
dzący, kpt. Anatol Kniaziew musiał wciąż
zmieniać kurs dla ominięcia pól lodowych,
więc dla bezpieczeństwa postanowił prze-
czekać noc na kotwicy.

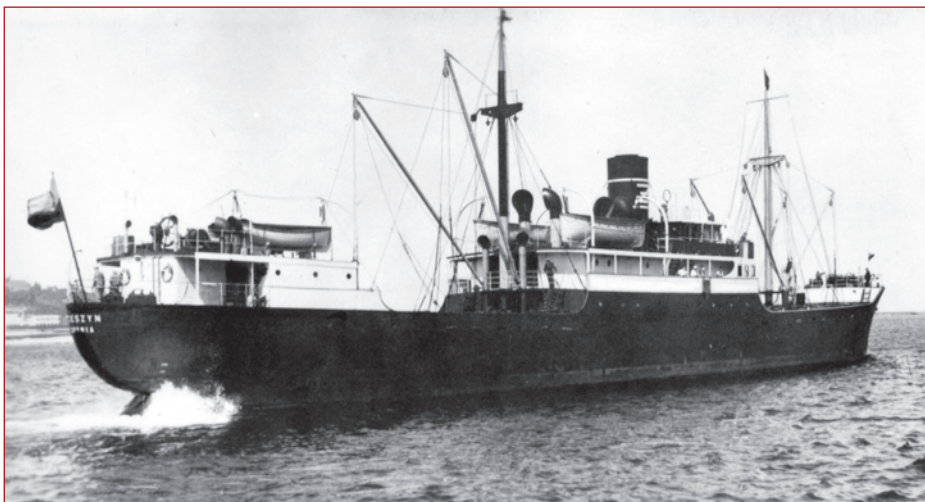
Nie zdążył. Około godz. 21.30 *Cie-
szyn* wszedł na skały. Woda pojawiła się
w ładowniach i w maszynowni, a po pół
godzinie statek został pozbawiony ener-
gii elektrycznej. Rano pasażerów i 15
osób załogi wysadzono na wyspę Utö, na
pokładzie pozostał kapitan i sześciu
członków załogi. Kapitan udał się szalupą
na ląd i powiadomił agenta o nieszczęściu.
Po kilku dniach przybył statek ratownic-
czy, ściągnął *Cieszyn* z mielizny i prze-
holował do Abo na remont, który trwał
do 30 maja 1932 r. Winą za wypadek obar-
czono kapitana, który w opinii Izby Mor-
skiej wykazał się zbyt dużą pewnością
w ocenie swych możliwości ustalenia po-
zycji statku.

Następnemu kapitanowi *Cieszyna*,
Władysławowi Haremzie, nie udało się
przełamać pecha, który trapił jednostkę.
W niecały rok po przygodzie pod Utö,
w marcu 1933 r. zderzyła się z latarniow-
cem *Elbe 2*, a w połowie kwietnia tego roku
doznała uszkodzeń sztormowych i utraciła
część ładunku pokładowego na Bałtyku
w drodze z Rotterdamu do Gdyni.

Kolejne awarie okazały się poważniej-
sze. W listopadzie 1933 r. *Cieszyn* zde-
rżył się u ujścia Łąby z niemieckim stat-
kiem *Ceuta* i doznał poważnych uszko-



Cieszyn - pierwsza załoga.



Cieszyn widziany od rufy.

dzeń, m.in. przecieku drugiej ładowni. Do Gdyni wrócił dopiero 4 grudnia, po dość rażym remoncie. Wkrótce potem, 28 lutego 1934 r. podczas podróży z Tallina do Helsinek z pełnymi ładowniami i z 49 (!) pasażerami, znów wszedł na skały. Tak duża liczba pasażerów wymaga wyjaśnienia: zimą małe statki pasażerskie utrzymujące połączenia między Estonią i Finlandią nie kursowały. Zamiast tego na większych statkach zabierano nawet po kilkudziesięciu pasażerów, którzy na czas kilkugodzinnej podróży zajmowali wszystkie pomieszczenia załogowe, łącznie z salonem i mesami.

Ale wróćmy do wypadku *Cieszyna*. Wieczorem, przy wietrze tężejącym w burzę śnieżną i temperaturze -10°C spotkał on fiński lodołamacz *Jääkarhu*, który zamierzał przeprowadzić polski statek na redę Ronskar. Po drodze *Cieszyn* minął niemiecki statek uwięziony na skałach i gdy wydawało się, że najbardziej niebezpieczny odcinek już za nim, *Cieszyn* wszedł z pełną prędkością na podwodne skały. Statek, podnoszony falą, z taką siłą walił o nie, że trudno było utrzymać się na nogach. Kapitan kazał ewakuować pasażerów i część załogi – przeczekali noc w szalupach w pobliżu.

Nocą następnego dnia przybyły statki ratownicze. Rozbitków przewieziono do Helsinek, a 2 lutego rozpoczęto odlichtowanie ładunku. Potem nurkowie uszczelnili dno, odpompowano wodę i 9 marca holowniki *Meteor*, *Gladiator* i *Assistans* przeholowały polski statek do Helsinek.

Uszkodzenia okazały się poważne, ale szkoda było pozbywać się prawie nowego statku i zdecydowano się na remont. Podczas rozprawy w Izbie Morskiej

w Gdyni uznano, że winę za wypadek ponosi kpt. Haremza, którego w związku z tym na *Cieszynie* zmienił kpt. Stanisław Szworc.

Szczęśliwy Śląsk

Bliźniak pechowego *Cieszyna* wszedł do służby nieco wcześniej, bo w styczniu 1932 r. Służba *Śląska* była znacznie spokojniejsza. Najbardziej dramatyczna okazała się podróż z Gdyni do Tallina i Helsinek w lutym 1934 r.

Jako ładunek pokładowy zabrano wówczas na nadbudówce rufowej 17,5 t kwasu siarkowego w szklanych butlach zapakowanych w wiklinę, słomę i metalowe pojemniki. Podczas sztormu fala naruszyła ten ładunek, szklane butle pobiły się, a kwas zmieszany z wodą zaczął

zalewać pokład i – poprzez nawiewniki – wewnątrz statku. W Tallinie trzech poparzonych kwasem marynarzy trzeba było skierować do szpitala.

Śląsk w lipcu 1933 r. po raz pierwszy przywiózł z Ijmuiden do Gdyni całokreślowy ładunek śledzi. W październiku tego roku zawinął do Leningradu, rozpoznając możliwości utworzenia regularnej linii z Gdyni do tego portu. Bliźniaczy *Cieszyn* dostąpił zaszczytu wystąpienia w oficjalnej roli, gdy w październiku 1937 r. zabrał do Estonii, Finlandii i Litwy ministra przemysłu i handlu Antoniego Romana.

Dalsza, przedwojenna służba tych statków nie obyła się bez kolejnych awarii. Napiszemy o nich, gdyż stanowiły znaczące przerywniki w żmudnych i mało ekscytujących rejsach towarowych.

Najliczniejsze były kolizje. Dwukrotnie „ofiarami” stawały się belgijskie lichtugi: w październiku 1937 *Śląsk* najechał i zatopił na Skaldzie lichtugę motorową *Irma* (załogę uratowano), a w lutym 1939 r. *Cieszyn* poważnie uszkodził barkę *Zwahuw*.

Poważniejszej kolizji doznał 19 października 1938 r. *Śląsk*, który w drodze z Helsinek do Wyborga zderzył się pomiędzy wyspami Kuningaan i Teikari w mgłę ze stojącym na kotwicy niemieckim parowcem *Eschenburg*. Obydwa statki zostały poważnie uszkodzone, a *Śląsk* skierowano do remontu tymczasowego w Wyborgu.

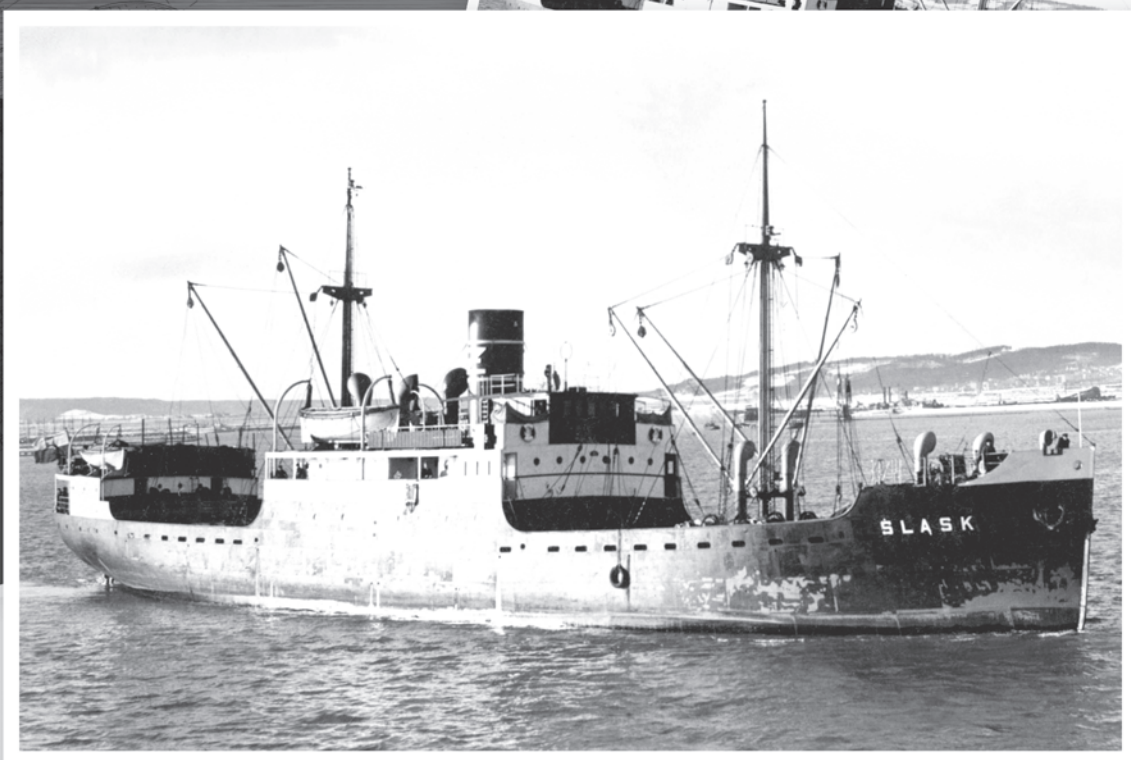
Innego rodzaju nieszczęście zdarzyło się 17 marca 1936 r. na *Śląsku*, gdy w czasie rejsu z Antwerpii do Gdyni wyskoczył za burtę i zaginął pasażer.



Śląsk w gdyniskim porcie.



Śląsk



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

Dane techniczne

Nazwa statku	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Maszyny	Prędkość	Załoga
Cieszyn	1932	1386 BRT ok. 730 NRT	1515 t (12 miejsc pasaż.)	74,1 całk. x 10,9 x 4,9, m	1 m. parowa, 1300 KM (indykowana)	11 w.	30
Śląsk	1932	1402 BRT 758 NRT	1540 t (9 miejsc pasaż.)			10 w.	27

We francuskich czarterach

W dniu wybuchu wojny *Cieszyn* znajdował się w Antwerpii, a *Śląsk* dopiero co (31 sierpnia) zawiązał do Sztokholmu. Ten pierwszy szybciej dotarł do bezpiecznej – brytyjskiej – przystani, już 2 września był w Gravesend. *Śląsk* natomiast, ze Sztokholmu posłano do Vastervik. 26 października opuścił ten port i wodami terytorialnymi przedostał się do Göteborga. Stamtąd, znów wodami terytorialnymi, popłynął do norweskiego Bergen. Z Bergen wyszedł w połowie listopada w brytyjskim konwoju, wraz z *Poznaniem* – były to ostatnie polskie statki, które w tym porcie oczekiwały na ewakuację do Wielkiej Brytanii.

Przez pierwsze dni, a nawet tygodnie wojny, polskie statki w większości stały w portach w oczekiwaniu na dalsze decyzje. Trzeba pamiętać, że dotychczasowe relacje handlowe zostały przerwane, a nie zdołano jeszcze skierować ich na nowe linie. Doświadczył tego *Cieszyn*, który dopiero w październiku rozpoczął

rejsy między Wielką Brytanią i Francją. Rozpoczął tradycyjnie, od kolizji 12 października z duńskim parowcem *Cyryl*. *Śląsk* w tym okresie niepewności stał w Bergen i po przybyciu do W. Brytanii prawie od razu wszedł do eksploatacji.

Cieszyn, a później i *Śląsk*, pływał do francuskich portów z urozmaiconymi towarami, wożąc – prócz węgla – drobnicę i zboże między portami brytyjskimi i francuskimi, i Gibraltarem. Stosownie do czasów wojennych, ich podróże odbywały się częściowo w konwojach, brytyjskich i francuskich, w których niejednokrotnie spotykały inne polskie statki.

Wiosną 1940 r. skierowano je do stoczni, gdzie miały być przystosowane do warunków wojennych. Pierwszy trafił tam *Cieszyn*, na którym 21 marca 1940 r. w Leith rozpoczęto instalację uzbrojenia i instalacji demagnetyzacyjnej, a mostek zabezpieczono workami z piaskiem. 3 kwietnia wyszedł ze stoczni wyposażony w przeciwlotnicze działo 12-funtowe na rufie (z zapasem 70 pocisków) i karabin maszynowy Lewis.

Śląsk trafił do stoczni dopiero w maju 1940 r., po podpisaniu kolejnej umowy czarterowej z francuską Misją Transportową w Londynie. Umowę – dotyczącą *Śląska i Cieszyna* – zawarto na 3 miesiące, a strona francuska zobowiązała się w niej do dosztywnienia obu statków na swój koszt i zapewnienia im odpowiedniego uzbrojenia oraz przeprowadzenie demagnetyzacji. Stocznię opuścił 20 maja – ale bez dosztywnienia, bez uzbrojenia i bez demagnetyzacji. Oba statki przeszły do Swansea, gdzie załadowały węgiel przeznaczony do francuskich kolonii afrykańskich.

Co prawda złośliwy los wciąż płatał psikusy *Cieszynowi* – 17 maja, jeszcze w Glasgow, w jednym z jego zbiorników nastąpił wybuch, który zinterpretowano jako mały ładunek wybuchowy podłożony w Lizbonie przez sabotażystów; jeden z marynarzy został ranny. 25 maja oba statki wyszły ze Swansea i w dwa dni później dołączyły do konwoju OB.155 idącego z Liverpoolu. 28 maja dołączył jeszcze konwój OA.155 (z Southampton), tworząc w ten sposób konwój OG.31, który bezpiecznie dotarł 3 czerwca do Gibraltaru. Polskie statki odłączyły od niego wcześniej i podążyły do Dakaru. Tam wyładowano z nich część węgla i 15 czerwca *Cieszyn* zawiązał do Kaolack we francuskim Senegalu. W dwa dni później dotarł tam *Śląsk*.

Tego samego dnia (17 czerwca) marszałek Petain ogłosił zamiar zaprzestania walki. 18 czerwca polskie statki odebrały komunikat Polskiego Komitetu Transportowego, wzywający wszystkie polskie statki do opuszczenia portów francuskich. *Śląsk* natychmiast wyszedł z Kaolack i 20 czerwca zameldował się w pobliskim Freetown – ale Anglicy kazali mu wrócić do Senegalu. Mieli nadzieję, że francuskie kolonie opowiedzą się przeciw Niemcom i wypowiedzą posłuszeństwo marszałkowi Petain, więc statki będą tam bezpieczne.



Śląsk w barwach Żeglugi Polskiej.

Stało się inaczej. Kolonie pozostały wierne metropolii i kapitanom obu statków oficjalnie zakomunikowano, że statki aresztowano; podobny los spotkał inne polskie statki znajdujące się w tym czasie we francuskich portach. Na *Cieszynie* i *Śląsku* udało się podtrzymać gotowość do drogi i 9 lipca rankiem oba opuściły Kaolack. Na *Cieszynie* znajdował się lokalny pilot, dzięki czemu udało się bezpiecznie przejść 70-milowy odcinek nieuregulowanej rzeki, łączącej ten port z morzem. Gdy statki miały fort Fundium, strzegący ujścia rzeki, Francuzi próbowali jeszcze nakłonić je do powrotu, ale zdecydowana postawa marynarzy, którzy obsadzili działo na *Cieszynie*, nie skłaniała ich do akcji. Oba statki bez przeszkód wyszły w morze i o czwartej po południu zakotwiczyły na redzie Bathurst. Po pewnym czasie przeszły do Freetown, a pod koniec roku ich drogi się rozeszły - na zawsze.

Cieszynem po złoto

Po ucieczce z Senegalu *Cieszyn* pozostawał na wodach Zachodniej Afryki. Dopiero 24 września 1940 r. wyszedł z Freetown z trzema pasażerami (Polakiem i dwoma Belgami) do Bathurst, gdzie - po wyładowaniu poczty i skrzyń z amunicją - do pasażerów dołączył wiceminister Michał Wierusz-Kowalski. Statek pozostawał w okolicy Bathurst w oczekiwaniu na wyniki brytyjskiego ataku na Dakar, dokąd niedługo przedtem Francuzi dostarczyli ładunek 70 ton złota Banku Polskiego. W przypadku powodzenia Anglików (i sprzymierzonych z nimi oddziałów gen. De Gaulle'a) zamierzano złoto przejąć, załadować na *Cieszyn* i wywieźć w bezpieczne miejsce. Jak wiadomo, atak na Dakar zakończył się niepowodzeniem i *Cieszyn* wrócił do Freetown. Dziś wiemy, że polskiego i belgijskiego złota w tym czasie w Dakarze nie było - zostało wywiezione 800 km na wschód, do miasteczka Kayes, dziś leżącego na terenie Mali.

Po nieudanej wyprawie po złoto *Cieszyn* wrócił na wody afrykańskie, a pod koniec grudnia wyszedł do Anglii. Pierwszy etap tej podróży wiódł do Ponta Delgada, gdzie oczekiwał na konwój SL.60. Kiedy konwoju nie znaleziono, *Cieszyn* samotnie popłynął na północ i 21 stycznia dotarł do Methil. W lutym 1941 r. na *Cieszynie* rozpoczęto remont - m.in. zamontowano wyrzutnię rakiet typu „PAC”. W połowie lutego załadowano na niego



Śląsk w Gdyni.

kabel telefoniczny. Dostarczono go do Truro, na kablowiec *Faraday*, po czym *Cieszyn* przeszedł na redę Falmouth, gdzie prawie miesiąc oczekiwał na dalsze dyspozycje. 20 marca opuścił redę - jego celem było Glasgow, gdzie miał dołączyć do konwoju. Nie zdążył. Wieczorem - godzinę po wyjściu z redy - w rejonie przylądka Lizard zaatakowały go dwa niemieckie samoloty. Poniższy cytat (podany ze skrótami) pochodzi ze zbioru opowiadań kpt. Jana Mrozowickiego „Konwój w nieznane”. W 1941 r. kpt. Mrozowicki był II oficerem na *Cieszynie*; w zbiorze opowiadań pisze o sobie „Witwiński”. Według jego wspomnień jeden z nich miał na skrzydłach znaki RAF.

- Nasza eskorta... - z zadowoleniem zauważył kapitan.

W tym momencie nastąpiła eksplozja. Okazało się, że gdy oba samoloty zbliżyły się na odległość strzału raptownie otworzyły ogień z broni maszynowej i równie szybko jak niespodziewanie w pobliżu statku eksplodowały bomby. *Cieszyn* nie został wprawdzie trafiony, lecz ustrząs był niesamowity.

Witwiński wybiegł, pozostawiając pas ratunkowy i hełm, które się gdzieś zapodziały. Przez korytarz ledwo mógł się przecisnąć - przejście tarasowała wyrwana ściana kabiny. Gdy dobiegł do karabinu maszynowego Hotchkissa, znajdującego się z prawej burty, samoloty zrobiły już jedno okrążenie i nadlatywały po raz drugi. Z lewej burty było słychać serie karabinu maszynowego - to strzelał trzeci oficer Józef Łangowski.

Samolot jeszcze był niewidoczny, ze stanowiska Witwińskiego, gdy ponad Cie-

szynem przeleciały dwie bomby i spadły do wody z prawej burty, o parę metrów od statku. W momencie eksplodowania bomb odpaliło rufowe działo. To pierwszy oficer Chudziński był na swoim posterunku, wraz z załogą pokładową. Widać było wyraźnie, jak szrapnel rozzerwał się o kilka metrów z prawej strony samolotu. Rakiety PAC z sykiem pomknęły do góry. Odpalili je kapitan Mikosza i asystent maszynowy Czesław Czerwiński.

Wszystko to trwało ułamki sekundy - i oto samolot pokazał się wreszcie w polu widzenia Witwińskiego. Drugi oficer otworzył ogień i cienką świetlistą niteczkę, która wybiegła z lufy, starał się naprowadzić na szybko przysuwający się samolot. Nagle świat przestał dla niego istnieć.

Gdy się ocknął - ujrzał płomień i dym, kombinezon tlił się w kilku miejscach, całe ciało dotkliwie piekło. Leżał przywalony szczątkami karabinu maszynowego i betonowymi odłamkami pogruchothanej „zarriby”. Prawe skrzydło mostku było doszczętnie zniszczone. Statek otrzymał bezpośrednie trafienie dwoma bombami, które wybuchły w drugiej ładowni. Luki, szerszoki, brezenty i portnice zleciały do pustej ładowni i płonęły. Woda wlewała się do ładowni przez wyrwaną burtę i z sykiem gasiła pożar, tworząc chmurę pary.

Statek przechylił się silnie na prawą burtę i tonął dziobem. Lewa szalupa została strzaskana, jej żalozne szczątki były porozrzucane po całym pokładzie. Prawa szalupa, wypełniona ludźmi, znajdowała się już na wodzie. Witwiński usiłował wstać, lecz wszystkie próby nie dawały rezultatu. Wreszcie ostatnim



Śląsk w lodach Zatoki Fińskiej, w szarym malowaniu kadłuba.

wysiłkiem woli zrzucił z siebie przygniatającą go ochronną tarczę pancerną i niezdarnie czepiając się poręczy dobrnął do żurawików łodzi ratunkowej.

Po luźno zwisającej linie zsunął się nad samą wodę, lecz na skutek silnego przechyłu statku na prawą burtę, szalupa ratunkowa, będąca jeszcze na taliach, znajdowała się o dobre dwa metry od niego. Drugi mechanik Władysław Pluta, widząc co się dzieje, chwycił za bosak i mocno się zamachnąwszy wbił go z całej siły w prawą tydkę Witwińskiego. „Dobrze, że to tylko noga - przemknęło przez myśl Witwińskiemu - mógł trafić gorzej”. W tym momencie poczuł dojmujący ból i znowu stracił przytomność.

Po chwili pochwytyły go czyjeś mocne ramiona i znalazł się - już bezpieczny - w szalupie. Statek przechylił się coraz silniej.

Ogarnięty przez pożar *Cieszyn* został opuszczony przez załogę, którą wyratowały kutry ratownicze służby brzegowej i dostarczyły do pobliskiego Coverack. Statek zatonął następnego dnia 3 mile od Manacle Point, Kornwalia. Według raportu trafiony został przez pięć bomb lotniczych.

W karaibskim rajcu

Po ucieczce z Kaolack *Śląsk* pozostawał wraz z *Cieszynem* na wodach Afryki Zachodniej, a w październiku, po wejściu

w czarter brytyjskiej firmy Lamport & Holt popłynął do brazylijskiego Belém, dokąd przybył 10 listopada. Podjął służbę wojenną pływając pomiędzy portami północnej i południowej Ameryki. Wobec zatrudnienia w przewozach na odległym akwenie, między portami neutralnymi, pozostał nieuzbrojony (podobnie jak statek *Rozewie*). Wnioski kapitanów obu statków w tej sprawie były do kwietnia 1942 r. rozpatrywane negatywnie przez przedstawicieli alianckich. *Śląsk* szczęśliwie unikał wojennych niebezpieczeństw, choć zdarzały się awarie – na przykład w październiku 1941 r. odniósł uszkodzenia wskutek wybuchu kotła parowego lewej burty; remont przeprowadzono w Nowym Jorku.

W kwietniu 1942 r. wniosek kapitana *Śląska* o uzbrojenie statku w końcu został rozpatrzony pomyślnie przez Lend-Lease Administration oraz nowojorskie przedstawicielstwo Maritime Commission. Zalecono wykonanie pełnego zakresu prac (w tym instalację uzbrojenia i degaussing) wg reguł przyjętych dla statków amerykańskich i 15 kwietnia *Śląsk* przybył do stoczni Bethlehem Steel Co, Hoboken, w Nowym Jorku. Rozpoczęto instalowanie uzbrojenia, 7 maja założono „degaussing”, a 17 zakończono prace, w trakcie których zamalowano nazwę statku na dziobie i rufie i założono na mostku tablice z nazwą oraz zainstalowano pomost pod działo; później zainstalowano tam działo 6 funtowe. Krótko pozostawało na *Śląsku*, bo już w sierpniu w jego miejsce pojawiło się działo 12 funtowe, zdjęte ze statku *Zagłoba*. Z czasem uzbrojenie wzmocniono o trzy karabiny maszynowe, a w paździer-



Śląsk - reda Gdyni w latach 50. ubiegłego wieku.

niku 1943 r. – o dwa Oerlikony 20 mm. W kwietniu kapitan *Śląska* uzyskał pochwałę od amerykańskiego dowódcy Wschodniego Frontu Morskiego za wzorowe zachowanie w konwoju.

24 czerwca 1944 r. *Śląsk* wyszedł z Nowego Jorku z ładunkiem drobnicy, w konwoju HX.297 do Liverpoolu. Rejsem tym *Śląsk* powrócił do Europy po latach spędzonych na wodach amerykańskich. W Liverpoolu znów zmodernizowano jego uzbrojenie, które w lipcu, po wyjściu ze stoczni składało się z karabinu maszynowego i dwóch Oerlikonów (działo zdemontowano wcześniej). Następnie w czarterze brytyjskiego Ministry of War Transport podjął służbę w konwojach na wodach brytyjskich, armatorem zarządzającym została firma J.J. Mack & Sons Ltd z Liverpoolu.

11 lipca 1945 r. w proteście przeciw zmianom politycznym w Polsce załoga *Śląska* zeszła ze statku. Statek pozostał unieruchomiony w Bristolu do 9 września 1945 r., gdy objęła go brytyjska załoga dowodzona przez kpt. A.O. Drake'a; na *Śląsku* podniesiono brytyjską banderę. 5 listopada znów weszła na niego polska załoga, a 26 listopada zwolniono go z czarteru MoT. 11 grudnia przybył pierwszy raz po wojnie do Polski, cumując w Gdyni z ładunkiem drobnicy i 17 pasażerami. Pod koniec roku skierowano go do Stoczni Nr 13 (Stocznia Gdynńska) – był pierwszym polskim statkiem remontowanym po wojnie w tej stoczni, nie licząc kutrów i motorówek. Remont ukończono 24 stycznia 1946 r.

Pracowite lata

Śląsk początkowo pływał na linii angielskiej, do Hull i Londynu. Woził drobnicę i pasażerów. Mimo, że miał tylko 12 miejsc pasażerskich zdarzały się rejsy, gdy na jego pokładzie przybywało do Polski nawet 30 osób.

W kwietniu 1947 r. przeniesiono *Śląsk* na linię do Antwerpii i Rotterdamu. Ponad rok pływał bez przygód, zawijając też okazjonalnie do Dieppe czy Hamburga. W sierpniu 1947 r. ponownie skierowano go do remontu w Stoczni Gdynńskiej. Trwał dwa miesiące. Latem 1949 r. powrócił na swą dawną linię, do Finlandii: rejsy zaczynał w Gdyni lub Gdańsku, zawijając na końcu podróży do Sztokholmu, Helsinek lub Kotki. Raz zdarzył mu się nietypowy ładunek – w marcu 1950 r. przywiózł z Visby jacht *Neptun*, którego załoga pozostała w Szwecji.

W styczniu 1951 r., w wyniku reorganizacji PMH, *Śląsk* przeszedł pod banderę PLO. Nadal pływał na linii skandynawskiej, choć pod koniec 1952 r. w jego „rozkładzie jazdy” coraz częściej trafiały się porty zachodnioeuropejskie. Coraz częściej notowano różne awarie: w lutym 1952 r. podczas żeglugi w lodach uszkodzeniu uległa śruba napędowa, a 14 lipca 1954 r. wszedł na kamienistą mieliznę w pobliżu wyspy Halsoren podczas podróży z węglem z Gdyni do Gävle i doznał przebicia poszycia dna. Z mielizny ściągnął go 15 lipca polski statek *Wrocław*.

terdam - Leningrad - Gdynia - Hamburg - Londyn, a niedługo później dał o sobie znać wiek statku. W styczniu 1957 r. podczas postoju w Szczecinie stwierdzono pęknięcie poszycia burty, zaś w październiku tego roku zanotowano awarię uszkodzenia wału korbowego maszyny napędowej.

Wkrótce doszło do kolizji - w lutym 1959 r. z duńskim motorowcem *India* w porcie Kotka, a w styczniu 1963 r. z należącym do PŻM statkiem *Dunajec*. Po uszkodzeniu śruby napędowej w lutym 1963 r. postanowiono na statku nie prze-



Fot. J. Uklejewski

Śląsk ze znakami PMH na kominie.

Remont zakończono w listopadzie 1954 r., a w styczniu 1955 r. statek przekazano do PŻM. Tam nadal pływał do Europy Zachodniej i/lub do Skandynawii. W 1956 r. dwukrotnie trafiał na grube pola lodowe: 20 lutego wraz z całym konwojem polskich statków próbował sforsować, bez pomocy lodołamacza, pole lodowe w Zatoce Kilońskiej. 23 lutego nie dał rady, utknął w krze lodowej o grubości 50 cm. Podróż mógł kontynuować dopiero 4 marca. 22 marca ponowna próba sforsowania pola lodowego (tym razem o grubości 1,5 m na podejściu do Zatoki Gdańskiej) zakończyła się uszkodzeniem śruby i interwencją lodołamacza.

22 maja 1956 r. *Śląsk* zainaugurował linię okrężną Londyn - Antwerpia - Rot-

prowadzić generalnego remontu i z dniem 31 stycznia 1964 r. wycofano go z czynnej służby.

Śląsk przekazano Zarządowi Portu Szczecin, który używał go jako lichtugi portowej na trasie Szczecin – Świnoujście, pod oznaczeniem *LCH-2-ZPS*. W połowie lat sześćdziesiątych stał w Szczecinie jako magazyn pływający, a w maju 1966 r. postanowiono oddać go na złom. Nastąpiło to w czerwcu 1967 r.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Listopad 2001 r.

5 - Dr hab. inż. kpt. ż.w. Marek Szymoński – prorektor ds. morskich Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni otrzymał nominację na stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialnego za problematykę gospodarki morskiej. Obecnie był wiceminister infrastruktury pełni funkcję kapitana promów eksploatowanych przez Unity Line.



7 - 111 firm spedycyjno-transportowych – członków założycieli – powołało do życia izbę gospodarczą pod nazwą Polska Izba Spedycji i Logistyki. Pierwszym przewodniczącym rady izby wybrano Franciszka Jaśniaka – dotychczasowego przewodniczącego rady Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych, którego PISiL jest kontynuatką.

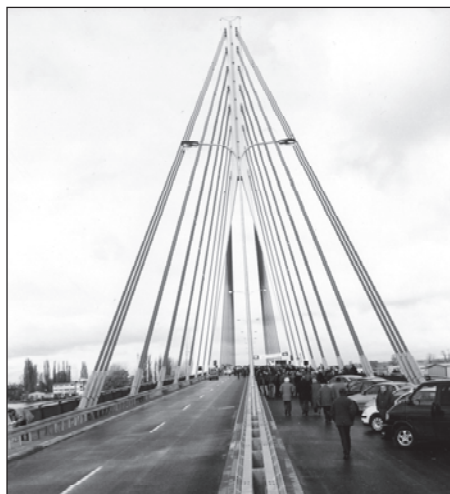


8 - W Stoczni Gdynia położono stępkę pod samochodowiec *Galaxy Leader* - pierwszy z serii 8213.



9 - Uroczystie otwarto most wantowy na Martwej Wiśle, będący jednym z głównych elementów planowanej Obwodnicy Południowej łączącej autostradę A-1 z Trasą Sucharskiego prowadzącą do

gdańskiego portu. Jest to największy taki obiekt w Polsce. Stumetrowy pylon opiera się na fundamencie z 50 pali wbitych w ziemię na głębokości 45 m. Przeszło mostu mierzy 230 m, a jego długość 400 m.



20 - W Sassnitz została podpisana pierwsza w dziejach naszego kraju umowa operacyjna między Polskim Ratownictwem Okrętowym a odpowiednimi służbami niemieckimi, dotycząca ochrony wód Bałtyku przed zanieczyszczeniami.

28 - W Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni odbyła się, z udziałem premiera Leszka Millera, uroczystość symbolicznego położenia stępki pod budowę korwety, projektu 621, który powstał w oparciu o standardowy projekt takiej jednostki budowanej w niemieckiej stoczni Blohm + Voss.

W polskich stoczniach zwodowano 3 kontenerowce.

20 lat temu

Listopad 1991 r.

12 - Przekształcono Stocznie im. Komuny Paryskiej w Gdyni w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Stocznia Gdynia Spółka Akcyjna.



19 - Rozpoczęto proces prywatyzacji portu gdyńskiego. Jej początkiem było

utworzenie przedsiębiorstwa Morski Port Handlowy Gdynia SA ze 100 proc. udziałem Skarbu Państwa.

W polskich stoczniach zwodowano zbiornikowiec.

30 lat temu

Listopad 1981 r.

11 - Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” Stoczni Remontowej w Gdańsku przyjęła uchwałę o nadaniu stoczni imienia Józefa Piłsudskiego. Władze polityczne nie zatwierdziły tej nazwy, która mimo to funkcjonowała nieoficjalnie.

11 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod żaglowiec *Iskra* - drugi tej nazwy, przeznaczony do szkolenia kadr dla marynarki wojennej.



15 - Załoga masowca *Uniwersytet Toruński* uratowała na Atlantyku 6 rozbitków z hiszpańskiego statku rybackiego *Aldebaran*, który zatonął 150 mil od wybrzeży Hiszpanii.



26 - W Stoczni Gdańskiej przekazano pakistańskiemu armatorowi drobnicowiec *Nawabshah* - pierwszy typu B346.

27 - U wybrzeży Ghany przy ograniczonej widzialności wszedł na brzeg i uległ zniszczeniu statek rybacki *Akpaklo* - daw-

ny lugrotrawler *Kwiczol*, jeden z 8 statków typu B11 przekazanych w 1968 r. pod banderę Ghany.

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni ukończono budowę batyskafu *Geonur II*, zbudowanego na zamówienie Polskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk o Ziemi.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, masowiec, trawler-przetwórnę, statek naukowo-badawczy, żaglowiec szkolny (*Dar Młodzieży* - pierwszy i jedyny typu B95), okręt hydrograficzny i kuter sanitarny.

40 lat temu

Listopad 1971 r.

5 - W Stoczni Północnej rozpoczęto obróbkę blach dla okrętu dowodzenia desantem *Grunwald* - pierwszego i jedyne go okrętu projektu 776.



11 - Podpisano polsko-peruwiańskie porozumienie rządowe w sprawie współpracy w dziedzinie rybołówstwa morskiego oraz utworzenia wspólnej spółki do połowów, przetwórstwa i sprzedaży ryb.

18 - Do hiszpańskiej stoczni złomowej w Bilbao przybył statek *Białystok* - jeden z weteranów PMH z okresu II wojny światowej.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, masowiec, trawler burtowy, okręt warsztatowy, ścigacz torpedowy i 2 okręty hydrograficzne.

50 lat temu

Listopad 1961 r.

6 - Drobnicowiec *Józef Conrad* (pierwszy z serii statków budowanych dla PLO



w Rijece) zakończył próby morskie. Po podniesieniu bandery popłynął w pierwszą podróż, do Brazylii.

10 - Rozpoczęto betonowanie ścian i dna suchego doku w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

16 - Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi przyjęła ustawy: kodeks morski i przepisy wprowadzające ten kodeks.

17 - Trawler *Pluton* zderzył się w rejonie Calais z belgijskim trawlerem *Jonge Jan*, który zatonął podczas holowania do Calais. Wszystkich członków załogi uratowano.

17 - Minister Obrony Narodowej nadał Wyższej Szkole Marynarki Wojennej status wyższej uczelni.



18 - W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec *Sam Ratulan-gi* - pierwszy z serii B454.

20 - Podczas sesji polsko-bułgarskiej Komisji Współpracy Gospodarczej ustalono m.in. budowę w Bułgarii dla Polski serii statków o nośności 3200 t.

29 - W Bydgoskich Zakładach Sprzętu Okrętowego rozpoczęto seryjną produkcję elektronicznych telegrafów maszynowych, wg krajowego projektu. Tego samego dnia w Stoczni Marynarki Wojennej zwodowano pierwszy jacht „plastikowy” - *Topaz*.

25 - W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec *Grunwald* - pierwszy z serii B512, który wszedł do służby jako *Kolejarz*.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, trawler-przetwórnę i 3 trawler-y burtowe.

60 lat temu

Listopad 1951 r.

25 - PLO zakupiły francuski drobnicowiec *Wisconsin*, który wszedł do służby na linii dalekowschodniej jako *Fryderyk Chopin*.

28 - Do służby pod brytyjską banderą wszedł zbiornikowiec *Surf Pioneer*, za-

mówiony wcześniej przez GAL jako *Beskiidy* i zarekwirowany przez Anglików po wybuchu wojny koreańskiej.

29 - W rejs na Morze Barentsa wyszły trawlerzy parowe *Jowisz*, *Jupiter* i *Polesie*.



Do służby w czarterze Chipolbroku wszedł leciwy drobnicowiec *Braterstwo* (zbud. w 1917 r. jako *Talaboł*), zakupiony na linię dalekowschodnią.

W polskich stoczniach zwodowano wę-glowiec *Donbas* - pierwszy z serii B31.

70 lat temu

Listopad 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- postój: *Lewant* (remont w Liverpoolu), *Morska Wola* (Nowy Jork), *Warszawa* (remont w Aleksandrii);
- konwoje do/z Kanady: *Batory*, *Lechistan*, *Modlin*, *Puck*, *Sobieski*, *Stalowa Wola*, *Wisła*, *Zagłoba*;
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*, *Kościuszko*, *Pułaski*;
- konwoje do/z Gibraltar: *Lublin*;
- żegluga na wodach amerykańskich: *Paderewski*, *Rozewie*, *Śląsk*;
- konwoje na wodach brytyjskich i na trasie islandzkiej: *Bug*, *Chorzów*, *Garlandstone*, *Hel*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kromań*, *Lech*, *Lida*, *Lwów*, *Narocz*, *Poznań*, *Wigry*, *Wilno*.

Polska Marynarka Wojenna:

- postój: *Błyskawica* (ćwiczenia po przebrojeniu, w Portsmouth), *Burza* (remont w Glasgow);
- konwoje do/z Kanady: *Garland*, *Piorun*.
- konwoje na wodach brytyjskich: *Krakowiak*, *Kujawia*;
- patrol na Morzu Jońskim: *Sokół* (atak na Navarino!);
- patrole w kanale La Manche: ścigacze S-1 do S-3.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Ciekawostki „Morza”

Jak radzić sobie z chorobą morską, która metoda odszczupienia statków jest bardziej skuteczna, czy w morskich głębinach przetrwały prehistoryczne gady? – o tym można było przeczytać w przedwojennych wydaniach „Morza”.

„Morze” ze stycznia 1926 roku zamieszcza artykuł pod wszystko mówiącym tytułem „Szczury na statkach (koszta i rezultaty tępienia szczurów za pomocą wykurzania)”, w którym znajdujemy niezwykle interesujące dane: *Ciekawe zestawienie podaje pismo angielskie „Lloyd’s List” co do*

rezultatów i kosztów tępienia szczurów na statkach zapomocą dawno wypróbowanego środka stosowanego dobrowolnie przez wszystkich armatorów, a mianowicie zapomocą łapaczy szczurów (rat-catchers), a sposobem rządowym zapomocą przymusowego wykurzania. Jako przykład

podaje rezultaty tępienia szczurów na dwóch pasażerskich statkach w okresie 12-miesięcznym i tak zapomocą łapacza szczurów 598 sztuk, w tym samym okresie czasu zapomocą 5-u wykurzań tylko 16, nadto w przeciągu 3 i pół lat rezultaty 65 wykurzań na 15 statkach 539 sztuk wtenczas, kiedy w przeciągu tylko jednego roku na tych samych statkach zapomocą łapaczy szczurów zniszczono 2639 sztuk. (...)

Dlatego niezrozumiałą jest rzeczą, dlaczego Międzynarodowa Komisja Sanitarna tak uporczywie trzyma się tego środka, wymagając, aby każdy statek co 6 miesięcy był wykurzany. Nie mówiąc już, że ten system daje znikome rezultaty i wymaga stosunkowo dużych kosztów, (...) a nie osiąga celu. (...)

Wyrobienie ciała

„Morze”, numer sierpniowo-wrzesniowy z 1927 roku próbuje z kolei odpowiedzieć na pytanie: czym jest choroba morską i jak jej zapobiegać: (...) *Lekarze nie są między sobą zgodni, co do określenia jej istoty. Jednakże większość uważa chorobę tę za przejściową neurozę narządów, wywołaną ruchami statku. Nie wszyscy ludzie podlegają chorobie morskiej; jest dużo takich, którzy nigdy w życiu jej nie doświadczyli i, stwierdzone jest, że ilość tych szczęśliwych coraz się powiększa. Przyczynia się do tego niewątpliwie coraz większe wyrobienie ciała i zamiłowanie do sportów, nadające ludziom większą odporność fizyczną, ponadto dość ciekawy fakt, a mianowicie ogólna większa wytrzymałość na drobne dolegliwości (do takich śmiało zaliczyć można chorobę morską), jako rezultat wojennych przejść ludzkości. Stwierdzone jest, że już przyczyny natury psychicznej są w stanie spowodować chorobę: obawa przed niebezpieczeń-*

Numer sierpniowo-wrzesniowy z 1927 roku próbuje odpowiedzieć na pytanie czym jest choroba morską i jak zmieniał się sposób dostarczania poczty morskiej.

POCZTA MORSKA

Przesyłki pocztowe do krajów zamorskich przewożono dotychczas wyłącznie w zamkniętych workach i podobnie jak każdy inny towar, ładowano na okręty, które, przybywszy do celu podróży, oddawały ten ładunek portowym urządzeniom, gdzie go dopiero rozsortowywano, a następnie rozwożono do miejsc przeznaczenia.



Ładowanie worków z pocztą do wnętrza okrętu.

by przemieszaniem dla najbliższej stacji, mogła być w niej wydana. Zaczęto więc przesyłać nad tem, czy podobne urządzenie powinno się dalszy. Brak jednakże szablony i regularnego ruchu okrętowego z krajami zamorskimi był tu poważną przeszkodą, która uniemożliwiała dopięcie do portów, których parowców w gólcie, oraz tych parowców w regularnym ruchu.

Pierwszy krok na tem pola uczynił w r. 1869 p. Austria, zaprowadzając w r. 1869 p. morską na linii Triest — Kercia. W tym samym roku urządziła taką pocztę Francja na liniach Marsylja — Jolołona, i Marsylja — Reunion, za niemi parły Indja — Anglija, urządzając w r. 1870 linie Aden — Bombaj, w r. 1891 Niemiecy — Bremen — N. York — Colon i J. Francuzi — Colon i N. York — Porto Rico, w r. 1910 Japończycy, linie Jolołona — Honolulu — St. Francisco, i t. d.

Parowce pocztowe, którym przewożono pocztę, miały w tym celu specjalnie urządzone linie, sownice, maszyny i t. d., aby przesyłki pocztowe w czasie podróży mogły być one bezwzględnie doręczone, względnie, rozwieszane do miejsc przeznaczenia.

Praca w takim morskim ambulanżu pocztowym jest ciężką a świadczy o niej sam ładunek worków listów, których liczbę przeciętnie wynosi 1000 sztuk na jedno okrętu.

W ten sposób przewożono pocztę w porównaniu z krajami zamorskimi, szczególnie z Ameryką Północną nie odpowiadał już duchowi czasu, a przede wszystkim potrzebom świata kupieckiego, dla którego dewiza jest: „czas to pieniądz”.

Zatrzymywanie nadszłej poczty w portowych urządzeniach pocztowych odem jej rozsortowania, podlegało za sobą znaczne opóźnienie w doręczeniu korespondencji. To też usuniecie tego niedogodnego stało się dla zarządków pocztowych sprawą pierwszorzędą, nad której rozwiązaniem niemalże narodziło się słowo.

Na ładnie kwestię tę rozważano już w pierwszych dziesiątkach lat istnienia kolei żelaznych przez zaprowadzenie t. zw. poczt ruchomych, czyli ambulansów pocztowych, które kursują dziś prawie przy każdym pociągu, a mają one za zadanie dostarczyć pocztę, ale otrzymują ją z listami oddalonymi od urzędu pocztowego w Poznaniu 3, gdzie miejsc

Przez Amerykę Północną, posiadające własną flotę handlową, Polska nie mogła jeszcze używać do przewożenia pocztę tej samej przetransportacji, wskutek czego otrzymanie jej później i później w dostarczaniu op. w Ameryce Północnej, aniżeli korespondencji z innych państw.

Początki w Ameryce odchodzi polski urząd pocztowy w Głazoku. Istniał t. i. worki z listami oddala bezwzględnie do urzędu pocztowego w Poznaniu 3, gdzie miejsc

nych okrętów, urządzonych również do przewożenia pocztę, przedostawiamy do Ameryki Półn. i sporowitem jest dla nas sprawa nader żywota. Przynajmniej 4 miliony rodaków naszych, z którymi wymiana korespondencji jest znaczną.

Polpiętna parowca polskie powinny natem w najbliższym czasie korzystać z uprawnień polskiej floty handlowej, jeśli mamy być silni gospodarczo i posiadać odpowiednie znaczenie polityczne w świecie.

LEOPOLD SIWIEC

NAKLADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

UKAZAŁA SIĘ BROSZURA

Stanisław Wojciechowski

Flota handlowa w Polsce

(Rozwój jej i znaczenie dla życia gospodarczego).

Cena 50 groszy.

Władowanie pocztę z okrętu.

Znaleziono na: www.magammar.com.pl 10

POCZTA MOR
by przemieszaniem dla najbliższej stacji, mogła być w niej wydana. Zaczęto więc przesyłać nad tem, czy podobne urządzenie powinno się dalszy. Brak jednakże szablony i regularnego ruchu okrętowego z krajami zamorskimi był tu poważną przeszkodą, która uniemożliwiała dopięcie do portów, których parowców w gólcie, oraz tych parowców w regularnym ruchu.

Pierwszy krok na tem pola uczynił w r. 1869 p. Austria, zaprowadzając w r. 1869 p. morską na linii Triest — Kercia. W tym samym roku urządziła taką pocztę Francja na liniach Marsylja — Jolołona, i Marsylja — Reunion, za niemi parły Indja — Anglija, urządzając w r. 1870 linie Aden — Bombaj, w r. 1891 Niemiecy — Bremen — N. York — Colon i J. Francuzi — Colon i N. York — Porto Rico, w r. 1910 Japończycy, linie Jolołona — Honolulu — St. Francisco, i t. d.

Parowce pocztowe, którym przewożono pocztę, miały w tym celu specjalnie urządzone linie, sownice, maszyny i t. d., aby przesyłki pocztowe w czasie podróży mogły być one bezwzględnie doręczone, względnie, rozwieszane do miejsc przeznaczenia.

Praca w takim morskim ambulanżu pocztowym jest ciężką a świadczy o niej sam ładunek worków listów, których liczbę przeciętnie wynosi 1000 sztuk na jedno okrętu.

W ten sposób przewożono pocztę w porównaniu z krajami zamorskimi, szczególnie z Ameryką Północną nie odpowiadał już duchowi czasu, a przede wszystkim potrzebom świata kupieckiego, dla którego dewiza jest: „czas to pieniądz”.

Zatrzymywanie nadszłej poczty w portowych urządzeniach pocztowych odem jej rozsortowania, podlegało za sobą znaczne opóźnienie w doręczeniu korespondencji. To też usuniecie tego niedogodnego stało się dla zarządków pocztowych sprawą pierwszorzędą, nad której rozwiązaniem niemalże narodziło się słowo.

Na ładnie kwestię tę rozważano już w pierwszych dziesiątkach lat istnienia kolei żelaznych przez zaprowadzenie t. zw. poczt ruchomych, czyli ambulansów pocztowych, które kursują dziś prawie przy każdym pociągu, a mają one za zadanie dostarczyć pocztę, ale otrzymują ją z listami oddalonymi od urzędu pocztowego w Poznaniu 3, gdzie miejsc

być tak przytwierdzone na kotwicach, aby nie zmieniały swego położenia... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać...



Jako inny przykład „pechowego” statku można przytoczyć przygody pięknej, czteromasztowego barku „Wanderer” z Liverpoolu. Statek ten od początku swej pierwszej podróży, aż do końca egzystencji miał szczególnego „pecha” Wychodząc w pierwszą podróż z Liverpoolu, trafił na burzę, która zmusiła go do powrotu. Stracił przytem jednego marynarza i prawie wszystkie żagle. Po kilku dniach „Wanderer” wychodzi znow w morze i znow wraca, tym razem bez masztów i z rannym kapitanem oraz oficerem. Wreszcie przy trzeciej próbie udaje mu się opuścić Liverpool bez wypadku, lecz w drodze w ładunkowo powstaje pożar i silnie uszkodzony statek z trudem dociera do San Francisco.

PLYWAJĄCE LOTNISKA NA OCIEANIE

Doświadczenia, zdobyte w czasie lotów, dokonywanych w długim okresie nad południowym Atlantykiem, wykazały, że w powietrzu nad oceanem panuje... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać...

Wielki doświadczenia przyniosło... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać... Wymagane są kotwice, które nie będą się przemieszczać...

Tak na wygląd port lotniczy na oceanie... Zdjęcie z roku 1928 r. przedstawia... Zdjęcie z roku 1928 r. przedstawia...

Przez pewien czas „Wanderer” pozostaje tam bezczynnie... Ale i bezczynność nie chroni go od wypadku... W końcu szóstej podróży statek osiadł na mieliźnie w pobliżu Dunkierki...

Morze z lutego 1928 r. donosi o rewolucyjnym projekcie pływających lotnisk na oceanie.

tów wagi, złotogłowy takich rozmiarów, o jakich świat nie słyszał, w których żółdkiu nie jest rzadkością znalezienie kilku 40 do 50-funtowych ryb, połkniętych w całości. (...)

Lotniska na oceanie

Artykuł w numerze lutowym z 1928 roku mówi o rewolucyjnym projekcie pływających lotnisk na oceanie: Doświadczenie, zdobyte w szeregu lotów, dokonanych w ubiegłym roku nad północnym Atlantykiem, wykazało w pierwszej linii olbrzymi pierwiastek ryzyka tych lotów, wynikający z niepewności, co do warunków atmosferycznych, w czasie przelotu między obydwu kontynentami. (...)

pasażerów przebywają ocean i zmuszone są dotychczas korzystać ze stosunkowo powolnego środka lokomocji, jakim jest statek. (...)

Jednym z najciekawszych jest projekt amerykańskiego inżyniera E. R. Armstronga, który pracuje nad nim od 1913 roku i zaszedł tak daleko, iż po udatnych próbach, wykonanych na modelu pływającego lotniska, przystępuje obecnie do budowy samego lotniska na Atlantyku w odległości około 900 km na wschód od New-Yorku. (...)

Lotniska morskie muszą być tak budowane, aby mogły na nich lądować i startować nawet największe samoloty transportowe. Ponadto muszą one być odporne na największe nawet burze, nie podlegać kołysaniu się nawet podczas największych fal na Atlantyku, i być tak przytwierdzone na kotwicach, aby nie zmieniały swego położenia. (...)

Budowa lotniska w miejscu, wskazanym powyżej, ma się rozpocząć z nastaniem wiosny i amerykańanie mają nadzieję, że w roku 1930 linja lotnisk pomiędzy Ameryką i Europą będzie mogła być oddana do użytku publicznego.

W „Morzu” z grudnia 1931 roku można znaleźć natomiast informację o statkach mających wyraźnego pecha: (...) Jest rzeczą ciekawą, że prócz statków o opinii zdecydowanych „pechowców”, zdarzają się również statki, które po latach pomysłnej żeglugi, nagle wpadały w całą serję nieszczęść, jak gdyby zostały opętane przez złe moce. (...)

Przez pewien czas „Wanderer” pozostaje tam bezczynnie. Ale i bezczynność nie chroni go od wypadku, w którymomal nie zostaje stracony. Podczas silnego wiatru pęka mu łańcuch kotwiczny i tylko nadzwyczajnemu zbiegowi okoliczności zawdzięcza statek uniknięcie rozbicia się o kamienie. (...) W nowej podróży do Fildelfji utonęło 2 marynarzy ze statku. W końcu szóstej podróży statek osiadł na mieliźnie w pobliżu Dunkierki, lecz podczas przyływu udało mu się z niej spłynąć. Egzystencję swą „Wanderer” skończył w roku 1907. Gdy stał na kotwicy na reddie Cuxhaven, najechał na niego niemiecki parowiec „Gertrud Woermann”, który za jednym zamachem skończył passę jego nieszczęść. (...) „Pechowce” zdarzają się nie tylko wśród statków handlowych, lecz także wśród okrętów wojennych. Świadczy o tem zdarzenie z trzema angielskimi okrętami, które zginęły prawie jednocześnie, przyczem w katastrofach tych straciło życie wielu ludzi. Okręt „Cobra” zginął podczas swej próbnej jazdy wraz z całą załogą, „Viper” – na skałach Casquets podczas mgły, „Serpent” zaś na wybrzeżu Portugalji. (...)

Opr. Czesław Romanowski

Information box with a red background and white text. It contains a stylized 'i' icon and text: 'Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Korzystałem z bibliografii numerów „Morza” opracowanej przez Andrzeja Koteckiego. Tytuł i śródtytuły - od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: http://www.magemar.com.pl/'

Jacek Fidosz
ze zdjęciami swojego ojca.

Zdjęcia z kolebki

Pionier

Unikatowe zdjęcia, niezwykle życie. Publikujemy fotografie pierwszego polskiego żaglowca szkolnego *Lwów* przekazane nam przez jednego z naszych Czytelników.

- Mam trochę starych fotografii mojego ojca z czasów, kiedy był uczniem Szkoły Morskiej w Tczewie - poinformował nas pan Jacek Fidosz, 69-letni mieszkaniec Sopotu. - Może bylibyście zainteresowani?

Ba! Umówiliśmy się na spotkanie. A kiedy pan Jacek wyjął stare, rodzinne albumy, od pierwszego rzutu oka wiedzieliśmy, że mamy do czynienia z sensacją. Przed nami leżało prawie czterdzieści, w większości nigdy niepublikowanych, fotografii.

Zdjęcia przedstawiają uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie na *Lwowie*. Widać jak szorują pokład, wiszą na kotwicy, uczą się nawigacji. Są też fotografie zbiorowe załogi stałej żaglowca i kilka ogólnych widoków statku.

O ocenę wartości historycznej zbioru poprosiliśmy Jerzego Drzemczewskiego, jednego z najlepszych w kraju znawców dziejów polskiej żeglugi. Jest on jednocześnie współautorem albumu „Morskie gracje” poświęconego m.in. *Lwowowi*. Przygotowując tę publikację Drzemczewski przejrzał niemal wszystkie dostępne, zachowane do dzisiaj, zdjęcia legendarnej jednostki.

- Pozostało niewiele fotografii z tamtego okresu - przyznaje. - Kolekcja pana Fidosza jest bez wątpienia unikatowa.

Pierwszy na równiku

„Kolebką nawigatorów” nazwał *Lwów* Karol Olgierd Borchartt poświęcając mu jedną ze swoich najsłynniejszych książek,



Fot. archiwum rodzinne Fidoszów

Lwów.

o takim właśnie tytule. I słusznie, bo na tym żaglowcu morze poznawało pierwsze pokolenie Polaków po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku.

Lwów zbudowano w 1869 roku w Anglii. Pływał pomiędzy Europą a Indiami. Po kilkakrotnej zmianie bandery i nazwy, wysłużoną już jednostkę, zakupili w 1920 roku Polacy, z przeznaczeniem na statek szkolny dla nowopowstałej Szkoły Morskiej w Tczewie.

Lwów był trzymasztowym barkiem z żaglami o powierzchni około 1500 metrów kwadratowych. Miał nieco ponad 85 metrów długości i 1293 BRT pojemności. Wyposażony był w dwa silniki spalinowe po 180 KM każdy. Załogę stałą stanowiło 10 oficerów oraz 25 podoficerów i marynarzy. Poza nimi *Lwów* mógł zabrać na pokład około 140 uczniów.

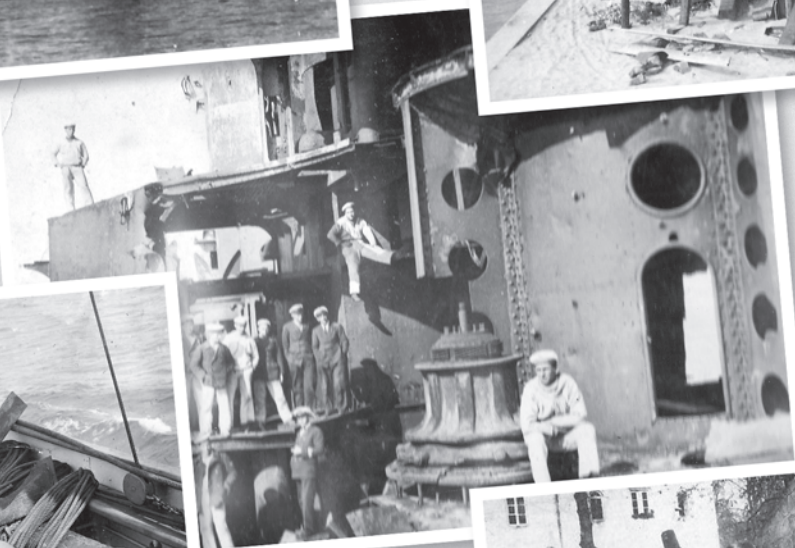
Niemal wszędzie gdzie statek zawiąjał, był pierwszą jednostką pod białą-czerwoną banderą. Można więc śmiało powiedzieć, że większość rejsów *Lwowa* miała



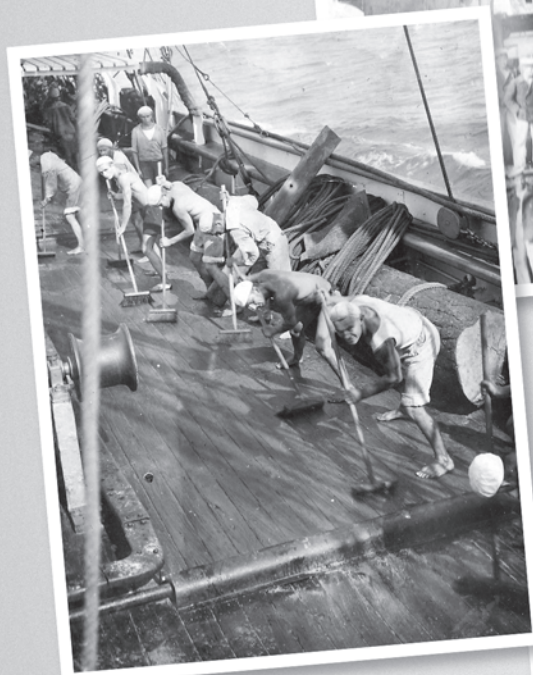
Lwów w całej okazałości.



Asta w budowie.



Na wraku pancernika Sława.



Szorowanie pokładu.



Nauka szermierki.



Załoga Lwowa.



Przy linach.

Podziel się!

Masz ciekawe, nieznanne, nigdzie dotąd niepublikowane zdjęcia obrazujące naszą morską historię? Może jest z nimi związana niezwykła historia? Skontaktuj się z nami – tomasz.falba@naszemorze.com.pl. Niech usłyszą o niej także inni. Nie pozwól, aby odeszła w niepamięć.

Fot. archiwum rodzinne Fidoszów

Stanisław Ludwik Fidosz - w środku.



Rozbitkowie z Niemna.



Uczniowie.

Lekcja nawigacji.



Kol-25 i jego załoga (Stanisław Ludwik Fidosz stoi w środku).



Na kotwicy.

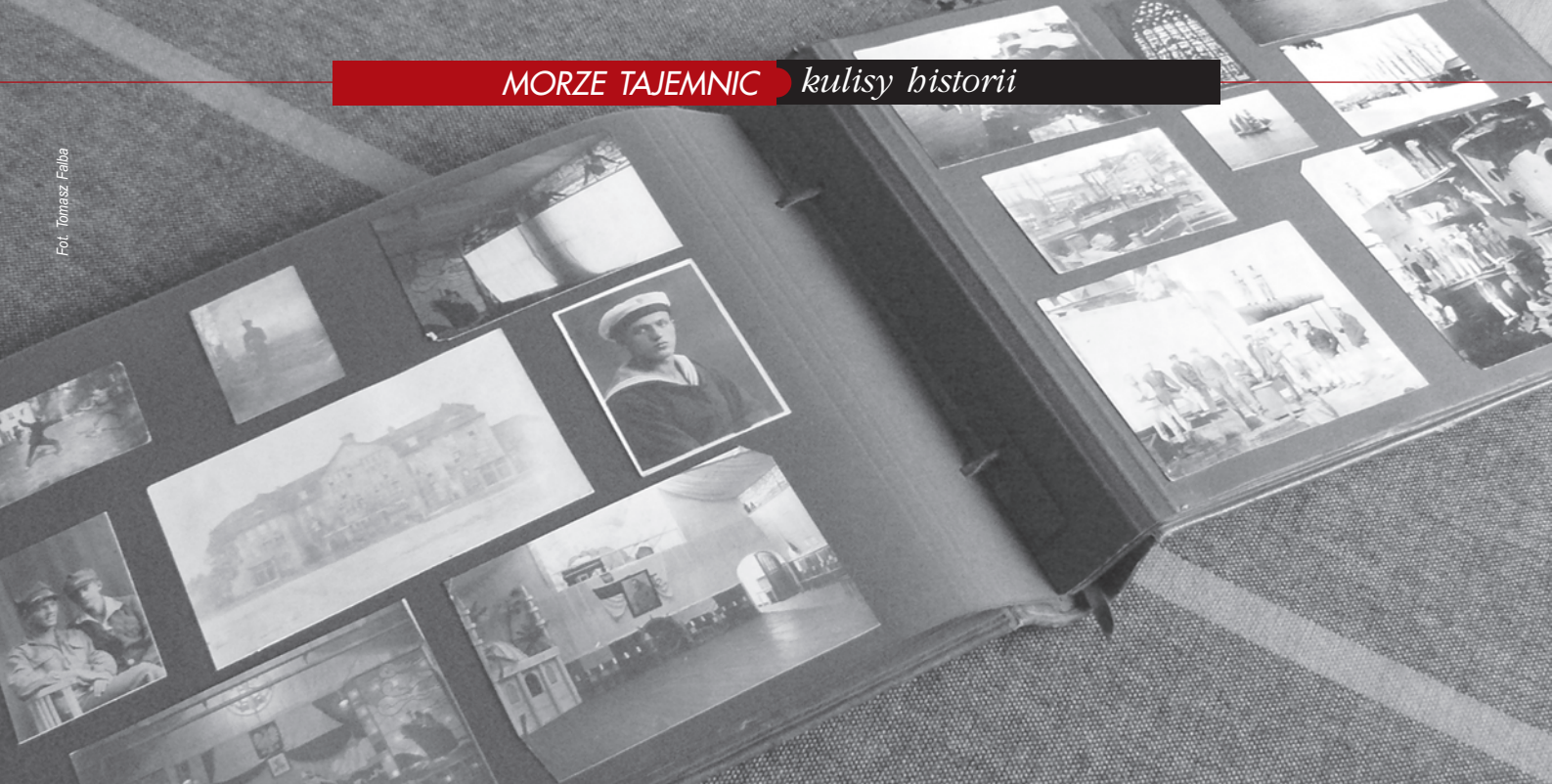


Stanisław Ludwik Fidosz.



Załoga Lwowa.





Album ze zdjęciami należącymi do Stanisława Ludwika Fidosza.

historyczne znaczenie. Tak jak ten w 1923 roku do Brazylii, który stał się pierwszym, transatlantyckim przelotem polskiego statku i pierwszym w historii przekroczeniem równika. Pionierskie było nawet jego przejście przez Kanał Kiloński.

Lwów szkolił przyszłych marynarzy, ale także przewoził ładunki, zarabiając w ten sposób na swoje utrzymanie. Dowodzili nim kapitanowie takiego formatu jak Tadeusz Ziółkowski, Mamert Stankiewicz czy Konstanty Maciejewicz.

Historia niezwykłego żaglowca zakończyła się w 1930 roku. Siedem lat potem został pocięty na złom. Jego miejsce zajęł *Dar Pomorza*.

Zdjęcia z pokładu *Lwowa*, które znajdują się w albumach pana Fidosza pochodzą najprawdopodobniej z lat 1925-1930. Przynajmniej ich część, na co wskazują, widoczne na fotografiach, malowane na białą burty żaglowca. W tym okresie takie właśnie były. Wcześniej kadłub

wymalowany był według „nelsonowskiego” wzoru – na czarno, z białymi kwadratami imitującymi furty strzelnicze.

Niektóre z fotografii pana Fidosza były już publikowane. Wiadomo, że w Szkole Morskiej w Tczewie istniało kółko fotograficzne. Najpewniej z jednego zdjęcia robiono wiele odbitek, które rozprowadzano wśród zainteresowanych. Dlatego też uwiecznione są na nich różne rejsy i różne roczniki uczniów. Załedwie na kilku rozpoznać można właściciela zbioru – ojca pana Jacka – Stanisława Ludwika Fidosza.

Marynarski album

Stanisław Fidosz urodził się w roku 1907. Według rodzinnych opowieści od zawsze marzył o morzu. Do Szkoły Morskiej w Tczewie udał się... Wisłą, na własnoręcznie wykonanej żagłowce. Pierwszą polską uczelnię morską ukończył w 1930 roku. W spisie zawartym w „Kadrach morskich Rzeczypospolitej” (tom pierwszy pod redakcją Jana Kazimierza Sawickiego) jego nazwisko znajduje się na liście absolwentów Wydziału Nawigacyjnego. Był to pierwszy rocznik, który opuścił mury Szkoły Morskiej po jej przeniesieniu do Gdyni.

Warto zauważyć, że Stanisław Fidosz był nietuzinkową postacią. Już jako niespełna dziesięcioletek zarabiał na swoje utrzymanie jako uliczny sprzedawca gazet i kwiatów, a także goniec biurowy. Potem wyuczył się drukarstwa i skończył wieczorowo gimnazjum. Drukarnstwo przydało mu się w Szkole Morskiej

w Tczewie, gdzie współtworzył Instytut Wydawniczy, który powstał tam przy osobistym poparciu ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego. Głównym celem istnienia tej instytucji było wydawanie podręczników morskich.

Po ukończeniu Szkoły Morskiej Stanisław Fidosz pływał na kilku polskich statkach. W 1932 roku był na pokładzie *Niemna*, kiedy zatonięło w Kattegacie po zderzeniu z fińskim żagłowcem. Potem dzierżawił niewielką motorówkę pasażerską *Asta*, która wozila turystów z Gdyni do Orłowa. Przed wojną został cywilnym pracownikiem Marynarki Wojennej. W międzyczasie przygotowywał się też do zawodu rybaka morskiego.

Został nim jednak dopiero po wojnie. Wyzierzał kuter rybacki *Koń-25*, ale zaniechał rybaczenia w 1948 roku. Później pracował na statkach PLO, PŻM i pod obcymi banderami. Śladem po każdym etapie jego życia są zdjęcia pieczołowicie przechowywane przez rodzinę, wypełniające kolejne pękate albumy. Stanisław Fidosz zmarł w 1967 roku w Gdyni.

Także jego syn Jacek związał się z morzem. W 1965 roku ukończył Wydział Mechaniczny Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Przez całe niemal życie pracował w przemyśle stoczniowym. A i dzisiaj żywo interesuje się sprawami morskimi m.in. czytając „*Nasze MORZE*”.

- Ale już mój syn (wnuk Stanisława – red.) nie chciał na morze - mówi. - Został architektem.

Tomasz Falba

Z żółwiem.



Fot. archiwum rodzinne Fidoszów



Księga marynarzy



„Kadry morskie Rzeczypospolitej, tom V”,
pod redakcją Jana Kazimierza Sawickiego, Polskie Towarzystwo Nautologiczne Komisja Historii Żeglugi (www.sklep.oficynamorska.pl),
str. 691

Kolejna część znakomitego cyklu książek o fundamentalnym znaczeniu dla polskiej historiografii morskiej. Tak fundamentalnym, że bez zaglądania do „Kadr” nie ma możliwości napisania rzetelnej pracy historycznej na ten temat. Gwarantem jakości publikacji jest oczywiście osoba jej autora - prof. Jana Kazimierza Sawickiego, najwybitniejszego biografisty polskich ludzi morza. Tom piąty „Kadr morskich Rzeczypospolitej” zawiera dokumentację organizacyjną i kadrową oficerów, podoficerów i marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej z lat 1918-1947. W sumie jest tu spis ponad 6 tysięcy osób! Zupełnie wyjątkowa jest lista 4750 szeregowych marynarzy PMW. Do tej pory nikt nie podjął się jej stworzenia i opublikowania. Książki prof. Sawickiego na pewno nie da się przeczytać jak powieści. Ale koniecznie trzeba ją mieć w swojej bibliotece, aby zaglądać jeśli potrzeba.



Poza horyzont



„Wielcy odkrywcy”,
pod redakcją Robina Hanbury-Tenisona, Wydawnictwo BOSZ (www.bosz.com.pl),
str. 304

„Wielcy odkrywcy” to eseje o czterdziestu największych odkrywcach w dziejach świata, napisane przez wybitnych znawców tematu z różnych krajów. Połowę stanowią biografie ludzi, którzy wyruszyli odkrywać nowe lądy poprzez morza i oceany, rzeki, obszary polarne i podwodne głębiny. Można przeczytać o Kolumbie, Magellanie, Cooku, Amundsenu czy Cousteau. Lista odkrywców uzupełniona została o tekst o polskim wkładzie w eksplorację ziemi, autorstwa znanego podróżnika Jacka Pałkiewicza. Warto podkreślić, że książka została bardzo starannie wydana. Znajduje się w niej także ponad dwieście różnego rodzaju ilustracji. Dzięki temu zabiegowi z „Wielkich odkrywców” można nie tylko dowiedzieć się czegoś ciekawego, ale także po prostu przyjemnie ją wziąć do ręki. Całość przedstawia się naprawdę apetycznie, więc z czystym sumieniem polecamy ją wszystkim zainteresowanym tematyką podróżniczą.



Latarnie oświetlone



„Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża”,
Antoni F. Komorowski,
Iwona Pietkiewicz, Adam Szulczewski,
Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej (www.oficynamorska.pl),
str. 428

To bodaj najpełniejsza monografia latarni morskich znajdujących się na polskim wybrzeżu jaka się do tej pory ukazała. Poziom merytoryczny zapewnił jej zespół znakomitych autorów, znawców tematu. Przez cztery lata badali historię i teraźniejszość polskich latarni morskich. Książka jest prawdziwą encyklopedią tych niezwykłych budowli. Warto podkreślić, że autorzy opracowania dali w nim głos także tym, którzy je obsługują – latarnikom. Wśród nich są również kobiety. Cennym uzupełnieniem opracowania są ilustracje, mapy, rysunki i zdjęcia, szczególnie te archiwalne. Na uwagę zasługują fragmenty książki poświęcone polskim latarniom w Arktyce i na Antarktydzie oraz latarniom, które swego czasu służyły na obecnym polskim zachodnim wybrzeżu. Słowem nic dodać, nic ująć. Brać i czytać!



Turecka kolebka



„Riwiera turecka oraz Stambuł i Pamukkale”,
Witold Korsak,
Wydawnictwo Bezdroża (www.bezdroza.pl),
str. 247

Położony nad Bosforem, u styku Europy i Azji Stambuł (dawne Bizancjum i Konstantynopol), legendarna Troja opisana przez Homera, Milet gdzie żył Tales i narodziła się filozofia, starożytne miasta odwiedzane przez Apostoła Narodów św. Pawła – te wszystkie miejsca zlokalizowane są na tureckim wybrzeżu powodując, że śmiało mogą uchodzić za jedną z kolebek naszej cywilizacji. I właściwie już tylko tyle wystarczyłoby, aby zachęcić nie tylko do nabycia przewodnika, ale także do osobistego zapoznania się z tymi wszystkimi cudami. A trzeba podkreślić, że wymieniliśmy tylko najśliczniejsze atrakcje. Czyż pasjonat morza nie powinien zajrzeć jeszcze np. do Muzeum Archeologii Podwodnej w Bodrum (dawnym Halikarnasie)? Oczywiście, że powinien. A jeśli się zmęczy zwiedzaniem, może odpocząć w jednym z niezliczonych ośrodków turystycznych nad Morzem Egejskim czy Śródziemnym, które słusznie zyskały miano tureckiej riwieri.

Wyspy szczęśliwe



„81:1. Opowieści z Wysp Owczych”,
Marcin Michalski,
Maciej Wasielewski,
Wydawnictwo Czarne
(www.czarne.com.pl), str. 324

Gdzie znajdują się Wyspy Owcze? Mało kto bez zerknięcia do atlasu byłby w stanie od razu odpowiedzieć na to pytanie. Pewnie gdzieś na końcu świata. Ci którzy przeczytają reportaż Marcina Michalskiego i Macieja Wasielewskiego nie tylko, że nie będą mieli problemu z ich wskazaniem na mapie, ale także już nigdy w życiu Wysp Owczych nie zapomną. Niewielki archipeląg zagubiony w bezmiarze oceanu, pomiędzy Wielką Brytanią a Islandią, pozostanie w ich głowach jako niezwykła kraina szczęśliwych ludzi. Zwłaszcza, że książka jest błyskotliwie napisana, dowcipna, miejscami niemal poetycka. Czyta się ją jednym tchem. Po lekturze reportażu niektórzy pewnie zechcą na własne oczy ujrzeć archipeląg opisany przez Michalskiego i Wasielewskiego. Jeśli wtedy, jak autorzy książki, na kopenhaskim lotnisku usłyszą pytanie, czy są gotowi na odwiedzinę Wysp Owczych, będą mogli śmiało odpowiedzieć twierdząco.

Kłopoty kapitana



„Druga strona medalu”,
Patrick O'Brian,
Wydawnictwo Zysk i S-ka
(www.zysk.com.pl), str. 370

Kapitan Jack Aubrey, powszechnie szanowany i lubiany w Royal Navy dowódca dwudziestoosmiodziałowej fregaty *Surprise*, popada w nie lada tarapaty. Zostaje wpłątany w aferę finansową, aresztowany i skazany na pręgierz! Zaś jego ukochany okręt zostaje sprzedany! Na szczęście nabywa go wieloletni przyjaciel Aubreya, lekarz okrętowy Stephen Maturin, przy okazji agent wywiadu marynarki brytyjskiej. W efekcie *Surprise* staje się okrętem korsarskim i pod dowództwem Aubreya, wyrusza na morze z tajną misją. Przy okazji Maturin wpada na ślad zdrady w najwyższym kierownictwie Royal Navy. Więcej nie ma co zdradzać. Ale nawet i to wystarczy powinno, by zachęcić miłośników powieści morskich do sięgnięcia po „Drugą stronę medalu”, kolejny tom przygód Aubreya i Maturina. Niezorientowanym przypominać, że na ich kanwie Peter Weir zrealizował swój słynny film „Pan i władca: Na krańcu świata”, w którym Jacka Aubreya zagrał Russell Crowe.

Arktyczna gra



„Północny sztorm”,
Vladimir Wolff, Ender Sławomir
Brudny (www.warbook.pl),
str. 356

Walka o arktyczne surowce rozpoczęta! Przynajmniej na kartach książki Vladimira Wolffa. Rosja zaczyna potężne inwestycje na dalekiej Północy. Amerykanie wysyłają atomowy okręt podwodny, aby dowiedzieć się o nich czegoś więcej. Jednostka zostaje wykryta i musi rozpocząć śmiertelny pojedynek o przetrwanie. Okręty przeciwnika okazują się niezwykle niebezpieczne. Na domiar złego na syberyjskim wybrzeżu porzucona zostaje grupa amerykańskich komandosów. Aby ich uratować trzeba wykonać wiele skomplikowanych zabiegów. Wyrwania ich z pułapki podejmują się Polacy. Trzeba powiedzieć, że powieść Wolffa wciąga niczym Morze Barentsa, na obszarze którego się rozgrywa. Realizm polityczny, polski wątek (nieprzypadkowy, bo Wolff jest Polakiem) i niewątpliwy talent pisarski autora powodują, że powieść czyta się szybko i z wypiekami na twarzy. Aż strach pomyśleć, że mogłoby się to wydarzyć naprawdę. A może już się wydarzyło?

Żagle co miesiąc



„Żaglowce 2012”,
Agencja Wydawnicza
Jerzy Mostowski (www.awm.waw.pl),
kalendarz ścienny

Wielkimi krokami zbliża się koniec roku. W tym okresie wydawnictwa zarzucają nas kalendarzami ściennymi. Wśród nich niewiele jest jednak propozycji dla miłośników morza. Warto w związku z tym zaanonsować pojawienie się takiej właśnie publikacji. Jednym z ciekawszych, a na pewno piękniejszych, jest kalendarz Agencji Wydawniczej Jerzy Mostowski. Prezentuje zdjęcia różnych żaglowców – od łodzi wikingów po wycieczkowce. Są też żaglowce współczesne i repliki. W sumie dwanaście fotografii, po jednej na każdy miesiąc. Taki kalendarz, powieszony na ścianie, będzie na pewno nie tylko ładną i pożyteczną jego ozdobą, ale przede wszystkim przypominać nam będzie o morzu przez okrągły rok. Nic tak bowiem nie jest bliskie sercu prawdziwego pasjonata spraw morskich jak widok żagli na oceanie. Nawet jeśli to tylko fotografia na ścianie.

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: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
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: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
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 roczna: **112,90 PLN ***
- Prenumerata półroczna: **63 PLN ***
- Prenumerata kwartalna: **34,49 PLN ***

PRENUMERATA ZAGRANICZNA

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

Od numeru / 2011 × Ilość egz.

Od numeru / 2011 × Ilość egz.

* Prenumerata plus koszt przesyłki

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

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

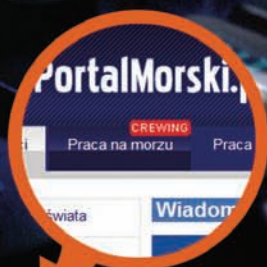
Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis

Praca na morzu i na lądzie

SPAWACZ ELEKTRYCZNY
SPAWACZ GAZOWY
MONTER RUROCIĄGÓW
MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH
MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO
MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ
MONTER WENTYLACJI
ELEKTROMONTER OKRĘTOWY
MONTER RUSZTOWAŃ
ŚLUSARZ REMONTOWY
MALARZ KONSERWATOR
OPERATOR CNC
OPERATOR WÓZKA WIDLOWEGO
PODDŹWIGNICOW

MASTER
C/O
2/OFF
C/E
2/ENG
4/ENG
ELECTRICIAN
EL. CADET
BOSUN
A/B
AB/BOSUN
O/S
O/S CADET
MOTORMAN
WIPER
PUMPMAN
OILER
COOK
STEWARD



PortalMorski.pl



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Stopniowo znikają z morskich szlaków, ale pojedyncze egzemplarze wciąż pływają także po Bałtyku i Morzu Północnym i zawijają również do polskich portów. Nadal znajdują zastosowanie bardzo małe, uniwersalne, wiekowe obecnie statki, które dawniej nazywano kabotażowcami. Trochę takich urokliwych jednostek pływających zachowało się szczególnie w rękach armatorów skandynawskich, brytyjskich i holenderskich. Ale pojawiały się i w polskiej flocie. Na koniec naszej małej serii przedstawiającej głównie starsze *coaster'y* - dwa statki polskich armatorów.

Pierwszy to *Barbara D*, która należała do prywatnego armatora - V-Shipping Sp. z o.o. i pływała pod polską banderą. Portem macierzystym statku był Szczecin. Na jesieni 2009 roku została sprzedana w cenie złomu. Nie udało się nam znaleźć jakichkolwiek śladów jej dalszej eksploatacji, więc zapewne została skasowana. Drugi kabotażowiec, to *Tanais* armatora zarejestrowanego w Polsce, należącego do przedsiębiorcy rosyjskiego. Jednym z portów, do których *Tanais* zawija najczęściej jest Elbląg, skąd statek zabiera m.in. wyprodukowane tam śruby okrętowe i inne ciężkie ładunki - głównie elementy wyposażenia okrętowego.

Barbara D (IMO 8033431)
- zbudowany w 1966 roku
w niemieckiej stoczni
Schlömer Schiffswerft
w Leer. Pod tą nazwą,
w barwach polskiego
armatora pływał od kwietnia
2008 roku (ex *Neuenbrok*).
Miał 626 t nośności oraz
pojemność brutto (GT) 409
przy długości całkowitej
57,40 m, szerokości 7,17 m
i zanurzeniu 2,54 m.



Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak

Tanais (IMO 6721008) -
pływa pod tą nazwą (nosząc
polską banderę) od 2004
roku (ex *Alkor*, ex *Zenia*,
ex *Myrgrunn*, ex *Lars-Arild*,
ex *Seines*, ex *Kargit*
Bagenkop). Statek,
zbudowany w 1967 roku
przez stocznię Schiffswerft
und Maschinenbau Martin
Jansen GmbH & Co. KG
z Leer, charakteryzuje się
długością 44,96 m,
szerokością 7,50 m i
zanurzeniem 2,77 m oraz
tonażem pojemnościowym
brutto 299 i nośnością 493 t.
Prędkość 9 węzłów
zapewnia mu silnik B&W
Alpha 404-24 VO o mocy
340 KM.



Fot. Piotr B. Stareńczak