

WYCIECZKOWCE W POLSCE W 2011 I 2012 ROKU

nasze
MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 12 (72) grudzień 2011
NR INDEKSU 211214

Dobowa dawka energii

**Aleksander Doba - pierwszy
człowiek, który samotnie
przeplłynął Atlantyk kajakiem
między kontynentami.**



Bez wyraźnej wizji



Kapitan spod
szczęśliwej gwiazdy

**PORAŻKA
NA ŻYCZENIE**

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

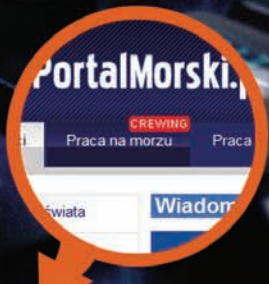
ISSN 1895-4812



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

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Noworoczny koncert życzeń...

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 12 (72) 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 Perepeczek,
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 „Naszyni Morzu”
i „The Maritime Worker”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 2400 egz.

Pamięć ludzka bywa zawodna, toteż z ciekawością sięgnąłem do tekstu, który napisałem w tym miejscu równo rok temu. Chciałem sobie przypomnieć, jak upłynął ubiegły rok, a także, kto i jakie obietnice składał na rok kolejny... Było w nim m.in. o stoczniach, o marynarce wojennej i o gazoporcie.

Jak z tej perspektywy wygląda rok 2011, zwłaszcza pod kątem oczekiwań i konfrontacji obietnic z ich realizacją?

Na razie, największa zmiana w roku upływającym, to zmiana nazwy Ministerstwa Infrastruktury na Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej... Kierunek dobry, tylko szkoda, że morze jest, jak zwykle, na końcu (czyt. na str. 14).

W branży stoczniowej trzeba odnotować przebojowe wejście na rynek małej spółki Crist. Jeszcze w końcu roku 2010 dwa prywatne podmioty - Crist i Stocznia Gdańsk stoczyły ze sobą bój o suchy dok po dawnej Stoczni Gdynia. Trochę jak Dawid i Goliat... Jak wiadomo, prywatnemu Cristowi pomogła państwowa Agencja Rozwoju Przemysłu (notabene udziałowiec Stoczni Gdańsk) pożyczając 150 mln zł na kupno doku i umożliwiając tym samym zdobycie kontraktów na budowę jednostek do instalacji i serwisowania farm wiatrowych na morzu. Kontraktów, pod które gwarancje dała KUKE (też państwowa). Ta pomoc, to była jedna z najbardziej osobliwych transakcji roku. Szefowie Crista zagrali va banque. Jednak decydując się na wejście do biznesu związanego z energetyką offshore dużo ryzykują. Czy ich ambicje, wiedza i umiejętności przełożą się na spłatę długów i sukces finansowy firmy – czas pokaże.

Swoją pozycję umocniła najsilniejsza w branży Remontowa SA, która świętowała swoje 59. W roku 2011 rozegrała bezprecedensową w skali światowej symultanekę – jednoczesny remont i przebudowę 4 (!) platform naftowych różnych typów. Gościła także prezydenta RP oraz dwóch premierów – polskiego i norweskiego. Z kolei największa w Polsce stocznia produkcyjna – Remontowa Shipbuilding rozpoczęła budowę serii nowatorskich ekologicznych promów napędzanych LNG oraz statków offshore typu PSV.

Gorzej z Marynarką Wojenną. Jej dowódca obiecywał wdrożenie programu modernizacji floty, remonty istniejących okrętów i oddanie do roku 2015 korwety Gawron. Tymczasem, jedną z pierwszych decyzji nowego ministra obrony, Tomasza Siemioniaka, była rezygnacja z remontu fregat typu Oliver H. Perry. To, że

nie zarobią na tym amerykańskie stocznie, nie martwi. Gorzej, że te fregaty – graty, miały być zastąpione przez nowoczesne Gawrony. Gawron, jaki jest każdy widzi, na jego dokończenie i budowę następnych, nie ma pieniędzy. Nie ma też pomysłu, co dalej. Ostatni okręt wojenny z obecnie istniejących zakończy służbę w roku 2030.

No i koniec wyliczanki, czyli gazoport. Inwestycje ruszyły, potężne zbiorniki na gaz pną się w górę, w dodatku z błogosławieństwem Brukseli, która zezwoliła na dofinansowanie projektu z unijnej kasy. Jest nadzieja, że w roku 2014 zaczną przybijać pierwsze statki z LNG zamówionym w Katarze. Jednocześnie, niedawno uruchomiono Gazociąg Północny. Czy w tej gazowej układance Polska jest wygranym, czy przegranym? Odpowiedź nie jest wcale prosta. Może w niej pomóc lektura tekstu okładkowego na str. 8, do której zachęcam.

Jak więc wypada bilans roku 2011 w polskiej gospodarce morskiej? Jest w nim wszystko – wielkie ambicje, śmiałe projekty, praca u podstaw, polityczna poprawność i wiele niespełnionych obietnic. Czego nie ma? Otwartej dyskusji, rzetelnej oceny, sensownej wizji, spójnej polityki, racjonalnych decyzji, i jasnych - rynkowych reguł, takich samych dla każdego.

Czy tak będzie w roku 2012? Nie wiem, ale nam wszystkim bardzo tego życzę...



Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Noworoczny koncert życzeń str. **3**

WYDARZENIA

59 lat minęło... str. **5**
 Porażka na własne życzenie str. **8**
 Bez wyraźnej wizji str. **14**
 Polak potrafi! str. **18**
 Gaz płynię str. **21**

LUDZIE MORZA

Dobowa dawka energii str. **25**

MORZE SPRAW

Polskie (Nie)Porozumienie Morskie str. **30**



8

Porażka na własne życzenie

- Budowa Gazociągu Północnego wymierzona jest głównie przeciwko Ukrainie, a nie Polsce (choć Polska jest na pewno jego ofiarą), bo zmniejsza rosyjskie uzależnienie od tego kraju. (...) Warto podkreślić, że powstanie Gazociągu Północnego było efektem tego, że Rosjanie nie mogli wybudować gazociągu Jamał II. W 2001 roku Polska odmówiła współpracy przy tej inwestycji. Można więc powiedzieć, że to my sami zmusiliśmy Rosję do szukania innych rozwiązań...



25

Dobowa dawka energii

- Nie mam tendencji samobójczych, dlatego staram się zwrócić uwagę przede wszystkim na to, co może stanowić potencjalne zagrożenie. Oczywiście, mimo że jestem przygotowany na wszystko, to jednak żywioł wielokrotnie sprawiał mi niespodzianki. Bo ostatecznie wszystkiego się przewidzieć nie da - mówi Aleksander Doba, podróżnik, pierwszy człowiek, który samotnie przepłynął Atlantyk kajakiem.

STATKI Z POLSKICH PORTÓW

Drobnicowce wielozadaniowe 12 900 t Carisbrooke Shipping str. **31**

MORZE MUZEÓW

Porty w gablotach str. **36**

MORZE STATKÓW

Nudy nie będzie str. **39**

MORZE HISTORII

Kapitan spod szczęśliwej gwiazdy str. **47**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Morskie przewagi str. **52**

POCZTÓWKA Z MORZA

Nowy tonaż str. **55**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **64**

MORZE TAJEMNIC

Pompejusz kontra piraci str. **66**

MORZE OPOWIEŚCI

Jak Polacy budowali Amerykę str. **70**

MORZE OPOWIADAŃ

Rotterdam 19.47 str. **75**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **79**

39



Nudy nie będzie

Rok 2012 jawi się jako nieco lepszy pod względem biznesowym dla polskich portów i przedsiębiorców obsługujących statki i pasażerów, a także trochę ciekawszy dla *shiploverów* i *shipspotterów* niż bardzo słaby i nudny sezon 2011. Wciąż jednak czekamy na lepsze czasy, a w sezonie m.in. na *Costa Pacifica*, *Costa neoRomantica*, *Atena*, *Princess Daphne*, *Birka Paradise*, *Mineerva* i inne...

FIRMOWE ŻYCZENIA

Remontowa SA str. **7**

Remontowa Shipbuilding str. **13**

MORS str. **24**

PBuch str. **35**

PolamRem str. **41**

Zdjęcie na okładce:

Budowa rurociągu Nord Stream.
 Fot. Nord Stream AG / www.nord-stream.com

7 listopada 1952 roku zaczęła się historia Gdańskiej Stoczni Remontowej

59 lat minęło...

Od tamtej pory stocznia przeszła długą drogę, od przedsiębiorstwa państwowego do firmy prywatnej. Zaczynała w głębokim PRL, jako „mniejsza siostra” ówczesnej Stoczni Gdańskiej. Dziś jest nowoczesną firmą z całkowicie polskim kapitałem, dysponującą rozpoznawalną na świecie marką, która budzi zaufanie armatorów i respekt u konkurentów. Wraz z ponad 20 spółkami zależnymi tworzy holding, o rocznych przychodach przekraczających 1,5 mld złotych, specjalizujący się w projektowaniu, budowie, wyposażaniu, przebudowach i remontach statków. Jest stocznia uniwersalna i globalna, która nigdy nie korzystała z tzw. pomocy publicznej.

Jej historię tworzyło kilka pokoleń stoczniovców, okrętowców, inżynierów, a złożyły się na nią tysiące wyremontowanych statków dla setek armatorów z całego świata. Zawsze warto ją przypominać, bo w dziejach polskiego przemysłu okrętowego, nie ma takiej drogiej...



1 Początki firmy sięgają 1952 roku. 7 listopada utworzono przedsiębiorstwo o nazwie Gdańska Stocznia Remontowa. Dokument założycielski podpisał ówczesny dyrektor techniczny Stoczni Gdańskiej inż. Henryk Soyka.



2 Rok 1972. Pracę w stoczni rozpoczyna syn Henryka Soyki, Piotr, absolwent Politechniki Gdańskiej. Zaczynał jako mistrz, później był budowniczym statków i dyrektorem ds. produkcji, a po wygraniu konkursu w 1989 roku, stanął na czele stoczni, najpierw jako dyrektor, a potem jako prezes Zarządu. Stał za sterem stoczni 20 lat. W roku 2009 objął funkcję przewodniczącego Rady Nadzorczej.



3 Lata 50 i 60 ub. wieku. W stoczni remontowano głównie statki z tzw. bloku wschodniego. Jeszcze w 1990 roku kierunki sprzedaży były następujące: 58% - ZSRR, 34% Polska i 8% - Europa Zachodnia. Dopiero w 2001 te proporcje się odwróciły: 86% - rynki zachodnie, 10% - Polska i 4% - kraje byłego ZSRR. Dzięki wprowadzaniu w stoczni od roku 1989 nowoczesnego marketingu, w ciągu 10 lat Remontowa dokonała całkowitej reorientacji rynkowej.



4 W latach 70. ub. wieku stocznia, obok wykonywania remontów, produkowała także doki. W roku 1975 zbudowała dok o nośności 55 tys. ton dla szwedzkiej stoczni w Goeteborgu, największy wówczas dok pływający, który powstał w Europie. Operację wykonano nowatorską metodą spawania bloków pod wodą w specjalnym tunelu.



5 W 1980 roku w wyniku plebiscytu wśród pracowników, stocznia przyjęła imię marszałka Józefa Piłsudskiego, które odebrano jej w stanie wojennym i przywrócono w roku 1989. W uroczystości przywrócenia stoczni imienia patrona uczestniczyła wnuczka Marszałka Joanna Onyszkiewicz.



6 Oprócz remontów, w latach 90. stocznia rozpoczęła samodzielną budowę nowych statków, takich jak m.in. statki badawcze i szkolne dla polskich uczelni morskich oraz pogłębiarki. Działalność ta w kolejnych latach przeszła do spółki zależnej – Stoczni Północnej. Pierwszym statkiem z Remontowej był kontenerowiec Szekna, któremu imię nadała legendarna działaczka Solidarności Alina Pieńkowska.



7 Remontowa zbudowała także serię promów pasażersko – samochodowych dla klientów z Norwegii i Anglii. Nz.: prom St. Clare dla armatora Wight Link.



8

15 marca 2001 roku w Warszawie podpisano akt prywatyzacji stoczni. Było to zwieńczenie lat przygotowań trwających od roku 1989 oraz największy sukces gospodarczy na Pomorzu i w polskim przemyśle okrętowym.



9

Każdego roku stocznia wykonuje 200 remontów jednostek pływających. Masowce, zbiornikowce, kontenerowce, promy, pogłębiarki, statki ro-ro, jednostki off-shore oraz statki wszelkich innych typów regularnie zawijają tu na remonty. Stocznia współpracuje z ekstraligą armatorów z całego świata. Do ich dyspozycji oddaje wysoko wykwalifikowaną kadrę, 7 doków pływających oraz 6 km nabrzeży.



10

Ostatnia dekada XX wieku to kilka spektakularnych przedsięwzięć stoczniowej inżynierii. Przykładem m.in. - budowa transhippera - prototypowego pływającego zespołu do przeładunku węgla na wodzie, w roku 2002.



11

Od 15 lat jednym z najważniejszych segmentów działalności są przebudowy statków i obiektów offshore, w tym także odbudowy statków zniszczonych przez kolizje i katastrofy morskie. Do legendy przeszła odbudowa statku, który jako jednostka do zasypywania morskich instalacji podwodnych pod nazwą Nordnes opuścił stocznię w roku 2005.



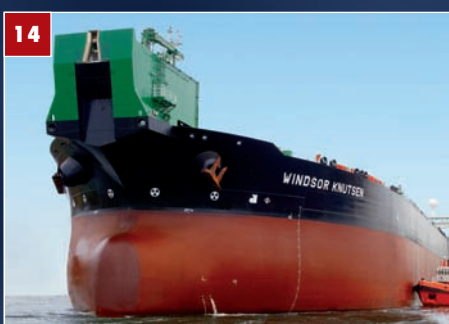
12

Wielkim wydarzeniem była przebudowa tankowca na pływającą rafinerię w roku 2008. Była to pierwsza taka przebudowa w polskiej stoczni i jedna z nielicznych w Europie. Powstał statek typu FPSO do wydobywania, składowania, wstępnego oczyszczenia i przeładunku ropy naftowej, który pracuje dla brazylijskiego giganta Petrobras.



13

Kolejną specjalnością stoczni to zamiana tradycyjnych tankowców na ciężarowce (heavy - lifters), służące do transportu platform wiertniczych. Skrócenie o 44 metry i obniżenie o 8 metrów pokładów tankowców Willift Eagle oraz Willift Falcon w roku 2008 było operacją unikatową w skali światowej, w efekcie której powstały zupełnie nowe statki. Na świecie pływa ich zaledwie kilka.



14

Każdego roku firma przebudowuje także kilka tankowców konwencjonalnych na shuttle tankery, służące do odbioru i transportu ropy z pola wydobywczego. Przykład z tego roku - przebudowa tankowca suesmax na jeden z największych obecnie na świecie shuttle tankerów Windsor Knutsen.



15

Od roku 2000 firma zdobywa kolejną niszę rynkową rozwijając usługę kompleksowego serwisowania platform offshore, wszelkich typów, jak platformy wiertnicze, techniczne i hotelowe, półzanurzalne i samopodnośne. W ciągu ostatnich 11 lat stocznia wyremontowała i przebudowała kilkanaście platform różnych typów. W marcu 2011 roku, w tym samym czasie, jednocześnie realizowano tu cztery takie projekty, co jest precedensem na skalę światową.



16

Od kilkunastu lat, każdego roku, w miesiącach zimowych, choć nie tylko, armatorzy kierują do Remontowej promy z rejonów Morza Północnego, Kanału La Manche i Morza Irlandzkiego. Stocznia specjalizuje się w remontach i przebudowach promów pasażerskich. Dwa ostatnie przykłady - przebudowy promów Superfast VII i VIII, zlecone przez Stena Line.

17



Matkami chrzestnymi statków zbudowanych w Grupie REMONTOWA było wiele znanych na świecie kobiet, m.in.: królowa Anglii Elżbieta II, brytyjska księżna Anna, duńska księżniczka Małgorzata, Danuta Wałęsowa, Hanna Gronkiewicz - Waltz i Julita Maciejewicz - Ryś, wnuczka legendarnego polskiego wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego.

18



Stocznia to ludzie. Remontowa to największy prywatny pracodawca w Polsce Północnej.



Zobacz więcej - film o historii i dniu dzisiejszym Gdańskiej Stoczni Remontowej dostępny w internecie tutaj:

<http://www.portalmorski.pl/multimedia/filmy>

Niech Boże Narodzenie upłynie w spokoju, radości, zdrowiu i wszelkiej obfitości.

W nowym, 2012 roku, odważnych biznesowych pomysłów i nowych dróg rozwoju, ambitnych zamierzeń, śmiałych projektów, wyłącznie dobrych wyborów oraz wykorzystania szans,



partnerom handlowym i kooperantom Remontowej SA, wszystkim ludziom morza, podmiotom gospodarczym oraz instytucjom, działającym na rzecz morza,

życzą

Rada Nadzorcza i Zarząd Gdańskiej Stoczni „Remontowa” im. J. Piłsudskiego SA



Andrzej Szczęśniak

Porażka na własne życzenie

Z Andrzejem Szczęśniakiem, jednym z najlepszych polskich ekspertów rynku paliw i gazu, o Gazociągu Północnym rozmawia Tomasz Falba

- 8 listopada uruchomiono pierwszą nitkę Gazociągu Północnego prowadzącego po dnie Bałtyku z Rosji do Niemiec. Czy to wydarzenie jest ważne dla Polski? Sądząc po umiarkowanej reakcji krajowych mediów, raczej nie ma dla nas większego znaczenia.

- Ma. Ogromne. Od tego momentu Polska znajduje się w innej sytuacji zarówno geopolitycznej, jak i gospodarczej, niż była do tej pory. Wynika to z faktu, że Gazociąg Północny jest pierwszym, bez-

pośrednim połączeniem dostawcy gazu, czyli Rosji, z jego największym odbiorcą, jakim są Niemcy. Do tej pory gaz przesyłany był z Rosji do Europy za pośrednictwem krajów tranzytowych - Białorusi, Ukrainy, Czech, Słowacji i Polski. W tej chwili kraje te tracą na znaczeniu. Uruchamiając Gazociąg Północny Rosja marginalizuje je, także nasz. Polska polityka doprowadziła, niestety, do tej sytuacji. Uważam to za błąd i porażkę.

- Ile gazu popłynie Gazociągiem Północnym?

- Dzisiaj, pierwszą nitką, już płynie 27,5 miliarda metrów sześciennych. Za rok, drugą nitką, popłynie drugie tyle. W sumie będzie to więc 55 miliardów metrów sześciennych! To dwa razy tyle, ile jest obecnie przesyłane za pośrednictwem Polski i połowa tego co przechodzi przez Ukrainę. Potężne ilości. Od tej chwili Rosja staje się znacznie mniej zależna od krajów tranzytowych, szczegól-

nie od Ukrainy, bo z nią miała do tej pory największe kłopoty.

- Rosjanie mają prawo świętować sukces.

- Rosja zyskuje na tej inwestycji najwięcej. Przede wszystkim gwarantuje sobie bezpieczeństwo dostaw, zakłócanie jak dotąd najczęściej przez Ukrainę. Wzmacnia też swoją pozycję na arenie europejskiej. No i oczywiście będzie z tego czerpała wymierne korzyści ekonomiczne. Ale zyskuje nie tylko ona. Drugim podstawowym beneficjentem są Niemcy, którzy także zwiększyli swoje bezpieczeństwo energetyczne uniezależniając je od konfliktów rosyjsko-ukraińsko-białorusko-polskich. W przypadku kryzysu gaz przesyłany przez obecne kraje tranzytowe może być zastąpiony przez ten płynący przez Gazociąg Północny. Gaz potrzebny jest Niemcom szczególnie teraz, kiedy wycofują się z programów energetyki atomowej, jako uzupełnienie dla energii pozyskiwanych ze źródeł odnawialnych. Za beneficjentów uważać się mogą także takie państwa jak Włochy czy Francja. Najwięcej straciły wspomniane już, kraje tranzytowe, w tym Polska. Nie będziemy czerpać zysków z przesyłu gazu, będzie nam też znacznie trudniej negocjować

Fot. Nord Stream AG / www.nord-stream.com

Specjalista z praktyką

Andrzej Szczęśniak ma 53 lata. Mieszka w Warszawie. Z wykształcenia jest kulturoznawcą. W latach 80. był prywatnym przedsiębiorcą. Od 1991 roku działa w sektorze naftowym. Od 1992 roku był w Polskiej Izbie Paliw Płynnych, w latach 1995-2001 jako jej prezes. W latach 1999-2002 szefował Konsorcjum Gdańskiemu, a 2002-2006 Polskiej Organizacji Gazu Płynnego. Współpracował także z Centrum im. Adama Smitha. Od maja do grudnia 2006 roku był w Grupie Lotos - początkowo jako dyrektor regionu Centrum, a od sierpnia prezes zarządu Lotos Partner. Obecnie jest ekspertem energetycznym. Specjalizuje się w bezpieczeństwie i polityce energetycznej rynku ropy, paliw, gazu ziemnego oraz gazu płynnego. Prowadzi blog paliwowy www.szczesniak.pl, jest także właścicielem i redaktorem naczelnym portalu www.naftagaz.pl.



Fot. Nord Stream AG / www.nord-stream.com

Budowa Gazociągu Północnego.

ilustr. ImageEdit



jego cenę, a kontrakty na dostawy kończą się za kilka lat. Politycznie także straciliśmy, bo Europa zbliżyła się mocno do Rosji. Stare powiedzenie mówi, że rurociągi łączą jak małżeństwo. Coś w tym jest.

- Czy można powiedzieć, że poprzez uruchomienie Gazociągu Północnego, nasze bezpieczeństwo energetyczne zostało zagrożone?

- Gazociąg Północny osłabia nas. Być krajem tranzytowym dawało nam do

tej pory znaczne możliwości wpływania na politykę europejską i rosyjską. Teraz tego narzędzia zostaliśmy pozbawieni. Bezpieczeństwo energetyczne zaś, rozumiane jako groźba zakręcenia kurka z dostawami gazowymi, to bardzo rozdmuchany medialnie i politycznie problem, który nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości. Wbrew temu co się sądzi, Polska ma zapewnione bezpieczeństwo energetyczne. Nie ma realnego zagro-

żenia dla dostaw. Polska nigdy nie doświadczyła tzw. „zakręcenia gazowego kurka”. To był problem Ukrainy czy Białorusi, a nie nasz i wynikał z powodów ekonomicznych (brak opłat czy kontraktów).

Oczywiście Gazociąg Północny zmniejsza naszą siłę negocjacyjną w stosunku do Rosji, więc politycznie ma to jak najbardziej znaczenie, ale niebezpieczeństwo fizycznego odcięcia nam dostaw gazu, moim zdaniem jest obecnie żadne, natomiast istnieje ogromne i realne zagrożenie ekonomiczne. My już dzisiaj przecież płacimy wysoką cenę gazu przez to, że mamy konflikt z Rosją.

A jeśli polityka konfliktu z tym krajem będzie kontynuowana, będziemy płacić jeszcze więcej. To z kolei odbije się negatywnie na naszej gospodarce. Właśnie w tym sensie grozi to naszemu bezpieczeństwu energetycznemu – wysokie ceny gazu uderzają w nasz przemysł i użytkowników indywidualnych.

- Jeśli jednak przyjąć, że dla Rosji energetyka jest narzędziem prowadzenia polityki zagranicznej, to nie obawia się pan, że sięgnie ona po nie kiedyś? Łatwo przecież wyobrazić sobie taki ciąg zdarzeń: ostry konflikt



Fot. Nord Stream AG / www.nord-stream.com

Niemiecka „końcówka” Gazociągu Północnego.



Łączenie elementów.

z Rosją, zamknięcie kurka z dostawami gazu dla Polski, brak solidarności europejskiej, bo Europa będzie miała gaz z Gazociągu Północnego. Czy taki scenariusz jest, pańskim zdaniem, możliwy?

- Dla mnie to bardziej propaganda niż realny scenariusz, bo nie bierze on pod uwagę faktów. Nigdy do tej pory nie zdarzyło się, by Rosja nie dotrzymała zobowiązań kontraktowych wobec któregoś z państw Unii Europejskiej. Oczywiście spory o ceny istnieją, taka jest natura handlu. Ale nigdy nie zdarzyło się, aby Rosjanie zakręcili kurek gazowy któremuś państwu Wspólnoty. Konflikty Rosji z Ukrainą czy Białorusią są z zupełnie innego świata. Nie można tamtych warunków przykładać do naszych. Nie obawiam się, że Rosja odetnie nas od dostaw gazu, kiedy mamy z nią podpisany kontrakt. Bardziej obawiam się, że działania polityków doprowadzą do tego, iż będziemy mieli gaz na byle jakich warunkach. Rosjanie nie mają żadnego interesu w zakręceniu komukolwiek kurka z gazem. To byłoby dla nich utrata pieniędzy i wiarygodności. Pamiętajmy natomiast, że Rosja ma interes, aby sprzedawać gaz drożej. Negocjacje Polski z Rosją w sprawie

dostaw gazu w 2006 roku zakończyły się tym, że płacimy za niego miliard złotych więcej niż do tej pory. Moim zdaniem, ma to ścisły związek właśnie z Gazociągiem Północnym.

- Nie musimy się go zatem bać?

- Bać się nie musimy. Możemy jedynie żałować, że tracimy pozycję kraju tranzytowego, której nie umieliśmy umiejętnie wykorzystać, a która przynosiła nam wcześniej znaczne profity. Szkoda też, że nie wyciągamy z tej lekcji żadnych wniosków na przyszłość.

- Zanim uruchomiono Gazociąg Północny, Polska próbowała zablokować tę inwestycję. Najpierw sięgnięto po argumenty historyczne. Radosław Sikorski nazwał ją nowym paktem Ribbentrop-Mołotow. Uważa pan, że to trafione porównanie?

- Polacy są bardzo wrażliwi na takie argumenty. Jednak w gospodarce, nawet tak upolitycznionej jak energetyka, odwoływanie się do resentymentów historycznych jest nieskuteczne. Popatrzmy choćby na stosunki japońsko-rosyjskie. Oba kraje, w tyle lat od zakończenia drugiej wojny światowej, nie mają ciągle podpisanej umowy pokojowej, mają spory terytorialne, ale czy to im przeszkadza

w robieniu wspólnych interesów? No nie. Japonia importuje gaz z Rosji, inwestuje tam swoje kapitały. Już nie przypominając o Niemczech i Rosji, które toczyły między sobą największe wojny w swojej historii. To są wzory racjonalnej polityki, które powinniśmy naśladować. Nie zapominać tego co było, ale współpracować tu i teraz, bo silna gospodarka to dobrobyt obywateli i silne państwo.

- Mówiło się także, że Gazociąg Północny jest szkodliwy dla środowiska naturalnego Bałtyku. Pojawiały się nawet informacje, że Rosjanie kupili sobie przychylność niektórych ekologów protestujących przeciw tej inwestycji. Czy rzeczywiście jest ona zagrożeniem dla Morza Bałtyckiego?

- Nie jest. Gazociąg Północny spełnia wszystkie, najbardziej nawet wyśrubowane przepisy w zakresie ochrony środowiska. Oczywiście argumentacja ekologiczna spowodowała wydłużenie realizacji projektu o dwa lata i zmusiła inwestorów do wydania dodatkowych 200 milionów euro na dostosowanie projektu do wymogów środowiskowych, ale przez to nic nie można w tej chwili mu zarzucić. Inna sprawa, że ekologia była po prostu ele-



Fot. Nord Stream AG / www.nord-stream.com

Uroczystość uruchomienia pierwszej nitki Gazociągu Północnego.

mentem targów handlowych. Za wyrażenie zgody na przeprowadzenie Gazociągu Północnego przez Zatokę Fińską, Finowie zyskali od Rosjan wieloletnią umowę na dostawy drewna, co dla ich gospodarki jest niezwykle istotne. Co do podejrzeń korupcyjnych, kraje skandynawskie naprawdę mają te standardy na najwyższym, nie tylko europejskim, ale w ogóle światowym poziomie. Podobnie jak standardy ekologiczne.

- Udowodniano również, że Gazociąg Północny jest projektem ściśle politycznym, że nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Zgadza się pan z tym?

- To nie jest argument trafny. Podstawowym gwarantem jest fakt, że robią to prywatne, zachodnie firmy, na własne ryzyko. Opłacalność pokazują też niezależne wyliczenia, np. angielskie, a Anglicy nie darzą przecież Rosjan zbyt dużą sympatią. Różnice wynikały z tego, że Rosjanie mówili o kosztach całkowitych, a my o kosztach budowy. Wybudowanie Gazociągu Północnego po dnie morza rzeczy-

wicie kosztuje dwa, trzy razy więcej niż na lądzie. Ale działalność operacyjna, tj. przesył gazu, jest znacznie tańszy. Te dwa elementy bilansują się i w efekcie Gazociąg Północny, w perspektywie najbliższych dwudziestu pięciu lat, jest tańszy o kilkanaście procent niż inny gazociąg. Natomiast to, że jest to projekt polityczny to oczywiste, tak samo jak inne w obszarze energetyki podejmowane na całym świecie. Nie bez powodu premier Putin musiał zaangażować byłego kanclerza Niemiec Gerharda Schrödera, aby przekonał swoich rodaków i Europę do budowy tego gazociągu. To musiał być twardy fighter.

- Jeśli jednak jest to projekt polityczny, to czy można mówić, że jest wymierzony w kraje Europy Środkowo-Wschodniej, które Rosja ciągle traktuje jak swoją strefę wpływów?

- Gdyby tak patrzeć, to budowa Gazociągu Północnego wymierzona jest głównie przeciwko Ukrainie, a nie Polsce (choć Polska jest na pewno jego ofiarą), bo zmniejsza rosyjskie uzależnienie od

tego kraju. To jest zresztą wprost zapisane w założeniach tego projektu. Warto podkreślić, że powstanie Gazociągu Północnego było efektem tego, że Rosjanie nie mogli wybudować gazociągu Jamał II. W 2001 roku Polska odmówiła współpracy przy tej inwestycji. Można więc powiedzieć, że to my sami zmusiliśmy Rosję do szukania innych rozwiązań i nie powinniśmy się dziwić, że je w końcu znalazła. Co więcej - myśmy wiedzieli o tym, że jeśli Rosjanie nie będą mogli zbudować Jamału II, zbudują Gazociąg Północny i nie potraktowaliśmy tego poważnie.

- Ostatnim argumentem, który miał zablokować budowę Gazociągu Północnego, było to, że utrudnia dostęp do portu w Świnoujściu.

- Znowu pudło. Dzisiaj nie blokuje na pewno. A biorąc pod uwagę, raczej słabe perspektywy rozwoju portów w Świnoujściu, czy Szczecinie, nie zablokuje ich także w przyszłości. W razie zaś czego, Gazociąg Północny może zostać obniżony. Technicznie nie ma z tym problemu.

Poza tym możemy także wyznaczyć nowe tory podejściowe.

- Czy, biorąc pod uwagę to co do tej pory pan powiedział, jako Polska mieliśmy w ogóle jakieś szanse, by zablokować tę inwestycję?

- Moim zdaniem nie. Wspólne interesy Rosji i Europy (szczególnie energetyczne) są tak wielkie, że my byliśmy za słabi, by je blokować. A, jak mówi słynne powiedzenie, jeśli nie możesz z nimi walczyć, to się do nich przyłącz. Uważam, że powinniśmy, wtedy kiedy było to możliwe i na ile to było możliwe, rozegrać to tak, aby znaleźć w tym projekcie jakieś miejsce także dla siebie.

- Ale czy była na to wola z tamtej strony?

- Mówiąc o przyłączeniu się, mam na myśli Jamał II (piepermyczkę), bo wtedy była konkretna propozycja udziału w tym projekcie ze strony Rosjan. Gazociąg Północny powstał w efekcie naszej odmowy, więc do niego już nie było jak się przyłączyć. Nasi politycy wybrali wtedy strategię blokowania, która okazała się klęską, bo nie mogła być skuteczna. A może być tak, że będziemy i tak ostatecznie brali gaz z Gazociągu Północnego.

- Mówi pan jednak, że uruchomienie Gazociągu Północnego to jest nasza porażka. Kto zatem za nią odpowiada?

- Wicepremier Janusz Steinhoff, bo to on dziesięć lat temu prowadził z ramienia rządu, wtedy awuesowskiego, negocjacje z Rosjanami w sprawie Jamału II. Potem swoje błędy dokładały do tego wszystkie kolejne rządy, aż do ostatniego, niezależnie od opcji politycznej.

- Czy mamy jeszcze jakkolwiek szansę, aby tę porażkę przekuć jakoś w sukces? Czy już nic się nie da zrobić?

- Jesteśmy w trudnej sytuacji. Mamy drogi gaz. Unia Europejska domaga się od nas abyśmy otworzyli rynek gazu. Ale jak to zrobić, aby nie zniszczyć jednocześnie PGNiG? Wymaga to przemyślanej strategii i odwagi. Przez ostatnie cztery lata rządowi Donalda Tuska to się nie udało. Czy uda się teraz? Zobaczymy. Jestem jednak sceptyczny.

- Budowa gazoportu w Świnoujściu, poszukiwania gazu łupkowego – to nie jest rozwiązanie polskich problemów gazowych?

- Jeśli chodzi o gaz łupkowy, rozdaliśmy wszystkie koncesje i nasze firmy nie mają tam silnej pozycji. To nie jest też tani gaz. Uważam, że powinniśmy zintensyfikować nasze poszukiwania gazu klasycznego, bo one są zaniedbane. To znacznie tańsze rozwiązanie niż z gazem łupkowym. Gazoport zaś budowany jest zgodnie z ideą dywersyfikacji źródeł energii, że „bezpieczeństwo musi kosztować”. Ale nie ma to zbyt mocnych podstaw ekonomicznych. Gaz z kontraktu katarskiego będzie droższy od dostaw rosyjskich o 30 procent. Moim zdaniem oba sposoby – gaz łupkowy i gazoport – nie są antidotum na nasze problemy energetyczne. Moglibyśmy zaprosić Rosjan do jakiejś współpracy. Zdaję sobie sprawę, że politycznie jest to, w tej chwili i w najbliższych latach, niemożliwe do przeprowadzenia. Ale byłoby taniej i bezpieczniej. Rosja współpracuje w ten sposób z Niemcami i nikt nie mówi tam o zagrożeniach dla niepodległości tego kraju. Uważam, że gospodarka powinna być wolna od politycznych czy historycznych uprzedzeń. Ja dzisiaj widzę, jeśli chodzi o branżę energetyczną, analogię do sytuacji politycznej sprzed drugiej wojny światowej. Miotamy się bez składu i ładu między

dwoma potężnymi sąsiadami, mając bardzo odległego i „egzotycznego” sojusznika, jakim są Stany Zjednoczone, które nie za bardzo nam pomagają w sytuacjach mniej konfliktowych i nie wiadomo czy pomogą w bardziej. My tymczasem prowadzimy politykę taką, jakbyśmy nie zdawali sobie z tego sprawy.

- Ale Amerykanie popierali naszą blokadę Gazociągu Północnego...

- Bardzo intensywnie. Wystarczy w WikiLeaks wrzucić nazwę „Nord Stream”. Amerykanie podtrzymywali nas w blokowaniu tej inwestycji, ale nie na wiele się to zdało. Równocześnie amerykańskie koncerny podpisują umowy z rosyjskimi firmami w sektorze energetyki o wartości dziesiątków miliardów dolarów. To bardzo pragmatyczne podejście, którego nam brakuje.

- Czy dzisiaj, kiedy Gazociąg Północny już ruszył, powinniśmy przestać się nim interesować? Mleko się już przecież rozlało.

- Przede wszystkim powinniśmy podsumować to co się wydarzyło, przeanalizować, wyciągnąć wnioski, skonstruować nową strategię, odpowiednią do sytuacji i konsekwentnie ją realizować. Ponieśliśmy porażkę i to na własne życzenie. Po uruchomieniu Gazociągu Północnego jesteśmy słabsi niż byliśmy dotąd. Zrobmy wszystko, aby nie popełnić kolejnego błędu.

REKLAMA

REMONTOWA
SHIPBUILDING S.A.

Radosnych i pogodnych
Świąt Bożego Narodzenia,
wielu sukcesów
oraz wszelkiej pomysłowości
w nadchodzącym Nowym Roku
Kontrahentom,
Pracownikom Stoczni
oraz firm współpracujących

życzy Zarząd Stoczni
REMONTOWA
SHIPBUILDING S.A.

Cztery lata
w gospodarce
morskiej

Bez wyraźnej wizji

Fot. Czesław Romanowski



W kwietniu 2009 roku odbyło się ostatnie wodowanie w zlikwidowanej Stoczni Gdynia.

W nowym rządzie nie będzie odrębnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Jest jednak nadzieja, że zmiana nazwy z Ministerstwa Infrastruktury na Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oznacza, iż ów ostatni sektor traktowany będzie na równi z dwoma pierwszymi. Bo w poprzednich czterech latach ze sprawami morskimi nie było najlepiej.

- Gospodarkę morską traktuję w sposób taki, jak czynił to Eugeniusz Kwiatkowski: zaczyna się dla mnie w miejscach, z / do których można spławić bądź wozić towary do / z polskich portów, a koń-

czy się tam, dokąd dopływają nasze statki - mówi Piotr Dwojacki, menedżer i ekonomista związany z uczelnią im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni. - Z punktu widzenia takiej definicji, początek poprzedniej kadencji rokował źle: zlikwidowano Ministerstwo Gospodarki Morskiej, a jego rolę przejęły departamenty, które w skali resortu dróg i kolei okazały się peryferyjne. Ministerstwo Infrastruktury było bardzo słabo przygotowane do spełniania jakiegokolwiek roli w gospodarce morskiej.

Brak polityki morskiej

Wspomnienie o ministrze Kwiatkowskim nie jest przypadkowe - wciąż spora część środowiska morskiego wypatruje kogoś, kto miałby spójną wizję tej gałęzi gospodarki, a jednocześnie tak wielką determinację i siłę przebicia w rządowych gremiach, by ją wprowadzić w życie, jak przedwojenny wicepremier. Nawiązania do Kwiatkowskiego to wręcz barometr nastrojów co do stanu rodzimej gospodarki morskiej, im jest gorzej - tym są częstsze. Przez ostatnie cztery lata o Kwiatkowskim mówiło się bardzo dużo.

Dla dra Dwojackiego największym negatywem ostatnich czterech lat jest więc przede wszystkim fakt, że nie stworzono w tym czasie polityki morskiej Polski.

- Słaby projekt „Założeń polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” z września 2009 r. nie doczekał się szerokiej dyskusji i został zastąpiony równie słabym dokumentem „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku” z marca 2011 r. - mówi. - Symbolem niezrozumienia roli infrastruktury była beczynność w odniesieniu do rzek. Pogłębiła się dewastacja śródlądowych dróg wodnych, nie podjęto żadnych sensownych prac związanych z uruchomieniem transportu kontenerów między Gdańskiem a Warszawą oraz między Szczecinem a Śląskiem.

Nadzieję na wzrost znaczenia sektora morskiego w polityce państwa dało utworzenie, w czasach rządu koalicji PiS-Samoobrona-LPR, Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Po przyspieszonych wyborach parlamentarnych i wygranej PO, resort morski stał się ponownie jednym z wielu „podministerstw” w ramach Ministerstwa Infrastruktury. Na jego czele stanęła kpt.ż.w. Anna Wypych-Namietko, absolwentka Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.

ni. Nie negując jej kompetencji, chęci i umiejętności, nasi rozmówcy podkreślają brak możliwości skutecznego nacisku na rządowych decydentów.

- Jeżeli sprawy gospodarki morskiej reprezentowane są na poziomie podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, to na tym samym poziomie będą rozpatrywane w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwie Finansów - mówi Piotr Masny, przewodniczący Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR). - Pani minister Wypych-Namietko zrobiła wszystko co było w jej kompetencjach, ale przy braku przebicia „wyżej”, nie da się więcej zdziałać.

Co z ustawą o zatrudnieniu?

No właśnie, opodatkowanie marynarzy. Ministerstwo Gospodarki Morskiej, a później resort kierowany przez panią minister Wypych-Namietko czyniły wysiłki na rzecz powrotu naszych statków pod biało-czerwoną banderę. Mogłoby to nastąpić, gdyby weszła w życie ustawa o zatrudnieniu marynarzy, dzięki której pracujący na polskich statkach marynarze uzyskaliby specjalny status, pozwalający im płacić symboliczne podatki i składki ubezpieczeniowe. A to czyniłoby polski system atrakcyjnym na tle światowej konkurencji i zachęcało do przeflagowywania jednostek pod biało-czerwoną banderę. Dzięki temu nasz budżet otrzymywałby chociaż część podatków, które w obecnej sytuacji trafiają do krajów „taniach bander”. Pierwszym krokiem w tym kierunku była ustawa o podatku tonażowym, przygotowana jeszcze przez ministra gospodarki morskiej Rafała Wiechecckiego. Drugi krok, czyli wspomniana ustawa o zatrudnieniu, od czterech lat nie został zrobiony. Dlaczego?

- Ponieważ jest to decyzja stricte polityczna - wyjaśnia Piotr Masny. - I musi być uzgodniona przede wszystkim z ministrem finansów, a nie podsekretarzem stanu w tym ministerstwie.

Masny ma nadzieję, że Sławomir Nowak, od niedawna minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, mający za sobą m.in. piastowanie stanowiska szefa gabinetu politycznego premiera, będzie umiał porozumieć się z ministrami finansów i polityki społecznej „jak równy z równym”. Jego zdaniem, trzeba też radykalnie zmienić podejście do tematu:

- Minister powinien sobie zadać pytanie: czy tworzy prawo dla tych dwustu polskich marynarzy pływających w tej

chwili pod polską banderą, czy dla pozostałych trzydziestu tysięcy pracujących na jednostkach innych bander? - tłumaczy przewodniczący APMAR. - Minister musi też zdać sobie w końcu sprawę z faktu, że Konwencja o Pracy na Morzu, a nie na przykład o pracy w kopalni, pracy lekarza czy nawet pilota, powstała tylko i wyłącznie z tego powodu, że zawód marynarza podlega odmiennym, międzynarodowym uwarunkowaniom prawnym i rynkowym. Jak dotąd, mamy do czynienia z próbą wpisania tego zawodu i związanych z nim zagadnień, na przykład pośrednictwa pracy, w istniejące przepisy dotyczące rynku pracy w Polsce. Jeżeli państwu zależy na rozwoju polskiej bandery, szkolnictwa morskiego i wreszcie na utrzymaniu liczby aktywnych zawodowo polskich marynarzy, to jest to zła droga.

W maju tego roku APMAR napisał list otwarty do ministra infrastruktury, Cezarego Grabarczyka w tej sprawie. Czytamy w nim m.in.: „Koszty zatrudnienia to około 50 proc. kosztów eksploatacji statku. Jak w takim razie Polska ma konkurować z innymi krajami w Europie, które zastosowały (...) pomoc dla transportu morskiego, jeśli koszt zatrudnienia marynarza na statku pod polską banderą będzie o 60 proc. wyższy? Który armator w dobie kryzysu zdecyduje się na podniesienie polskiej bandery i wzrost ogólnych kosztów eksploatacji statków o 30 proc.? Żaden.”.

Niezrealizowane założenia

Były minister gospodarki morskiej Rafał Wiecheccki zastrzega, że stara się nie oceniać działalności swojej następczyni (niech oceny dokona szeroko pojęta branża morska – tłumaczy), podkreśla jednak różnice w dynamice prac resortu pod swoimi rządami, a tym, co zdziałał resort minister Wypych-Namietko.

- W trybie ekspresowym uchwaliliśmy ustawę o podatku tonażowym i poddaliśmy ją ratyfikacji przez Komisję Europejską - mówi. - Natomiast w uzgodnieniach międzyresortowych była nowa ustawa o pracy na morskich statkach. Przez cztery lata nie została jednak uchwalona. Ja zabezpie-

czyłem środki budżetowe, m.in. na modernizację i remont *Daru Młodzieży* w Gdyni, w tym np. na wbudowanie steru strumieniowego. Tymczasem pani minister wywołała całkowicie niepotrzebny spór sądowy o to, kto jest właścicielem *Daru Młodzieży* - Akademia Morska w Gdyni czy Skarb Państwa.

Henryk Poniatowski, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy zarzuca z kolei stronie rządowej brak dialogu społecznego, chociażby w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa.

- Wprawdzie na początku posiedzenia zespołu odbywały się dość regularnie, to jednak trudno uznać je za konstruktywne, z powodu permanentnej nieobecności wszystkich, poza minister Anną Wypych-Namietko - mówi. - W ostatnich dwu latach zaledwie dwukrotnie doszło do posiedzeń Zespołu. A warto przypomnieć, że jego celem jest prowadzenie trójstronnego dialogu sektorowego dla godzenia interesów stron podczas realizacji programu działań rządu oraz rozwiązywanie problemów dotyczących funkcjonowania żeglugi i rybołówstwa morskiego

Według Poniatowskiego poprzedni rząd nie wykazał się niczym wyjątkowym, chociażby w realizacji założeń polityki morskiej, wiele zagadnień realizowanych było z opóźnieniem (trwające dwa lata poprawianie ustawy o podatku tonażowym), lub w ogóle nie zostało zrealizowanych (brak wspomnianej ustawy o zatrudnieniu i „rzeczywistych działań” w tworzeniu chociażby zarysu dalszej ścieżki kariery zawodowej dla marynarzy).

- Krótko mówiąc, od samego stworzenia „Założeń” nic nie powstanie - wyja-

Fot. Czesław Romanowski



Anna Wypych-Namietko:
- W porównaniu z latami 2004-2006
zanotowano siedmiokrotny wzrost wartości
inwestycji w infrastrukturę morską.

śnia. - Zamiast je tworzyć, należałoby raczej dokonać merytorycznego przeglądu problemów i postulatów zawartych w przyjętej przez rząd „Strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015”. Zamieszczone tam konkretne zadania, wraz z terminem realizacji i wyznaczeniem wykonawcy, winny zostać zaktualizowane. Może wówczas posunęlibyśmy się chociaż krok do przodu.

- Ale, żeby było uczciwie, rząd realizuje ogromne zadanie wprowadzenia poprawek do Konwencji STCW - dodaje przewodniczący OZZOiM. - Jak wielka to praca, wiedzą tylko ci, którzy się tym zajmują. W tym przypadku bardzo prawdopodobne jest, że wszystko odbędzie się w zaplanowanym terminie. Czyli jest jakiś pozytyw.

No właśnie – pozytywy. Arkadiusz Litwiński, poseł Platformy Obywatelskiej ze Szczecina, widzi ich całkiem sporo:

- Z pewnością na podkreślenie zasługują inwestycje państwowe, lub przez państwo współfinansowane, w infrastrukturę na terenach portów, ale też akwenów i ładzie, poprawiające dostępność polskich portów - mówi. - Mam nadzieję, że pewne dysproporcje geograficzne zostaną w przyszłości wyeliminowane. Warto też przypomnieć korzystne zmiany w opodatkowaniu VAT przeladunków portowych i procedurach celnych idących w kierunku zrównania pozycji konkurencyjnej portów polskich i niemieckich. Zwiększyły się nakłady na ochronę brzegów morskich i odtwarzanie plaż. Z pewnością Polska musi uzyskać umocnienie formalne deklaracji kanclerz Niemiec Angeli Merkel w sprawie zniesienia ograniczeń rozwojowych portów ujścia Odry, wynikających z ułożenia Gazociągu Północnego.

Dla dra Dwojackiego wspomniane przez posła Platformy plusy, są faktycznie minusami:

- Nie umiano ułożyć relacji z Niemcami, zarówno jeżeli chodzi o gazociąg „Nord

Stream”, jak i użytkowania redy portu w Świnoujściu, czy w sprawie uzgodnienia zagospodarowania Odry granicznej. Osobną sprawą są kompletnie niezrozumiałe decyzje podatkowe, w tym dotyczące VAT w portach (chodzi o zwiększenie podatku od usług portowych, co czyniłoby je nieopłacalnymi, a z czego ostatecznie rząd się wycofał – red.)

Piotr Dwojcki:
- W ciągu ostatnich lat nie stworzono polityki morskiej Polski.

Stoczniowy niesmak

Jeżeli mówimy o gospodarce morskiej, nie sposób pominąć gałęzi, która nie podlega Ministerstwu Infrastruktury, ale Skarbu, czyli przemysłu stoczniowego. Tu, jeżeli chodzi o kwestie, na które wpływ miał nasz rząd, nie działa się, mówiąc oględnie, najlepiej. Sformułowanie „katarski inwestor” na lata stało się synonimem nieudolnych albo wręcz jawnie dezinformujących i oszukańczych działań ekipy rządowej.

Chodzi oczywiście o aferę z tajemniczym inwestorem z Bliskiego Wschodu, który, według byłego ministra skarbu Aleksandra Grada, miał kupić majątek po stoczniach w Gdyni i Szczecinie i rozpocząć tam działalność stoczniową. Optymistyczne zapowiedzi zakończyły się kompletnym blamażem ministra, tajemniczy inwestor zapadł się pod ziemię, postoczniowy majątek sprzedano kilkunastu mniejszym, rodzimym podmiotom. Olbrzymi niesmak pozostał.

- Ministerstwo Skarbu sprawujące nadzór właścicielski nad stoczniowym majątkiem nie wywiązało się ze swego zadania - mówi Arkadiusz Aszyk, członek zarządu Stoczni Gdańsk, który wcześniej pełnił podobną funkcję w stoczni gdyńskiej.

- I to nie tylko kwestia obecnego rządu, bo poprzedni wcale nie był lepszy. W Szczecinie nic się nie dzieje, ludzie potracili pracę.

Joachim Brudziński:
- Wysoko oceniamy merytoryczne kompetencje pani minister Anny Wypych-Namiołko, która dała się poznać jako dobry człowiek morza.



Fot. Czesław Romanowski

Część branży stoczniowej wciąż nie może otrząsnąć się po szoku, jakim była likwidacja, pod naciskiem Komisji Europejskiej, dwóch największych naszych stocznii. Co ciekawe, strona rządowa nie uważa tej sprawy za swoją porażkę. W „Raporcie z przebiegu realizacji polityki morskiej RP za 2010 rok”, przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, czytamy: „Inwestorzy, którzy uruchomili produkcję na terenie Stoczni, pozyskują nowe kontrakty, we współpracy z innymi firmami realizują spójną wizję rozwoju w Rzeczypospolitej Polskiej rynku offshore i jego sektorów. Na dawnym terenie Stoczni Gdynia pracuje aktualnie około 1500 osób, z czego znaczącą część stanowią byli stoczniowcy. Potencjalnym efektem realizacji planowanych projektów w zakresie budowy i remontów jednostek pływających oraz produkcji konstrukcji stalowych będzie zwiększenie zatrudnienia do około 3000 osób. Na terenie byłej Stoczni Szczecińskiej nowi właściciele wypracowują rozwiązania dla dokonania rewitalizacji tego terenu, które będą najkorzystniejsze z punktu widzenia interesu lokalnego i społecznego.”

Jednym słowem: jest dobrze. Na postoczniowych terenach dzieje się dużo, a ludzie mają pracę. Ani słowa chociażby o tym, że większość stoczniowców zatrudnionych jest na niekorzystnych warunkach (nie etat, a własna firma), a prowadzona produkcja niewiele ma wspólnego ze „spójną wizją rozwoju”.

Na straży interesów

Posel Prawa i Sprawiedliwości Joachim Brudziński, przewodniczący Komitetu Wykonawczego tej partii, na działaniach rządu Donalda Tuska jeżeli chodzi o go-

Fot. Czesław Romanowski



spodarkę morską, nie pozostawia suchej nitki. Według niego największym, najbardziej zasadniczym błędem był brak jakichkolwiek działań rządu, których rezultatem lub choćby celem, było doprowadzenie do wstrzymania budowy Gazociągu Północnego („Nord Stream”).

- Jest to inwestycja niezwykle szkodliwa dla polskiego bezpieczeństwa oraz żywotnych interesów gospodarczych - tłumaczy. - Cenę za poczynione przez premiera Donalda Tuska zaniechania przyjdzie zapłacić zarówno nam, jak i naszym dzieciom. Zgoda na położenie gazociągu narusza naszą zdolność gospodarowania na Morzu Bałtyckim, na dowód czego niech będzie mi wolno wspomnieć, że na skutek ułożenia tej infrastruktury, do Zespołu Portów Szczecin – Świnoujście nie będą mogły już wpływać statki o maksymalnym możliwym zanurzeniu dla akwenu Morza Bałtyckiego (o Gazociągu Północnym piszemy na str. 8 tego wydania - red.). Jak zatem ma się rozwijać ten port, skoro nie będzie możliwe przyjmowanie największych masowców lub też – co mogło mieć miejsce w przyszłości – statków kontenerowych.

Joachim Brudziński przypomina, że w okresie, kiedy Ministerstwem Gospodarki Morskiej kierował Marek Gróbarczyk, podjęto decyzję i przeprowadzono wszelkie niezbędne prace koncepcyjne i architektoniczne związane z lokalizacją i budową Portu Gazu Skroplonego LNG w Świnoujściu. Uczyniono to w niespełna rok.

- Dla porównania, premier Donald Tusk potrzebował przeszło sześć miesięcy tylko na to, aby podjąć decyzję, czy budowa gazoportu w ogóle będzie kontynuowana i jaka ma być ostateczna lokalizacja inwestycji - podkreśla poseł i dodaje, że PiS z satysfakcją przyjęło utworzenie w obecnej kadencji Sejmu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które powinno stać na straży interesów branży morskiej oraz stanowić dobrą podstawę do wzmocnienia tej branży w krajowym i międzynarodowym systemie gospodarczym.

- W tej mierze wysoko oceniamy merytoryczne kompetencje pani minister Anny Wypych-Namietko, która dała się poznać jako dobry człowiek morza, sprawny administrator, jednakże – co musi zostać wyartykułowane – osoba pozbawiona w przeszłym rządzie jakichkolwiek wpływów politycznych. Życzymy jednak pani minister, aby w obecnym składzie Rady Ministrów uzyskała jak najwięcej zwolenników, co w rezultacie doprowa-

dzi do zwiększenia znaczenia gospodarki morskiej oraz ludzi z nią związanych na mapie gospodarczych planów rządu.

Wysiłki wszystkich resortów

Sama minister Wypych-Namietko, przesłana o ocenę swojej kadencji w wywiadzie dla portalu Morza i Oceany, stwierdziła, iż „ostatnie cztery lata nie są czasem zmarnowanym dla rozwoju sektora morskiego w Polsce”. Pytana o sukcesy, mówi:

- Pragnę przede wszystkim podkreślić, że od samego początku kadencji rząd realizuje politykę morską w odejściu od sektorowego wymiaru działań na rzecz zintegrowanego podejścia do spraw morskich, co przyniosło znacznie lepsze rozumienie i postrzeganie sektora gospodarki morskiej w Polsce. Na działania rządu z zakresu polityki morskiej składały się wysiłki wszystkich resortów i służb związanych z prowadzeniem spraw morskich. Wszystkie one włączone są w prace Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej RP, który stanowi rządowe forum współpracy nad ogółem spraw morskich. Po raz pierwszy pozwoliło to na kompleksowe ujęcie całości kwestii morskich w Polsce.

Rafał Wiechecki:

- Przez cztery lata ustawa o pracy na statkach nie została uchwalona.

Pani minister podkreśla, że w porównaniu z latami 2004-2006 zanotowano siedmiokrotny wzrost wartości inwestycji w infrastrukturę morską. Wśród sukcesów wymienia m.in. budowę falochronu dla portu zewnętrznego w Świnoujściu, jako jedną z inwestycji towarzyszących budowie terminalu LNG, budowę i modernizację połączeń lądowych portów morskich z ich zapleczem ładunkowym oraz nową ustawę o bezpieczeństwie morskim, o ochronie żegluga i portów morskich, czy zmianę ustawy o Izbach Morskich.

A co z ustawą o zatrudnieniu marynarzy?

- Ministerstwo pracuje, przy aktywnym udziale przedstawicieli marynarzy oraz armatorów nad projektem nowej ustawy o pracy na morzu, która wdroży Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu z 2006 r. i wprowadzi przepisy tworzące przyjazne środowisko dla funkcjonowania przedsiębiorstw żeglu-

gowych. Zdaję sobie sprawę, że uchwalenie tej ustawy jest od dawna oczekiwanym przez środowisko polskich armatorów morskich oraz przez środowisko polskich marynarzy.

Minister Wypych-Namietko ma nadzieję, że „polityka morska RP będzie postrzegana przez szerokie masy społeczeństwa jako oczywiste działanie ogólnonarodowe o wymiarze międzynarodowym.”

Port bez statków

Kpt.ż.w. Wiktor Czapp, przewodniczący Rady Szczecińskiego Klubu Kapitanów Żegluga Wielkiej, podsumowuje:

- Zabiegi powrotu biało-czerwonej na polskie statki trwają już od niemal dwu-

Fot. Czesław Romanowski



dziestu lat. Wszyscy tylko dyskutują, a wyniki są prawie żadne. Cztery lata temu, krótko po objęciu funkcji podsekretarza stanu przez panią kapitan Annę Wypych-Namietko, dyskutowaliśmy z nią na ten temat i wówczas obiecywała, że będzie się starała o powrót polskiej bandery. Minęły cztery lata i co? I nic. Zawsze we wtorki spotykamy się z kolegami kapitanami w Klubie pod Masztami w Akademii Morskiej na Wałach Chrobrego w Szczecinie. Z tego miejsca widzimy szczeciński port jak na dłoni. Przykro się robi na widok portu bez statków i nieruchomych dźwigów...

Minister Sławomir Nowak pozostawił Annę Wypych-Namietko na stanowisku podsekretarza stanu w swoim ministerstwie.

Czesław Romanowski



Wyprawa do powtórki

Ren mi niestraszny

Polak potrafi!

3,5 tysiąca kilometrów rzekami i kanałami Europy przepłynął hausbot Żeglugi Wiślanej, aby promować piękno polskich szlaków żeglugowych. Ekspedycja, która trwała półtora miesiąca (11 września – 15 listopada) zakończyła się sukcesem. O rejsie, który odbywał się pod naszym patronatem, było głośno nie tylko w Polsce, ale także w Niemczech, Belgii czy Holandii. Łukasz Krajewski, właściciel Żeglugi Wiślanej, już zapowiada, że wyprawa zostanie powtórzona w przyszłym roku, tym razem na innej, jeszcze dłuższej trasie, najprawdopodobniej z Gdańska aż do Francji. O ekspedycji pisaliśmy dwukrotnie – w lipcowym i październikowym numerze „Naszego MORZA”. Poniżej publikujemy relację jednego z jej uczestników.



Holandia - miejska przystań w Roermond.

Na Mozie, przeprawę przez Ardeny nazwaliśmy przełomem Dunacja.

niesie ją na środek prosto „pod koła” barek, a tu woda zimna, do domu daleko...

Ale co tam, raz się żyje. Podjąłem rękawicę i zgłosiłem udział czteroosobowej załogi. Nie musiałem namawiać Zosi, mojej żony, dzielnie mi partnerującej w wielu wyprawach barkowych, z pozostałymi jednak członkami załogi były pewne trudności... Wreszcie znalazłem dwóch dzielnych marynarzy i byliśmy gotowi. Wyruszyć na szlak mieli: Zosia Zubczewska, Michał Dembiński, Stefan Zubczewski i Andrzej Jachimiak.

Krótką naradą, zakupy i w drogę. 1200 km samochodem, aby złuzować Łukasza w Liege (Belgia). Po drodze telefon, że Łukasz się do Liege „nie wyrobi”, zatem spotkamy się w Namur. Trasa troszkę się nam wydłuża... Wreszcie zaokrętowanie i nocowanie przy miejskim nabrzeżu. Rano odwozimy Łukasza na lotnisko. Na wodę wychodzimy po południu. Krótki odcinek rzeki Mozy i zrobiło się ciemno. Noclegu szukaliśmy po omacku. Zaczumowaliśmy do napotkanego krzaka w jakiejś ponurej zatoczce. Rano okazało się, że nie wolno tam było wchodzić łodzią motorową – rezerwat. Szybko, na małych, cichutkich obrotach, uciekliśmy z miejsca przestępstwa...

Klucz pod doniczką

Następny dzień to marina w Liege, w centrum miasta. Jest woda, prąd, a w kapitanacie nikogo. Nocowaliśmy za darmo. Kolejny nocleg w Maastricht, w komfortowej marinie, a w kapitanacie... Byłby kłopot z wyjściem do miasta, bo miejsce ogrodzone i furka zamknięta, ale



Jesteśmy w Liege.

w sąsiednim Yacht Clubie mała balanga i tam otrzymaliśmy od podpitego członka klubu uniwersalny klucz do wszystkiego – do łazienki, pryszniców, furki do miasta. Poprosił, aby rano, przed wyjściem na wodę klucz zostawić pod doniczką z pelargonią. Czyż nie urocze?

Przez kilka dni przyjemnie, raz Holandia, raz Belgia, czasem Niemcy, nigdy nie wiedzieliśmy, w jakim jesteśmy państwie. Przeprawa Mozą przez Ardeny przypominała przełom Dunajca. Przyjemnie pływać po Unii. To, że znaleźliśmy się w innych granicach sygnalizowały tylko nasze komórki, informując o telefonach konsulatów...

Żeby jeszcze relacja naszych zarobków do cen unijnych była lepsza... Na szczęście jedzenie mamy z RP, jakoś przebidujemy.

Codziennie rano ruszając w drogę włączaliśmy nadajnik GPS, dzięki któremu można było śledzić na bieżąco, gdzie się aktualnie znajdujemy. Wystarczyło wejść na www.zeglugawislana.pl i tam w „googlową” mapę.

Po kilku dniach REN. Od razu na wstępie zimny prysznic. Było już po południu i bardzo wiało. Trafiliśmy na jakiś upiorny ruch barek na rzece i silny, nawet bardzo silny prąd. Po trzech kilometrach pokonanych w ponad godzinę, zawinęliśmy szczęśliwie do mariny w Nijmegen. Opłata w „parkometrze” (11,5 euro), podłączenie do prądu i wody bieżącej.

- Jest dobrze - mówi Michał, nasz drużyna oficer (bo pierwszy, to moja żona, kapitanowa Zosia).

Idziemy na miasto, na pizzę. Jest dobrze. Przecież popłynęliśmy do przodu,



Miejscowość Huy, tu zrobiliśmy zakupy.



Namur – miejsce naszego zaokrętowania.

mimo wiatru w twarz, przeciwnego nurtu i fal wzbudzonych przez śruby gigantycznych barek. Całą noc słyszymy warokot ich potężnych silników, bo one nocą też pływają. Raniutko, zaraz po porannej kawie w drogę, w górę Renu. Normalnie pływaliśmy na 2000 obrotach naszego niezbyt mocnego diesla. Tym razem podkręcamy - 2800. Na łódce robi się głośno. Po kilku godzinach staje się to męczące. Posuwamy się ok. 6 km na godzinę, a miejscami 2-3 km. To niezły wynik. Barka dzielnie wspina się na wysokie fale i dobrze słucha steru. Po kolejnym noclegu pokonaliśmy drugi odcinek do Wesel, gdzie schodzimy z Renu. Dwa dni, 72 km pod prąd. Wypaliliśmy sporo ropy, ale nasza *Dominika* spisała się świetnie.

Naprzeciw lotniskowcom

To czego dowiedziałem się o żegludzie po Renie, niezupełnie pokrywało się z przeczytanymi wcześniej informacjami. Było lepiej niż się spodziewałem. Najgor-



Stacja benzynowa, supermarket dla barek.



Transport samochodów Renem.

Raniutko, zaraz po porannej kawie w drogę, w górę Renu.

sze dla naszej łódki były zestawy barek pchane przez „pchacze”. Składały się z co najmniej sześciu, a czasem nawet dziewięciu jednostek, każda o długości najmniej 80 metrów. Nazywaliśmy to coś – lotniskowcami. Niestety, potężny pchacz zostawiał za sobą nawet ponad 1,5-metrowe fale. Często lotniskowce mijały nas o kilka metrów. Poza tym jednak Ren – SPOKO!!!

Od Wesel musieliśmy się spieszyć, bo byliśmy umówieni z naszymi następcami prawie 22 km dalej. To tylko – bagatela – 3 godziny płynięcia, ale po drodze... dwie śluzy. Przeprowa przez nie opóźniła nas o 1,5 godziny. Sprawdzamy się w płynaniu po ciemku. Mamy przecież oświetlenie nocne! Udało się. Zanocowaliśmy w marinie Dorsten – Motor – Yacht – Club (10,5 euro). W kapitanacie oczywiście nikogo, a furka zamknięta. Tymczasem przed nami zielona noc... Poszperaliśmy w naszej łódce i znalazło się coś na wieczór.

O świcie telefon od zmienników, że nadciągają. Dokonaliśmy wymiany załogi. Gdy robiłem ostatnie zdjęcie *Dominiki*, łza mi się w oku zakręciła. Popływałoby się jeszcze...

Życzyliśmy zmiennikom dopłynięcia do celu – Berlina – o czasie. To w końcu prawdziwe wilki morskie: kapitan żeglugi wielkiej, kapitan jachtowy i dwóch soppockich morsów, panowie 60 plus! Wszyscy z Wybrzeża: Andrzej Dembiński, Zbigniew Frydrych, Andrzej Rzycki i Jan Śliwień.

Nawet się dobrze nie rozpakowali, jak już odeszli od pomostu. Widać było, że „zdobędą” Berlin o czasie, czyli 15 listopada. Trzy dni później hausbocik „Vistula Cruises 30” miał przecież „wystąpić” na berlińskich targach „Boot und Fun 2011”.

Na Berlin!

Zrobiło się zimno, w nocy nawet ok. 4 stopnie na minusie. Już po sezonie i o mariny, gdzie można się podłączyć do prądu (co oznacza ciepło) oraz wody, coraz trudniej. Ogrzewanie na łódce wprawdzie jest, ale pożera sporo gazu.



Płactwo na Mozie.



Statek pasażerski z Bazylei.

Inna sprawa, że pełna, rezerwowa butla z gazem, którą nabyliśmy jeszcze z Łukaszem w Belgii, okazała się mieć inny gwint. I jak tu się podłączyć? Polak jednak potrafi. Niemniej chłopaki woleli gaz oszczędzać, toteż trochę marzli, co powodowało, że już o świcie wyruszyli w dalszą drogę. Bardzo im współczułem z powodu mrozu. Kiedy przyszedł kryzys „wypalili” butlę w 2,5 dnia i szczęśliwie nie zamarli!

Cały czas ich śledziłem za pośrednictwem satelity. Trzy razy rozmawialiśmy przez telefon. Na bieżąco relacjonowałem w internecie ostatni etap ekspedycji. A oni strasznie szybko zasuwali.

Ostatniego dnia, 15 listopada, prawie przyrosłem do komputera, obserwując jak nasi dzielni marynarze szybko posuwają się w kierunku Berlina. Kiedy osiągnęli docelową marinę, zadzwoniłem z gratulacjami i spełniłem toast zwycięstwa – oni niemieckim, a ja polskim piwem.

Tak to było i mam nadzieję, że na tym nie poprzestaniemy!

Tekst i zdjęcia:
Stefan Zubczewski



Na wschód Północną Drogą Morską

Gaz płynie

W sezonie żeglugowym 2011 Rosjanie zdecydowali się kontynuować wysiłki ukierunkowane na utrzymanie pozycji lidera arktycznej żeglugi. W czerwcu Północną Drogę Morską pokonał idący z Murmańska do Chin zbiornikowiec *Perseverance* z 70 tys. ton kondensatu gazowego na pokładzie.

Po 15 dniach żeglugi (na części trasy jednostka eskortowana była przez lodołamacz *Jamał*) ze średnią prędkością 7,5 węzła statek dotarł do Chin.

17 lipca na kolejny zbiornikowiec, *STI Heritage*, załadowano w Vitinie, w terminalu należącym do Novatek's Purovsky Gas Condensate Processing Plant, 61 tys. kondensatu gazowego. 19 lipca, po krótkim postoju w Murmańsku, jednostka ruszyła Północną Drogą Morską na wschód. U północnego krańca Nowej Ziemi oczekiwał

na niego lodołamacz atomowy *Wajgacz*. Towarzyszył zbiornikowcowi do Cieśniny Beringa, którą osiągnięto 29 lipca. Średnia prędkość zespołu na Północnej Drodze Morskiej wyniosła zatem około 14 węzłów. Następnie *Heritage* samodzielnie ruszył do Map Ta Phut w Tajlandii, który to port osiągnął 16 sierpnia.

Port Vitino

Rosyjski port na Dalekiej Północy rozpoczął funkcjonowanie całoroczne w 2001 roku (od 1995 pracował sezonowo). Leży nad Morzem Białym, kilka kilometrów od Kandałakszy, na zachodnim wybrzeżu Zatok Kandałaksza (wcinającej się na 185 km w ląd między Półwyspem Kolskim a Karelią, szerokość wejścia do zatoki wynosi 67 km, a głębokości dochodzą do 330 m). Inwestycja zrealizowana została ze środków pozabudżetowych. Port specjalizuje się w przeładunkach ropy surowej oraz kondensatu gazowego (stabilizowanego). Tor podejściowy do portu (o długości 18 mil morskich) ma 12,5 m przy niskiej wodzie (średni skok pływu to około 3 m) i oznakowany jest 38 pławami z beaconami. Obecnie w Vitinie znajdują się cztery nabrzeża: pierwsze używane tylko przez pomocniczy tabor portowy, drugie i trzecie wykorzystywane przez zbiornikowce dowozowe i czwarte, gdzie obsługiwane mogą być jednostki o długości 230 m, szerokości 32 m i zanurzeniu 10,9 m.

STI Heritage podczas pokonywania Północnej Drogi Morskiej.



Zbiornikowce na Północnej Drodze Morskiej

Największym – jak dotąd – statkiem, który przemierzył Północną Drogę Morską był należący do rosyjskiego armatora Sovcomflot (Sowriemmiennyj Komerczijskij Flot), zbiornikowiec *Władymir Tichonow*. Jednostka, należąca do klasy „Suezmax”, przewoziła 120 tys. kondensatu gazowego. Zbiornikowiec opuścił Murmańsk 20 sierpnia i ruszył w asyście lodolamacza atomowego *50 let Pobiedy*, do którego na wysokości Wysp Nowosyberyjskich dołączył *Jamał*. Żegluga jednostki była stosunkowo powolna, gdyż przy okazji rejsu wytyczano nową, głębokowodną trasę żeglugową, biegnącą na północ od Wysp Nowosyberyjskich. Ma ona ułatwić żeglugę innym wielkim zbiornikowcom, a potencjalnie innym stat-

kom handlowym, na przykład zbiornikowcom LNG i kontenerowcom. Po 22 dniach żeglugi zbiornikowiec zawinął do chińskiego Ningbo.

Perseverance, *STI Heritage* i *Władymir Tichonow* są jednostkami z klasą lodową 1A, budowanymi specjalnie z myślą o eksploatacji w Arktyce. O ile ostatnią jednostkę zamówił rosyjski armator państwowy (Sovcomflot to silna firma, która w latach 2007-2008 przejęła noworosyjski Novship, a obecnie posiada 149 statków własnych, czarteruje dodatkowo siedem, a w stoczniach na jej zamówienie powstaje 17 kolejnych), o tyle dwa pierwsze powstały w odpowiedzi na pogłębiający się rynek arktycznych usług transportowych.

W jednostki takie postanowiła więc zainwestować zarejestrowana na Wyspach Marschalla spółka żeglugowa Scor-

pio Tankers INC specjalizująca się w eksploatacji produktowców (12 statków własnych i siedem w czarterze na czas), do której należy *STI Heritage* (oraz dwa dalsze statki z klasą 1A i po jednym z klasą 1B i 1C w grupie jednostek własnych, a także trzy z klasą 1B w grupie jednostek czarterowanych). Podobnie postąpiła, posiadająca siedzibę w Belgii, firma Transpetrol (obecnie 11 zbiornikowców do 45 tys. ton i dwa gazowce po 110 tys. ton), zamawiając w 2003 roku dwa pierwsze produktowce z klasą lodową – *Perseverance* i *Affinity*.

Eksport północnym szlakiem

W bieżącym sezonie wszystkie trzy wymienione wyżej jednostki żeglowały w czarterze kompanii Novotek, drugiej co do wielkości firmy rosyjskiego sektora



Zbiornikowiec *Bielokamienka* (po prawej) jako mobilny pirs przeładunkowy ropy naftowej.





Bezpieczeństwo żeglugi na Północnej Drodze Morskiej gwarantuje flotylla rosyjskich lodolamaczy, której rdzeniem są jednostki o napędzie atomowym.



Zbiornikowiec Bielokamienka zakotwiczony na Morzu Białym. Będzie pełnił kluczową rolę w rosyjskich planach eksportu ropy naftowej z Dalekiej Północy.



„Arktyczne” zbiornikowce kompanii Novotek.

gazowego. *Perseverance*, który to statek zainaugurował sezon żeglugowy 2011 na Północnej Drodze Morskiej, był również jednostką, który go zamknął, przechodząc 18 listopada Cieśniną Beringa na Pacyfik. Był to równocześnie dziewiąty rejs zbiornikowca w sezonie nawigacyjnym, który

był o ponad miesiąc dłuższy niż rok temu. Tym samym koncern Novotek przekroczył plany eksportu koncentratu gazowego północnym szlakiem – zakładano wywóz 420 tys. ton, osiągnięto 600 tys. ton (ponad ośmiokrotnie więcej niż w roku 2010). Zdaje się to wskazywać, że ark-

tyczne rejsy zbiornikowców przechodzą z fazy eksperymentalnej w rutynową. Powodzenie arktycznych przedsięwzięć żeglugowych może w znacznym stopniu przyczynić się do wzrostu rentowności rosyjskich zamierzeń wydobywczych na Dalekiej Północy, gdyż uniezależnia wy-

Zbiornikowce z Północnej Drogi Morskiej

Statek	Budowa	Dostawa	Klasa lodowa	Wymiary Dł x szer x Zan [m]	Nośność [tony]	Pojemność brutto	Operator	Bandera
<i>Władimir Tichonow (Vladimir Tikhonov)</i>	Deawoo Shipbuilding Marine Engineering, Republika Korei	2006	1A	280,50 x 50,0 x 23,00	162 262	87 160	Unocom Management Cyprus	Liberia
<i>STI Heritage</i>	Onomichi Dockyard Co., Japonia	2008	1A	228,50 x 32,30 x 14,50	73 919	40 865	Scorpio Ship Management	Wyspy Marschalla
<i>Perseverance</i>	STX Shipbuilding, Japonia	2005	1A	228,00 x 32,20 x 14,70	73 778	42 661	Transpetrol TM AS	Singapur

Zbiornikowiec STI Heritage w żegludze w lodach za rosyjskimi lodolamaczami.

Kondensat gazowy

Ciekła mieszanina węglowodorów wykroplonych z gazu na skutek zmiany ciśnienia i temperatury. W fazie gazowej są one składnikami „surowego” gazu ziemnego. W trakcie procesów oczyszczania gazu ziemnego są od niego oddzielane przez skraplanie. Stabilizowany kondensat C5+ (pentany i cięższe węglowodory) można przewozić i magazynować w podobnych warunkach, jak np. benzynę.

ma zamierza wznieść tam instalację do skraplania gazu ziemnego, który transportowany byłby dalej na pokładach zbiornikowców LNG).

Z planami rozwoju arktycznej żeglugi ściśle koresponduje zamiar odnowienia floty lodolamaczy atomowych, które są niezbędne dla utrzymania bezpieczeństwa i drożności Północnej Drogi Morskiej. Program budownictwa okrętowego przyjęty przez Atomflot zakłada pozyskanie do 2020 roku trzech takich jednostek, przeznaczonych do zastąpienia najstarszych z obecnie eksploatowanych, a także budowę (zakup) sześciu nowych lodolamaczy o napędzie konwencjonalnym.

Żegluga tranzytowa w 2012

Wszystko wskazuje, że intensywność żeglugi tranzytowej Północną Drogą Morską zwiększy się jeszcze w roku 2012. Rosjanie przygotowują się bowiem do rozpoczęcia eksportu ropy naftowej tym szlakiem. Rolę pływającej stacji załadunkowej pełnić ma, wykorzystywany w tej

roli już w obecnym sezonie zbiornikowiec *Bielokamienka* (statek o nośności 361 tys. ton zbudowany został w roku 1980 w japońskiej stoczni Mitsui Eng. & Shipbuilding Co. Ltd jako *Berge Pioneer*; w 1994 roku przebudowany został na pływającą stację magazynowo – przeladunkową, jest własnością firmy Rosnefteflot, spółki zależnej państwowego koncernu Rosneft). Działania takie zgodne są z dalekosiężnymi zamierzeniami państwa. We wrześniu 2011 roku premier Putin powiedział wszak na drugim Międzynarodowym Forum Arktycznym odbywającym się Archangielsku: - (...) *naszym zamiarem jest uczynić z Północnej Drogi Morskiej kluczową arterię transportową o globalnym znaczeniu. Wierzymy, że szlak ten ma przed sobą jasną przyszłość jako trasa transportowa zdolna konkurować z tradycyjnymi, zarówno pod względem kosztów, poziomu bezpieczeństwa, jak i jakości obsługi.*

Krzysztof Kubiak

REKLAMA

Wesołych Świąt Bożego Narodzenia!
Rodzinnego ciepła przy wigilijnym stole.
Pomyślności w Nowym Roku 2012
naszym partnerom handlowym
życzy

Zatoga i Zarząd
Morskiej Obsługi Radiowej Statków



Dobowa dawka energii

Z Aleksandrem Dobą, podróżnikiem, pierwszym człowiekiem, który samotnie przepłynął Atlantyk kajakiem między kontynentami, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Jak się czuje największy kajakarz w historii świata?

- Nie bardzo przyjmuję do siebie takie określenie. Jestem kajakarzem-turystą i różne przymiotniki, które są mi przypisywane uważam za dodawane na wyrost.

- Niepotrzebna skromność. Liczyby mówią same za siebie. Przepłynął pan już kajakiem 70 tysięcy kilometrów, w tym kilkanaście tysięcy mo-

rzem! Nikomu do tej pory nie udało się taki wyczyn. I, jak słyszymy, nie zamierza pan na tym poprzestać.

- Do Polski przyleciałem na kilkumiesięczną przerwę - głównym celem jest zdobycie funduszy na następną wyprawę. Mój kajak został w Ameryce Południowej, przy ujściu Amazonki. Więc jak widać, jestem w trakcie. Energii i sił mi nie brakuje i o zakończeniu absolutnie na razie nie myślę.

- Słyszał pan o Williamie Willisie? To amerykański żeglarz, który w wieku 61 lat po raz pierwszy pokonał Pacyfik na tratwie. W wieku 70 lat zrobił to po raz drugi. Trzy lata potem wyruszył przez Atlantyk na małej żaglówe i zginął. Pan miał 58 lat, kiedy po raz pierwszy próbował przepłynąć Atlantyk kajakiem, po raz drugi, tym razem z sukcesem, zrobił to pan w tym roku, w wieku 65 lat.

Teraz planuje pan pokonanie Pacyfiku. Nie widzi pan podobieństw pomiędzy wami? Nie boi się pan, że skończy jak on?

- Taką obawę mam przed każdą solidniejszą wyprawą. Staram się przygotować i przewidzieć wszelkie rzeczy, które mogą sprawić mi trudności. Nie mam tendencji samobójczych, dlatego staram się zwrócić uwagę przede wszystkim na to, co może stanowić potencjalne zagrożenie. Oczywiście, mimo że jestem przygotowany na wszystko, to jednak żywioł wielokrotnie sprawiał mi niespodzianki. Bo ostatecznie wszystkiego się przewidzieć nie da. Przy długiej wyprawie, szczególnie w miejsca egzotyczne, przykre zdarzenia mogą nas spotkać i ze strony żywiołu, i ze strony ludzi... Mój anioł stróż jest dosyć zapracowany.

- Czyli uważa się pan za człowieka ostrożnego?

- Powiem tak, zdaję sobie sprawę z ryzyka związanego z moimi wyprawami, ale nie szukam niebezpiecznych przygód. Gdybym stwierdził, że prawdopodobieństwo, iż w trakcie następnej wyprawy może się stać coś złego, zrezygnowałbym z niej.

- Willis stracił życie, bo nie umiał przestać bić rekordów. Widział ryzyko, tak jak pan je widzi, ale nie potrafił się powstrzymać. A kiedy pan przestanie, panie Aleksandrze? Przecież ma pan na koncie tyle wyczy-

nów, że nie musi się już z nikim ścierać, nikomu nic udowadniać. Po co kolejna wyprawa?

- Zacytuję słowa sir Ernesta Shackletona, podróżnika, badacza polarnego z początku XX wieku: „*Morze to żywioł, którego nie zwycięży się nigdy, można być jedynie niepokonanym*”. Tego respektu przed żywiołem nigdy nie tracę. Protestuję, gdy prasa pisze, że „pokonałem Atlantyk”. Ja go nie pokonałem, ja go przepląnałem, nie dając się pokonać. Dla mnie to istotna różnica. A teraz do tematu, kolejnymi wyprawami morskimi – wymyślonymi, przygotowanymi i realizowanymi przeze mnie – ustawiałem sobie coraz wyżej poprzeczkę. W mojej kajakarskiej karierze zawsze byłem bardzo otwarty, chętny nauczenia się czegoś nowego, nowego sprzętu, nowych akwenów, nowego sposobu pływania. Jestem bardzo wszechstronnym kajakarzem, moje umiejętności pozwalają mi stawiać sobie coraz trudniejsze zadania. Mam świadomość, iż zbliżam się do granicy swoich możliwości i że właściwie „drażnię” żywioł. Ale wychodziłem cało z bardzo wielu i bardzo różnych opresji. I mam jeszcze przed sobą sporo zadań. I naprawdę chcę się dobrze do nich przygotować. Teraz chcę przepląnąć Pacyfik: między Galapagos a Markizami Francuskimi, co jeszcze się nikomu nie udało, nikt się na taki wyczyn nie porywał. Sprawdziłem się – ja i kajak – na Atlantyku. Moja

rzeczywista trasa bardzo odbiegała od zaplanowanej, była o wiele dłuższa, z zawijasami. I gdyby, że tak powiem, wyprostować tę moją trasę atlantycką, odległość byłaby podobna do tej, jaką mam zamiar pokonać na Pacyfiku.

- Ale tam też może płynąć pan zawijasami....

- Na Atlantyku miałem poważne problemy z północno-równikowym prądem wstecznym. Na Pacyfiku prądy i wiatry powinny mi raczej sprzyjać, powinno być łatwiej. Według wstępnych planów, moja wyprawa przez Pacyfik ma być etapowa, by okres tajfunów, które wieją przy brzegach Australii, przeczekać.

- Po przepłynięciu Atlantyku popłynął pan jeszcze Amazonką. Tam też o mały włos nie stracił pan życia. Został pan napadnięty i obrabowany. W tym samym czasie w Peru zginęła para innych polskich kajakarzy zamordowana przez Indian. Nie bał się pan, że historia może się powtórzyć? Po przepłynięciu Atlantyku mówił pan, że chciałby wrócić do Europy, także kajakiem, ponownie przez Atlantyk, północną trasą. Niektórzy zaczęli wtedy posądzać pana o szaleństwo. Zapytamy wprost: jest pan szalony panie Aleksandrze?

- Nie, absolutnie nie. Na marginesie, przed kilkoma miesiącami mój kolega z Gdyni rozmawiał z Jarkiem Frąckiewiczem, tym, który został później zamor-



Fot. z archiwum Aleksandra Doby



Fot. z archiwum Aleksandra Doby

Zdjęcia z archiwum żeglarsza.



Jestem kajakarzem-turystą i różne przymiotniki, które są mi przypisywane uważam za dodawane na wyrost.

dowany i powiedział mu wówczas: - Olka miota tak po tym oceanie w różne strony, musimy być przygotowani na to, że nie wróci... Ja wróciłem, a oni... Jarka znałem od 24 lat, jego żonę, Celinę, od kilkunastu. Gdy byłem w Peru, prowadziliśmy ze sobą korespondencję. Miałem złe przeczucia już po tygodniu od urwania się z nimi kontaktu, bo wiedziałem, że mają ze sobą środki łączności i stale komunikują się ze znajomymi...

A wracając do pytania, moją wyprawę transatlantycką planowałem wstępnie na kilka etapów. Pierwszy, z Afryki do Ameryki Południowej, miał być niejako etapem wstępnym na sprawdzenie kajaka - bo po raz pierwszy nim płynąłem - i mnie w tych warunkach. Nie miałem dużego doświadczenia z oceanem. Jestem żeglarzem, ale pływałem tylko po Morzu Bałtyckim i to stosunkowo niewiele. Przepłynięcie Atlantyku traktowałem jako swego rodzaju rozpoznanie. Założyłem sobie - jeśli ten pierwszy etap przebiegnie pomyślnie, wszystko się sprawdzi, kajak i ja - przygotowuję się na drugi etap, który miał przebiegać wzdłuż wybrzeży Brazylii, potem na Wyspy Karaibskie, gdzie miałem przeczekać sezon huraganów, a celem był Waszyngton, do którego zostałem zaproszony przez pana Pio-

tra Chmielińskiego, chyba największego polskiego kajakarza w historii. I gdzieś w maju tego roku miałem zamiar przepłynąć Atlantyk z Nowego Jorku do Kanału La Manche. Ale musiałem zmienić plany, bo w trakcie wyprawy atlantyckiej wysiadła mi elektryczna odsalarka. Musiałem używać zapasowej, ręcznej. Dopiero po dwóch miesiącach urządzenie odzyskało sprawność. Było za późno na kontynuowanie wyprawy, bo w jej trakcie złapałyby mnie groźne huragany. Co robić? Ze strony pana Andrzeja Armińskiego (żeglarz, właściciel stoczni w Szczecinie, który skonstruował kajak Aleksandra Doby - red.) padła wówczas propozycja, żebym popłynął Amazonką. Nie miałem tego pierwotnie w zamiarze, nie miałem map... Ale w końcu zgodziłem się, postanowiłem przetransportować kajak statkami jak najwyżej i spłynąć do ujścia Amazonki. Ostatecznie nie udało mi się. W końcu więc pan Andrzej rzucił pomysł - Pacyfik! Po długich i burzliwych dyskusjach stwierdziłem, że mój plan atlantycki przechodzi do historii i nastawiam się na Pacyfik.

- Kiedy zamierza pan wyruszyć i jaką trasą?

- W styczniu przyszłego roku powinienem przetransportować mój kajak, który

teraz stoi w porcie Belem w Brazylii, przy ujściu Amazonki, do Ekwadoru, nad Pacyfik. To nie będzie łatwe i tanie. Kadłub i instalacja elektryczna wymagają napraw, co trochę potrwa. Pierwszy etap z Guayaquil do Galapagos, około tysiąca kilometrów, sprawdzenie sprzętu i siebie. Potem przeprawa i etap do Markizów Francuskich - 2900 mil morskich w linii prostej.

- Na tym samym kajaku konstrukcji Andrzeja Armińskiego? Wytrzyma? Sam pan mówił, że wymaga napraw.

- To drobne uszkodzenia. Przetarte miejsca na kadłubie sam naprawiłem. Jeszcze instalacja elektryczna i będzie w porządku. Kajak sprawdził się na Atlantyku, cały czas czułem się w nim bezpiecznie. On jest tak zbudowany, że nie może płynąć do góry dnem, od razu „wstaje”. Miałem sześć takich wywrotek i kajak zawsze wracał do swojej pozycji. Bez niego wyprawa byłaby niemożliwa.

- Ile w pańskim sukcesie jest wkładu Andrzeja Armińskiego?

- Za każdym razem podkreślam, że bez tego wspaniałego człowieka nie byłoby mego sukcesu. Jestem mu bardzo wdzięczny za ten kajak. Przeszedłem do niego ze szkicem, jak sobie wyobrażam kajak, którym chciałem przepłynąć Atlantyk. On wziął do pomocy trzech młodych



projektantów, którzy dopracowali koncept i wymyślili te niesamowite pałaki. On nawet przebity, przepołowiony, pływa. Nie sposób go zatopić.

- Co będzie dalej? Co po Pacyfiku? Kolejny etap, który złoży się ostatecznie w wyprawę kajakiem dookoła świata?

- Póki co przepłynąłem najwęższy odcinek oceanu, między Afryką a Ameryką. Teraz przygotowuję się do próby przepłynięcia Pacyfiku. Oczywiście mam nadzieję na dopłynięcie do Australii czy południowo-wschodniej Azji, ale wszystko to są etapy, jeśli się uda jeden, będzie następny. Jestem już starszym panem na emeryturze, ale moja małżonka jeszcze pracuje, więc przez osiem godzin jest zajęta. Ale gdy też przejdzie na emeryturę, trudno mi będzie wypływać gdzieś daleko, bo ona będzie właściwie zajęta czekaniem na mnie. Upływ czasu i wiek robią swoje. Przede mną ogromne zadanie, skuteczne przepłynięcie największego ziemskiego akwenu to byłby szczyt moich wyczynowych osiągnięć.

- Opłynął pan kajakiem Bałtyk, popłynął za koło podbiegunowe, teraz

przepłynął Atlantyck. Po drodze było jeszcze kilkanaście innych, nie mniej ciekawych ekspedycji śródlądowych, jak choćby opłynięcie Bajkału. Która z tych wypraw była najtrudniejsza?

- Na Atlantyku ani razu nie czułem zagrożenia życia. W innych wyprawach tak się zdarzało. Najtrudniejszy i najwspanialszy był wypad kajakiem za koło podbiegunowe północne, z Polic do Narwiku. Wspaniałe krajobrazy i półtoragodzinna przerwa w życiorysie... Powyżej Morza Północnego, na Morzu Norweskim, wśród fiordów, gdzie już właściwie czułem się bezpiecznie, dorwał mnie sztorm, wiatry jak w górach, coś w rodzaju białego szkwału. Nie zdążyłem uciec pod brzeg, wpadłem do wody, byłem w głębokiej hipotermii, a lekarze stwierdzili później, że to właściwie cud, że sam z tego żywy wyszedłem. Niedawno też opływałem jezioro Bajkał i wówczas przez około 20 minut walczyłem o życie wykorzystując wszelkie swoje umiejętności. Było to tak, że przyszedł wielki, gwałtowny sztorm, a ja byłem przy skałach, w które waliły fale. Nie miałem żadnej

możliwości przybicia do brzegu. To były bardzo ciężkie chwile. Gdybym się wówczas wysypał...

- A która dała panu największą satysfakcję?

- Wyprawa do Narwiku, choć jeżeli chodzi o skalę, nie była imponująca, ale pełna niezwyklej wrażeń.

Nie mam tendencji samobójczych, dlatego staram się zwrócić uwagę przede wszystkim na to, co może stanowić potencjalne zagrożenie.

- Czy miał pan kiedyś taką sytuację, że mówił sobie – „mam tego dosyć, już więcej nigdzie i nigdy nie popłynę”?

- Kryzys miałem po hipotermii. Tamten sztorm trwał trzy dni, suszyłem rzeczy, byłem przygnębiony. Ale w końcu się pozbierałem. Gdybym wówczas tego nie zrobił, chyba bym już więcej nie popłynął i byśmy sobie teraz nie rozmawiali. Potem już nie miałem tak trudnych chwil. Nawet na Bajkale, gdy po walce z falami chcącymi mnie rozbić o skały, dotarłem do brzegu, położyłem się na kamieniach i cieszyłem, że się udało, że żyję. Ale nie myślałem, by to skończyć.

- Do roku 1989, kiedy zaczęły się pańskie duże ekspedycje, wiódł pan raczej spokojne życie. Pochodzi pan z Wielkopolski, ukończył Politechnikę Poznańską, potem pracował w Zakładach Chemicznych w Policach, ożenił się, doczekał dwóch synów. I nagle te kajaki.

- To było tak, że kolega z pracy przygotowywał się na spływ kajakowy błądząc palcem po mapie. Dałem się skusić, te mapy, to jak on przeżywał przygotowania sprawiły, że też postanowiłem spróbować. Mój pierwszy spływ odbył się na rzece Drawie. Po dwóch, trzech latach sam zacząłem organizować spływy kajakowe. W 1989 roku odpuściłem to sobie i przestawiłem się już na poważną turystykę. Zacząłem poznawać nasze rzeki, np. Wisłę od źródeł.

- Proszę szczerze wyznać, na co panu tak naprawdę te wszystkie kajakarskie wyczyny? Sława, pieniądze?

- Zaczęło się od rodziców, którzy starali się rozbudzić we mnie ciekawość o kolic, Polski, świata, co im się udało. Dzięki temu zacząłem uprawiać turystykę, najpierw kolarską, pieszą, górską, potem

szybownictwo, spadochroniarstwo, żeglarstwo. Kiedy przeniosłem się do Polic, musiałem porzucić szybownictwo, zacząłem interesować się kajakami. Miałem 34 lata. I stało się to moją pasją. Poznawanie nowych rzek, nowych tras, nowego sprzętu. Mam takie podejście, że pociąga mnie nowa rzeka, trasa, której nie znam. Kiedy mam do wyboru piękną, ale znaną mi już rzekę i jakąś nieznaną, zawsze wybieram tę drugą. Wyczyny, sława, pieniądze? – nic z tego. Satysfakcja z realizacji ambitnych celów w nieznanym terenie. Jeszcze na żadnej wyprawie nie zarobiłem. Zawsze dużo musiałem sam włożyć.

- Jest pan nie tylko kajakarzem, ale również żeglarzem, pilotem szybowcowym, skoczkiem spadochronowym i kolarzem. Czy te rodzaje aktywności przydały się panu w kajakarstwie?

- Dzięki szybownictwu i żeglarstwu nie miałem przy pływaniu po Atlantyku żadnych problemów z nawigacją, z właściwym kursem.

- Widzi pan jakichś swoich następców w Polsce? Może któryś z synów pójdzie pańską drogą?

- Kajakami zaraziłem całą rodzinę. Jednym z moich sukcesów jest to, że w organizowanych pod koniec kwietnia Akademickich Mistrzostwach Polski w Kajakarstwie Górskim na rzece Kamiennej koło Szklarskiej Poręby – to najtrudniejsza rzeka w Polsce – dwukrotnie, razem z moimi dwoma synami, zdobyliśmy drużynowo Mistrzostwo Polski. Mój starszy

syn był czwarty, młodszy – drugi, a ja wygrałem. Śmiałem się, gdy mój kolega podczas dekoracji skandował: - Student, student! To wielka frajda, gdy patrzyłem na swego młodszego syna, Cześka, jak płynie – raz gorzej, raz lepiej ode mnie, rozpierała mnie duma. Syn płynie lepiej od ojca!

- Co będzie kiedy już przestanie pan bić kajakarskie rekordy? Założy pan firmę zajmującą się turystyką kajakarską? A może napisze książkę o swoich wyprawach?

- Tego typu działalność wymaga czasu, zaangażowania, możliwości finansowych. Groszem raczej nie śmierdzę, więc się chyba nie zdecyduję. A książka? Namawiano mnie, może napiszę. Mam sporo materiałów: notatki, maile z wyprawy, więc kto wie?

- Pomimo swoich sukcesów nie stał się pan osobą powszechnie rozpoznawalną w Polsce.

- Póki wyglądam oryginalnie, mam tropikalne słońce we włosach, jestem rozpoznawalny w Policach, ludzie mnie zaczepiają, podają rękę. A w Polsce? W środowisku kajakarzy jestem na pewno rozpoznawalny. Z kolei w Stanach udzieliłem wielu wywiadów, dla stacji polskojęzycznych, ale nie tylko. Nie zabiegam o popularność.

- Może powinien pan popracować nad wizerunkiem?

- Czy ja wiem? Jak panowie widzą, mam w sobie duże pokłady optymizmu, energii, bo gdybym tego nie miał, gdyby moja energia pozytywna była zbliżona do

Świat w kajaku

Aleksander Doba ma 65 lat, mieszka w Policach, jest absolwentem Politechniki Poznańskiej i wieloletnim pracownikiem Zakładów Chemicznych „Police”. Kajakiem przepłynął ponad 52 tysiące kilometrów, w tym kilkanaście tysięcy po morzach. Żeglował na wszelkich dostępnych kajakach. Do historii polskiego kajakarstwa przeszły jego samotne wyprawy morskie, m.in. w 2000 roku zorganizował wyprawę „Kajakiem za Koło Podbiegunowe Północne z Polic do Narwiku”. W ciągu 101 dni samotnie przewiosłował 5369 kilometrów wzdłuż norweskich fiordów Morza Północnego i Norweskiego. Jako pierwszy człowiek samotnie przepłynął kajakiem Ocean Atlantycki z kontynentu na kontynent (z Afryki do Ameryki Południowej).

negatywnej, różne kłopoty związane z organizacją kolejnych wypraw mogłyby przeważać. Mówiłem znajomym, że oprócz telefonów satelitarnych, miałem na Atlantyku jeszcze jeden środek łączności, dzięki któremu będzie można do mnie za darmo wysłać wiadomości, bez użycia środków elektronicznych. Wystarczy o mnie pomyśleć dobrze, serdecznie, a ja, drogą telepatyczną, będę odbierał tę energię i będzie mnie ona niosła. I to działało! Czuję poparcie od ludzi, energia pozytywna dopływała. Jak mogłem tych ludzi zawieść?

Protestuję, gdy prasa pisze, że „pokonałem Atlantyk”. Ja go nie pokonałem, ja go przepłynąłem, nie dając się pokonać.

Fot. Lukasz Glowala



Nie wykorzystana inicjatywa

Polskie (Nie)Porozumienie Morskie

Miały być ciekawe propozycje dotyczące ratowania gospodarki morskiej, budowanie morskiej świadomości wśród społeczeństwa – nie ma nic: inicjatywy, programu, nawet strony internetowej. Po co powoływać stowarzyszenie, które nic nie robi?

Andrzej Strzeboński, wiceprzewodniczący rady programowej stowarzyszenia, wiceprezes Porty Holding w upadłości, zapewnia, że PPM działa, jest program, zgłaszają się do niego nowi członkowie, ale w czasie rozmowy telefonicznej nie potrafi wymienić nazwisk. Obiecuje przesłanie szczegółów. Po czym następuje cisza. Na mailową prośbę o program i przykłady działalności nie odpowiada Włodzimierz Gostyński, reprezentujący PPM na zewnątrz, współwłaściciel firmy zajmującej się obsługą spedycyjną, były szczeciński radny.

Polskie Porozumienie Morskie założone zostało 21 czerwca br., a jego oficjalna prezentacja odbyła się 8 lipca (pisaliśmy o tym w sierpniowym „*Naszym MORZU*”). Założyli je przede wszystkim ludzie związani ze Stoczną Szczecińską Portą Holding: Krzysztof Piotrowski i wspomniany Andrzej Strzeboński. Przewodniczącym Rady Programowej został

były dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej, Franciszek Makarewicz.

Na starcie stowarzyszenie liczyło 21 osób, jego założyciele zapowiadali szybki wzrost liczby członków. PPM za cel postawiło sobie popularyzację i budowanie świadomości spraw morskich w społeczeństwie oraz, jak mówił prezes Strzeboński, „maksymalne reaktywowanie gospodarki morskiej i przemysłu stoczniewego w Polsce”. Oburzał się na sugestię, iż stowarzyszenie tworzą osoby, które są mało znane, w większości już w „sile wieku”, bez dostatecznej siły przebicia. Ba! – porównał swoją organizację do przedwojennej Ligi Morskiej i Kolonialnej, która również na początku liczyła niewielu członków, by przed wybuchem wojny mieć ich około miliona. Zapowiadał, iż po wakacjach będzie słyhać o pomysłach stowarzyszenia, miała powstać również jego strona internetowa.

Nic takiego się nie wydarzyło. Pół roku po rozpoczęciu działalności o stowarzyszeniu nic nie słyhać, nieznane są przykłady jego działalności, nie wystąpiło z żadną inicjatywą, strony internetowej jak nie było, tak nie ma. Prezes Strzeboński, razem z prezesem Piotrowskim oraz senatorem Prawa i Sprawiedliwości Krzysztofem Zarembą, uczestniczyli jedynie w manifestacjach w sprawie przyszłości szczecińskiego zakładu (na jedną z nich zresztą, mimo obietnicy złożonej organizatorom, nie dotarli). Andrzej Strzeboński został kandydatem na posła (otrzymał 20 miejsc na liście PiS), senator Zaremba starał się o reelekcję. Ostatecznie żaden z nich nie dostał się do parlamentu - na Strzebońskiego głosowało zaledwie 802 wyborców (niecały procent głosów oddanych na całą listę), Zaremba przegrał z kandydatem Platformy Obywatelskiej, Norbertem Obryckim. Stowarzyszenie straciło więc także, anonsowane wcześniej przez prezesa Strzebońskiego, bezpośrednie przebicie w Sejmie i Senacie, dzięki którym jego inicjatywy miały być poddane pod parlamentarną dyskusję, a w rezultacie, wcielone w życie.

- Nie ma o czym mówić, ta inicjatywa nie miała prawa się powieść - mówi osoba związana z zachodniopomorskim środowiskiem morskim. - Ci panowie nie stworzą prężnej organizacji, która będzie potrafiła „odmienić los” naszej gospodarki morskiej. Zamiast wzmocnić jakieś już działające stowarzyszenie, albo przynajmniej zablysnąć ciekawą inicjatywą, dzięki czemu o stowarzyszeniu zaczęłoby być głośno, panowie ogłosili swoje powstanie, szumnie wypowiadali się, cóż to mają zamiar zrobić, po czym słuch o nich zaginął.

Czesław Romanowski

Fot. Piotr B. Starzeńczak

Czy jest nadzieja dla polskiej gospodarki morskiej?

Drobnicowce wielozadaniowe 12 900 t Carisbrooke Shipping



Fot. Piotr B. Starończak

Megan C				9463578	2EFU5	Wyspa Man	Megan C			
imię statku				nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy			
Carisbrooke Shipping*				Carisbrooke Shipping*		Scheepsfonds Hanzevast**				
operator				armator / właściciel / grupa kapitałowa			armator zarejestrowany			
żegluga nieregularna				2011	YZJ2007-794	Jiangsu Yangzijiang Shipyard, Jiangyin, Chiny				
pierwsze zatrudnienie				rok budowy	nr budowy	stocznia				
138,07	130,71	21,00	11,00	8,056	b.d.	12 914	9530	771	80 t (160 t - tandem)	
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	wyporność [t]	nośność [t]	GT	ładowność [TEU]	maks. DOR dźwigów	
drobnicowiec wielozadaniowy**				1 śruba konwencjonalna		spalinowy		5400	14,50	
rodzaj statku				pędniki główne		rodzaj napędu		moc napędu [kW]	prędkość [w.]	

* - Carisbrooke Shipping UK, Cowes (Isle Of Wight), Wielka Brytania; ** - Stichting Beheerder Scheepsfonds Hanzevast - MS *Megan C*;

*** - armator określa statek jako „General Cargo MPP SD/TD Open-Hatch Box”.

Statek wielozadaniowy *Megan C* jest typowym przykładem współczesnego drobnicowca o stosunkowo niewielkich rozmiarach (nośność ok. 13 tys. ton). Gościł w porcie gdyńskim z 30 skrzydłami turbin wiatrowych o długości ok. 40 m we wrześniu br.

Obsługą agencyjną większości jednostek przywożących elementy elektrowni wiatrowych, a także nadzorem logistycznym nad transportem komponentów elektrowni w głąb Polski, zajmuje się MAG - Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o., tym razem jednak była to firma CST Comet.

Megan C został przekazany do eksploatacji w kwietniu 2011 roku (położenie stępki: 15.12.2008, wodowanie: 18.12.2010, przekazanie przez stocznię: 01.04.2011, wprowadzenie do eksplo-

atacji: 04.05.2011). Należy do serii 10 statków zbudowanych w Chinach przez stocznnię Jiangsu Yangzijiang Shipyard z Jiangyin, dla brytyjskiego operatora Carisbrooke Shipping z Wyspy Wight. Pozostałe jednostki serii to: *Jobanna C* (wprowadzona do eksploatacji w roku 2009), *Julie C* (2009), *Janet C* (2009), *Jaqueline C* (2009), *Michelle C* (2009), *Nomadic Milde* (2009), *Jasmine C* (2010), *Nomadic Hjellevstad* (2011) oraz *Celine C* (2011).

Konstrukcja i rozplanowanie przestrzenne serii

Jednośrubowy statek o konstrukcji całkowicie spawanej, z odstępem międzywrgowym 750 mm, z rufą pawężową, wydatną gruszką dziobową oraz

krótką dziobówką. Jednostka ma podwójne dno (o wysokości ok. 1800 mm), a także podwójne burty w rejonie przedziału ładunkowego.

Na krótkiej rufowce ustawiona jest 5-kondygnacyjna nadbudówka. Przednia ściana nadbudówki znajduje się w przybliżeniu w odległości 2/5 długości przedziału maszynowego od rufowej grodzi zderzeniowej. Wolna przestrzeń na pokładzie głównym między nadbudówką a ładownią nr 2 zajmowana jest przez pokrywę luku ładowni nr 2 w stanie otwartym oraz przeznaczona na składowanie paneli międzypokładów, gdy nie znajdują się one w ładowniach lub na 1 szereg pojemników 20-stopowych. Charakterystyczne pionowe „skrzydła” biegnące wzdłuż pionowych krawędzi nadbudówki od pokładu

głównego do pokładu nawigacyjnego (sterówki) służą jako rama do mocowania paneli demontowalnych międzypokładów. Silnik główny statku znajduje się pod częścią pokładu głównego przed nadbudówką, przeznaczoną na składowanie paneli międzypokładów lub jednego szeregu pokładowego ładunku kontenerów.

Sterówka jest asymetryczna, ze stanowiskiem nawigatorów przesuniętym na lewo od płaszczyzny symetrii statku.

Statek posiada dwie ładownie z pojedynczymi szerokimi lukami wyposażonymi w gniazda do mocowania kontenerów oraz innych ładunków pokładowych.

W obu ładowniach nie ma stałych międzypokładów. Statek może być używany zarówno jako jednopokładowiec, jak i jako jednostka z międzypokładem. W ładowniach można instalować, za pomocą własnych dźwigów statku, międzypokłady złożone z paneli, a także używać paneli - w ustawieniu pionowym - jako grodzi poprzecznych, dzielących ładownie na mniejsze przedziały. W ten sposób możliwa jest elastyczność w kształtowaniu przestrzeni ładunkowych.

Pokrywy luków ładowni na pokładzie głównym otwierane są hydraulicznie z pokrywami składowanymi w stanie otwartym przy obu końcach każdego luku.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Megan C podczas wejścia do portu w Gdyni z ładunkiem pokładowym 30 skrzydeł turbin wiatrowych.

Statek przystosowany jest do przewozu kontenerów oraz ładunków ciężkich i wielkogabarytowych, a także suchych ładunków masowych, takich jak węgiel, ziarno, rudy metali i koncentraty rud metali, sól, cukier, cement w workach, złom, ładunki drobnicowe i półmasowe - m.in. bawełna w belach, produkty rolnicze, wyroby stalowe, etc.

Dodatkowe informacje o konstrukcji: długość dziobówki 9,957 m, długość rufówki 12,447 m, liczba grodzi wodoszczelnych: 6, jeden pokład ciągły, dno podwójne między skrajnikami (w przedziale ładunkowym i maszynowym), układ wiązań - mieszany, część konstrukcji kadłuba wykonana ze stali o podwyższonej wytrzymałości.

Charakterystyka podstawowa

Wymiary główne:

długość całkowita 138,07 m, długość między pionami 130,71 m, szerokość konstrukcyjna 21 m, szerokość maksymalna 21,33 m, wysokość boczna 11 m, zanurzenie 8,056 m.

Tonaż:

nośność 12 961 t; tonaż pojemnościowy brutto - GT 9530, tonaż pojemnościowy netto - NT 4398.

Pojemność zbiorników:

paliwo: 900 m³, paliwo lekkie: 125 m³, woda słodka: 140 m³, balast: 4500 m³.

Ładownie i luki:

dwie ładownie - każda z pojedynczym lukiem; wymiary ładowni: na wysoko-

ści pokładu głównego nr 1: 37,50 m × 17,50 m, nr 2: 50,25 m × 17,50 m; nieregularności kształtu ładowni: nr 1: 37,5 × 17,50 (na przestrzeni 25,50 m od śródokręcia) następnie 15,016 m szerokości (na przestrzeni 6 m) i 10,056 m szerokości (na przestrzeni ostatnich 6 m do skrajnika dziobowego); nr 2: 50,25 m × 17,50 ze zwężeniem (na przestrzeni ostatnich 5 m) do szerokości 14 m na grodzi maszynowni; wymiary luków: nr 1: 37,50 m × 17,50 m, nr 2: 50,25 m × 17,50 m; pokrywy lukowe typu składanego „harmonijkowo” (*folding*) systemu MacGregor.

Ładowność:

pojemność ładowni (przy braku paneli międzypokładów): nr 1: 6436 m³, nr 2: 9794 m³ / razem: 16 230 m³, różne konfiguracje przestrzeni ładunkowej można uzyskać przez zróżnicowane rozmieszczenie w poziomie i w pionie paneli pontonowych międzypokładu, których jest w sumie 16 (7 dla ładowni nr 1 i 9 dla nr 2); panele mają szerokość 10 lub 17,38 m i długość 4,2 do 6,6 m, grubość paneli wynosi 0,8 m, ich łączna masa - 416 t, jednostkowa - od 16 do 34 t; w ładowni nr 1 możliwe jest zamocowanie paneli międzypokładu tylko na jednej wysokości - 4,50 m nad dnem wewnętrznym (dnem ładowni), natomiast w ładowni nr 2 - na wysokościach 4,05 lub 1,80 m nad dnem; wytrzymałość na obciążenie dna ładowni: 16 t/m², międzypokładu z paneli: 4 t/m², pokryw lukowych 1,75 t/m²; ładowność kontenerów (w ładowni / na pokładzie / razem) w TEU: przy pane-



Fot. Carisbrooke Shipping

Segmety wież turbin wiatrowych w ładowni statku Carisbrooke Shipping.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Asymetrycznie umieszczony komin z logiem armatora Carisbrooke Shipping.

łach międzypokładów składowanych poza statkiem: 366 / 405 / 771, przy panelach składowanych na pokładzie: 366 / 370 / 736, przy panelach składowanych w ładowni: 274 / 405 / 679 TEU; dopuszczalna masa przemy konterenerów - *container stack* (na pokrywie luku / na międzypokładzie / na dnie ładowni: TEU - 50,0 / 50,0 / 90,0 t, FEU: 65,0 / 65,0 / 120,0 t.

Urządzenia przeładunkowe oraz inne urządzenia i systemy pokładowe:

dwa żurawie pokładowe na postumentach przy prawej burcie, o DOR 80 t każdy (przy wysięgu 19 m) do 40 t (przy wysięgu 33 m); pracując w tandemie mogą przemieszczać ładunki o masie do 160 t);

kategoria łańcucha kotwicznego na dziobie / na rufie: GL-K3 / GL-K3, długość łańcucha kotwicznego - 550 m, statek wyposażony jest w trzy kotwice, każda o masie 4590 kg, w tym jedną - na rufie, umożliwiającą kotwiczenie statku w nurcie rzek, etc.;

statek wyposażony jest w dziobowy ster strumieniowy o mocy 500 kW.

Siłownia:

napęd główny: główną jednostkę napędową stanowi 4-suwowy 6-cylindrowy silnik wysokoprężny typu MAK 6M43C (średnica cylindra 430 mm / skok 610 mm) produkcji Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG osiągający moc 5400 kW przy prędkości obrotowej 500 obr./min; napęd przenoszony jest na wał śrubowy za pośrednictwem przekładni redukcyjnej; statek wyposażony jest

w jedną śrubę napędową, nastawną, o prędkości obrotowej do 125 obr./min.; prędkość eksploatacyjna statku: 14,50 węzła; zużycie paliwa - ok. 20 t na dobę przy prędkości ok. 14 w. (paliwo IFO 380 cst) oraz ok. 1,5 t na dobę w porcie / na kotwicy bez pracy i ok. 2,5 t IFO w porcie / na kotwicy przy manewrach i pracujących dźwigach.

napęd pomocniczy:

trzy zespoły prądotwórcze oparte na silnikach wysokoprężnych Yanmar 6N18L-SV (450 V / 562.5 kVA każdy); awaryjny zespół prądotwórczy: Caterpillar 4XCAT43406 (450 V / 313 kVA); statek wyposażony jest w prądnicę waloową (450 V / 938 kVA).

wybrane pomocnicze urządzenia i systemy siłowniane:

kocioł Alfa Laval Aalborg B.V. (do podgrzewania oleju termicznego, ogrzewany ciepłem gazów spalinowych, 10 barów, powierzchnia grzewcza 184 m²); kocioł Alfa Laval Aalborg A/S (do podgrzewania oleju termicznego, opalany olejem, 13 barów, powierzchnia grzewcza 39 m²).

Wyposażenie ratunkowe:

standardowe, według wymogów konwencyjnych i przepisów - m.in. jedna zrzutowa łódź ratunkowa.

Elektronika morska:

statek ma bogate i nowoczesne wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne, zgodnie z wymogami i przepisami; komputer ładunkowy: Clearwater - Cargo Assistant.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Charakterystyczne ramy przy przedniej ścianie nadbudówki (na przedłużeniu jej bocznych ścian) służące do mocowania paneli międzypokładów, gdy nie są one używane w ładowniach, tylko składowane na pokładzie głównym.

Pomieszczenia załogi:

dla 17 osób.

Klasyfikacja:

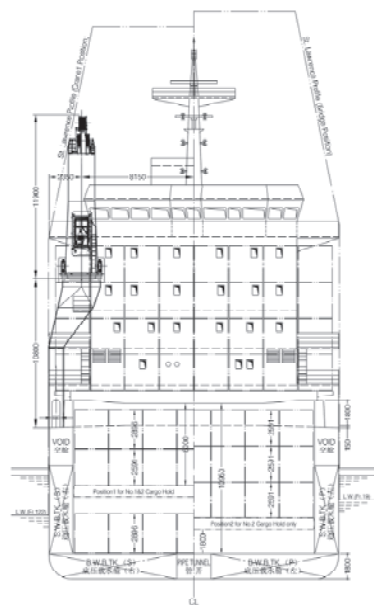
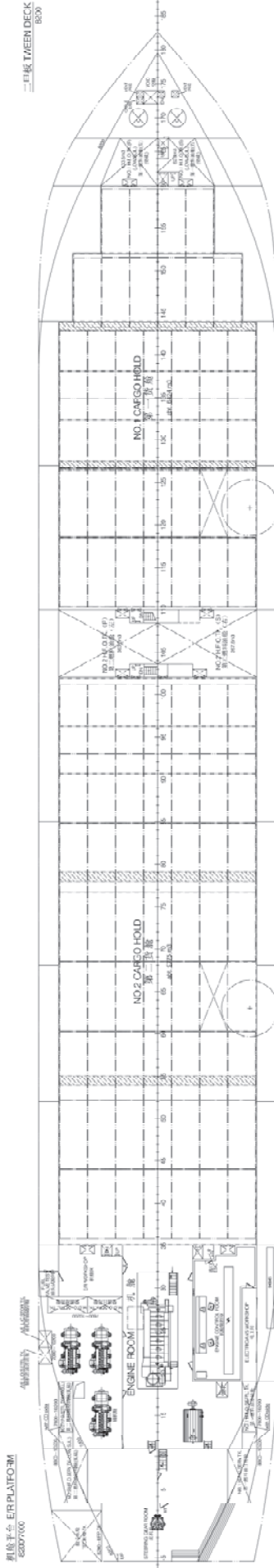
Germanischer Lloyd; notacja klasy: 100 A5 E Multi-Purpose Dry Cargo Ship G IW BWM SOLAS-II-2, Reg.19 DBC Equipped for Carriage of Containers, Strengthened for Heavy Cargo + MC E AUT (legenda: E - Ice strengthening, G - Strengthened for use of grabs, IW - Equipped for in-water surveys, BWM - Ballast water management, SOLAS-II-2, Reg.19 - Dangerous Goods, DBC - Bulk Cargoes Code, AUT - Unattended machinery spaces).

Opracował:

Piotr B. Stareńczak



Megan C.



PRINCIPAL PARTICULARS

LENGTH O.A.	138.07 m
LENGTH B.P.	130.00 m
BREADTH MLD.	21.00 m
DEPTH MLD.	11.00 m
DESIGNED DRAFT	7.50 m
SCANTLING DRAFT	8.056 m
DEADWEIGHT AT DESIGNED DRAFT	~11350 t
SCANTLING DRAFT	~12600 t
CARGO HOLD CAPACITY	abl. 16199 m ³
CONTAINER CAPACITY: TW.DK not onboard	366/ 405/ 771 TEU
(in hold/ on deck/ total) TW.DK on deck	366/ 370/ 736 TEU
TW.DK in hold	274/ 405/ 679 TEU
REEFER (on deck)	50 TEU
MAIN ENGINE	MAK 6M43 1 Set
MCR	5400kW x 500r/min
SERVICE SPEED (BOWTHR. with 10% Sea Margin at Designed Draft)	~14.5 kn
CRUISING RANGE	~11000 n.miles
COMPLEMENT	17 P
CLASSIFICATION	GL 100 A5, MPV-Dry Cargo Vessel, E, G, IW, Strengthened for Heavy Cargo, BWM, SOLAS II-2, Reg 19 MC E IUT

REKLAMA

PBUCH S.A.

Z okazji
 Świąt Bożego Narodzenia
 wielu radości, rodzinnego ciepła,
 pogody ducha i uśmiechu
 przy świątecznym stole
 a w Nowym Roku 2012
 zdrowia, pomysłowości
 i sukcesów,
 Współpracownikom
 i ich Bliskim,

Życzy
 Zarząd Przedsiębiorstwa
 Budowy Urządzeń
 Chtodniczych w Gdyni



Fot. Tomasz Falisz

Porty w gablotach

Jeśli zastanawiasz się jak kiedyś wyglądały i funkcjonowały polskie porty, zajrzyj do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Tam najszybciej i najlepiej poznasz ich historię.

Wojciech Ronowski,
kustosz w Dziale Rozwoju
Portów CMM w Gdańsku.

- Nie jest łatwo opowiadać ludziom o dźwigach, nabrzeżach czy handlu - mówi Wojciech Ronowski, kustosz w Dziale Rozwoju Portów, kierownik Zespołu do spraw Historii Techniki Morskiej i Rzecznej Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM). - To tematyka mniej atrakcyjna od dziejów wojen morskich, wielkich bitew. Myślę jednak, że udaje się nam przekonać zwiedzających, że jest ona nie mniej ciekawa, a na pewno równie ważna.

Najlepszym przykładem tego starania, o jakim mówi Ronowski jest wystawa, którą można oglądać w gdańskim Żurawiu. Kustosz oprowadza nas po niej, z dumą prezentując eksponaty i snując fascynującą opowieść o historii największego polskiego portu. Wojciech Ronowski zna się na niej jak nikt inny. Z wykształcenia jest historykiem. W CMM pracuje od osiemnastu lat.

Umieszczenie portowej wystawy w Żurawiu (był siedzibą CMM w Gdańsku, zanim główną ekspozycję wraz z biurami i magazynami zbiorów przeniesiono na Ołowiankę - red.) nie jest przypadkowe. Ta najbardziej chyba rozpoznawalna budowla grodu nad Motławą, nie jest przecież niczym innym jak urządzeniem portowym, dźwigiem, który od końca XIV wieku służył do przeładowywania towarów. Choć mocno ucierpiał w trakcie drugiej wojny światowej, został odbudowany w kształcie sprzed pięciu stuleci, stając się jedynym tego rodzaju obiektem w Europie.

Nic zatem dziwnego, że właśnie w jego wnętrzu, dziewięć lat temu umieszczono ekspozycję „Gdańsk od XVI do XVIII wieku – życie portowego miasta”. Spacerując po sześciu salach, zapoznać się można ze sposobami nawigowania po porcie gdańskim, technikami przeładunku, zobaczyć jak wyglądał kantor kupiecki czy pokój w domu mieszczkańskim. Warto też rzucić okiem na dzieje „walki o głębie”, czyli opowieść o tym jak dba-



Fragment makiety portu gdańskiego z drugiej połowy XVIII wieku, tzw. Stara Pakownia, skala 1:50, wykonał Bogusław Kowalski z Gdańska.



Wóz do transportu łodzi ratowniczej z przełomu XIX i XX wieku.

no o utrzymanie należytej głębokości motorów wodnych. Jest też możliwość przyjrzenia się rzemiosłom pomocniczym skutnictwa.

Portowa specyfika

- Chodziło nam o to, aby zaprezentować wszystkie aspekty życia w dawnym mieście portowym, od przybycia statku na redę aż po jego opuszczenie po rozładunku i ponownym załadunku - wyjaśnia Ronowski. - Od kilku lat zwiedzający

mają także możliwość podziwiania mechanizmu dźwigowego, który był sercem Żurawia. Dla większości to wielka atrakcja i niesamowite przeżycie.

Co roku wystawę ogląda kilkadziesiąt tysięcy turystów. Wzdłuż trasy zwiedzania ustawione są gabloty ze wspaniałymi makietami nabrzeży, jednostek pływających, obiektów służących do przeładunku, czy twierdzy Wisłoujście strzegącej niegdyś wejścia do gdańskiego portu.

- Te makiety to taka nasza „portowa” specyfika. I nie chodzi tylko o gabaryty



Fragmety wystawy stałej w Żurawiu.



Fot. Tomasz Falba

Fot. Bernadeta Galus, pracownia FOTO, CMM

Fot. Bernadeta Galus, pracownia FOTO, CMM

zabytków - przyznaje kustosz Działu Rozwoju Portów. - Tylko w ten bowiem sposób, w jednym miejscu możemy pokazać te wszystkie obiekty, w rzeczywistości bardzo od siebie oddalone.

Wystawa w Żurawiu to nie jedyne miejsce, gdzie zobaczyć można ekspozycje znajdujące się pod opieką Wojciecha Ronowskiego. Zabytki, z liczącej prawie 400 sztuk kolekcji, znajdują się w niemal wszystkich oddziałach CMM rozsiadanych po całym Pomorzu.

A trzeba przyznać, że jest co oglądać. W zainteresowaniu Działu Rozwoju Portów znajduje się tematyka portowa w szerokim sensie tego słowa. Poza więc ekspozycjami typowo portowymi (wśród których są m.in. różnego rodzaju zawieszki ułatwiające przeładunki towarów, haki, szekle, wózki ręczne, taczki, haki sztauberskie, łomy do beczek, młoty do dobijania i wyrównywania tarcicy, a także elementy ubiorów pracowników portowych) dział gromadzi także pamiątki po związanych z portami jednostkach pływających, ratownictwie morskim, nurkowaniu, a nawet badaniach podwodnych.

Niewątpliwą ozdobą tej kolekcji jest oryginalny i zachowany w całości do czasów współczesnych wóz do transportu łodzi ratowniczej z przełomu XIX i XX wieku. Trafił on do CMM w niezwykłych okolicznościach. Wykopano go z wydmy niedaleko Łeby. To jeden z najstarszych obiektów w zbiorze.

Ale i te bliższe naszym powojennym czasom ekspozycje godne są uwagi. Tak jak choćby zrzutowa kapsuła ratunkowa projektu prof. Jerzego Doerffera i prof. Lecha Rowińskiego z Politechniki Gdańskiej, skafandry dla płetwonurków „Krogulec” i „Foka” wyprodukowane w gdańskich zakładach „Stomil”, czy automaty oddechowe „Kaiman” i „Mors”, które powstały w Zakładach Mechaniki Precyzyjnej w Gdańsku.

Skarby wybrzeża

Ważne miejsce w zbiorach Działu Rozwoju Portów zajmują ekspozycje związane z hydrografią. Wśród nich jest zarówno latarnia z wraku latarniowca *Adler Grund* i pochodząca z lat trzydziestych ubiegłego wieku latarna latarni z falochronu północnego portu we Władysławowie.

Latarnie morskie naszego wybrzeża zajmują osobne miejsce w działalności



Fot. Bernadeta Gellus, pracownia FOTO, CMM

Latarnia morska Stilo.

Działu Rozwoju Portów. Dysponuje on jedynym w Polsce kompletem ich modeli. Ale nie tylko. Wojciech Ronowski dba również o ekspozycje stałe i czasowe zainstalowane w ich prawdziwych odpowiednikach.

Obecnie pod opieką CMM są latarnie w Helu, Stilo, Krynicy Morskiej i Rozewiu. W tym ostatnim miejscu, poza samą latarnią, udostępniono do zwiedzania odrestaurowaną, zabytkową maszynownię z 1910 roku oraz odtworzono wnętrze tzw. piekarni-wędzarni wykorzystywanej w przeszłości przez latarników.

Wszystkie działania związane z wystawiennictwem oraz ruchem turystycznym we wspomnianych wyżej obiektach prowadzone są we współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni i Towarzystwem Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego.

- Wbrew pozorom praca muzealnika nie jest wcale nudna - mówi kustosz Działu Rozwoju Portów. - Może trudno w to uwierzyć, ale na polskim wybrzeżu, w polskich portach, ciągle jeszcze można odnaleźć prawdziwe historyczne skarby. Czy może być większa frajda?

Tomasz Falba

Fot. Tomasz Falba



Makieta wnętrza.

Fot. Tomasz Falba



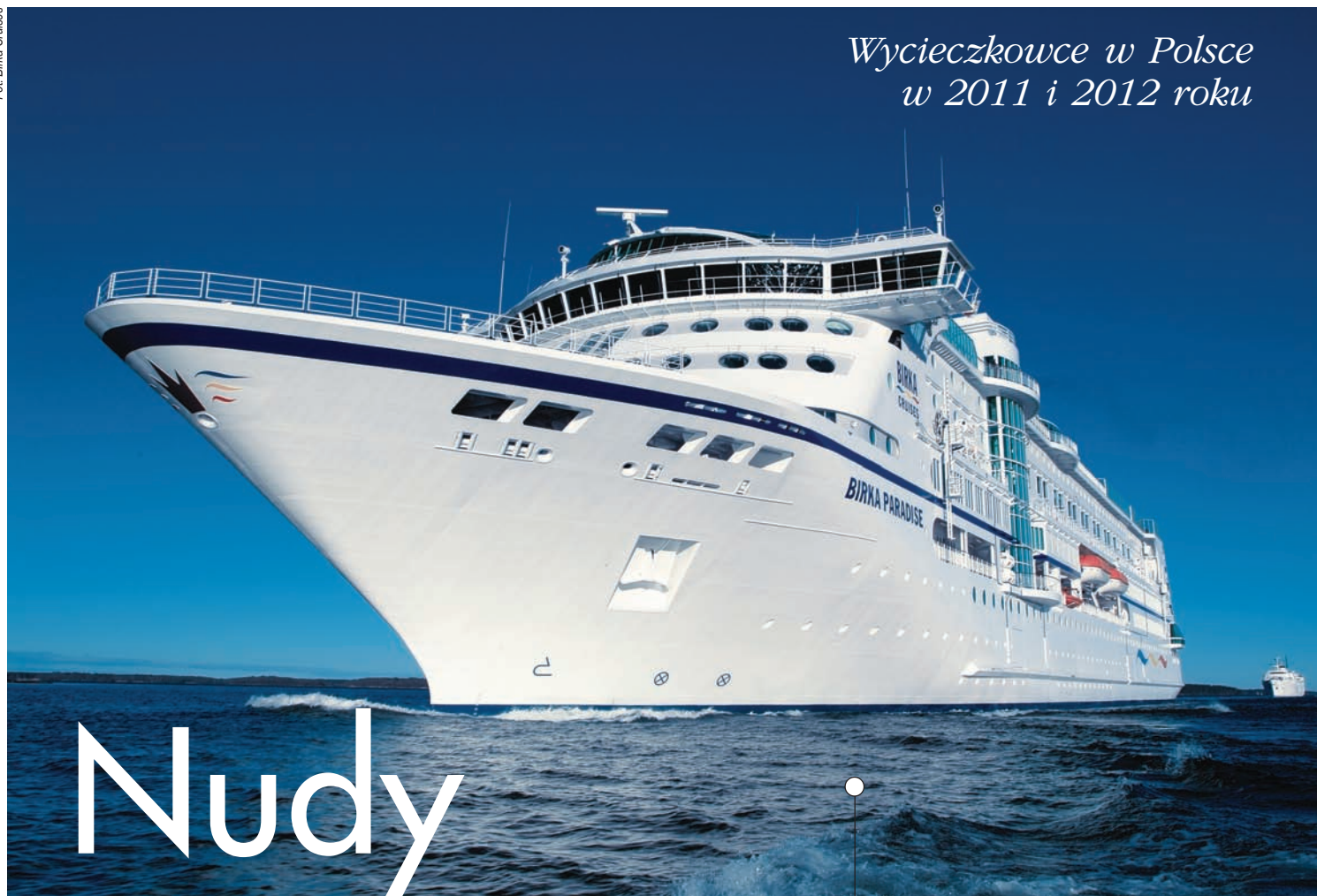
Mechanizm dźwigowy.

Fot. Bernadeta Gellus, pracownia FOTO, CMM



Widok na Żuraw.

Wycieczkowce w Polsce
w 2011 i 2012 roku



Nudy nie będzie

Po wielu latach powraca do Gdyni armator Birka Cruises. Tym razem ze statkiem Birka Paradise (zbud. w 2004 roku, GT 34,728, długość 177 m, miejsca dla 1800 pasażerów).

Nie da się uciec przed stwierdzeniem, że najciekawsze i najbardziej znaczące zawinięcia statków na Bałtyku w sezonie 2011 omijały polskie porty. Podobnie, niestety, będzie w sezonie 2012...

W świetle dostępnych już informacji o spodziewanych zawinięciach, rok 2012 jawi się jako nieco lepszy pod względem biznesowym dla polskich portów i przedsiębiorców obsługujących statki i pasażerów, a także trochę ciekawszy dla *shiploverów* i *shipspotterów* niż bardzo słaby i nudny sezon 2011. Wciąż czekamy na lepsze czasy zarówno całego bałtyckiego rynku *cruisingowego*, którego dynamika wzrostu ostatnio nieco przyhamowała, jak i dla efektywności oraz skuteczności przyciągnięcia do polskich portów większej liczby statków i pasażerów.

Na wstępie podsumujemy polski *cruisingowy* sezon 2011, w którym odnoto-

wano ok. 80 zawinięć wycieczkowców do wszystkich przyjmujących je portów. Od maja do września w Gdyni można było podziwiać ok. 20 statków pasażerskich. Na ich pokładach przybyło prawie 78,5 tys. turystów. Sezon, 13 maja, rozpoczął *Princess Daphne* - portugalski sędziwy wycieczkowiec o długości 162 m, a zakończył 17 września pływający pod banderą Wysp Bahama, mierzący 163 m długości *Gemini*. Tego ostatniego prawdopodobnie nie będziemy już mieli szansy oglądać (przynajmniej w tych samych barwach i pod tą samą nazwą), bo jego armator - Happy Cruises - 24 września, po zakończeniu rejsu z zawinięciem

do Gdyni ogłosił upadłość. Trzykrotnie w Gdyni pojawił się największy z wycieczkowców minionego sezonu - ponad 290-metrowa *Costa Pacifica*. Najczęściej, bo aż 11 razy, przy portowych nabrzeżach cumował statek *AIDA Sol*.

„Alei Statków Pasażerskich” przybyły dwie gwiazdy, a ściślej prostokątne tablice pamiątkowe z ciemnego kamienia. W czerwcu odsłonięto tablicę wycieczkowca *Costa Pacifica*, a w sierpniu - *Mein Schiff 2*.

Statki pasażerskie obsługiwane były przez agencje portowe i żeglugowe: Morską Agencję Gdynia, Inter Marine, Polfracht Agencję Żeglugową, Inchcape Shipping Services Poland, Baltic Gateway Poland i Polsteam Shipping Agency. Organizacja turystycznej obsługi pasażerów na lądzie spoczywała głównie na Baltic Gateway Poland.

Sezon w Szczecinie rozpoczął się 27 maja, gdy przy Nabrzeżu Polskim zacu-



Gdynię odwiedzi w nadchodzącym sezonie m.in. statek znany już z polskich portów jako Insignia - tym razem w czarterze i barwach Hapag-Lloyd'a, pod nazwą Columbus 2.

mował wycieczkowiec *Amadea*. Kolejnymi miały być *Spirit of Adventure* oraz *Silver Cloud*. Ten ostatni się jednak ostatecznie nie pojawił. Po rekordowym sezonie 2010 z 12 zawinięciami, rok ubiegły był niezwykle ubogi.

Obsługą agencyjną statków pasażerskich zajmuje się w Szczecinie głównie Polsteam Shipping Agency, która działa także aktywnie na rzecz przyciągnięcia wycieczkowców do Szczecina.

Sezon w Gdańsku otworzył 4 czerwca *Albatros*, od lat zawijający do tego portu. Później było jeszcze 21 zawinięć wycieczkowców.

Trochę statystyki

W roku 2012 szacujemy wzrost liczby zawinięć pełnomorskich statków wycieczkowych dla wszystkich polskich portów o 20-30 z poziomu ok. 80 odnotowanych w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie w roku 2011.

Przypomnieć w tym miejscu trzeba, że w latach 2008, 2009, 2010 wycieczkowce zawijały do portów polskich odpowiednio: 130, 139 i 123 razy. Średnioroczny wzrost liczby pasażerów dla portów całego Bałtyku wynosił dla okresu 2001-2011 (z uwzględnieniem wstęp-

nych danych za rok 2011) 11,4 proc., co oznaczało, że region Bałtyku był najszybciej rozwijającym się z dużych rynków *cruisingowych*. Przeciętna wielkość statków, również zawijających do portów bałtyckich, rośnie, a wraz z nią liczba pasażerów przybywających na statystycznym statku. Dlatego średnioroczny wzrost liczby zawinięć do portów bałtyckich miał, jak wynika ze statystyk organizacji Cruise Baltic, mniejszą dynamikę i wynosił „jedynie” 3,4 proc. W tym samym okresie Gdynia, największy polski port docelowy dla wycieczkowców (*cruise destination*), a tym samym najbardziej miarodajny dla takich porównań, zanotował, według naszych obliczeń, spadek liczby zawinięć o ok. 0,7 proc. Jak widać, liczba zawijających do Gdyni wycieczkowców (w ujęciu uśrednionym dla ostatniej dekady) utrzymuje się na mniej więcej równym poziomie. Brak postępu na tle rynku rozwijającego się w całym naszym regionie, to jednak regres. Szczególnie jaskrawy na przykładzie Gdyni w ostatnich latach: liczba pasażerów, którzy przyплыли do tego portu w roku 2010 spadła w porównaniu do roku poprzedniego o ok. 7 proc., a w roku minionym aż o ponad 37,4 proc. (liczba zawinięć - odpowiednio o ok. 11,5 i ok. 34 proc.).



Clipper Odyssey (GT 5218, długość 104 m) - ekspedycyjny wycieczkowiec japońskiej budowy zawinie najprawdopodobniej 11 lipca do Gdańska.

Dodajmy, że od roku 2000 tylko sezon 2002 był słabszy pod względem liczby zawinięć wycieczkowców do portu gdynińskiego (o 3 zawinięcia) niż miniony. Przypomnijmy też, że w analizach rynku i statystykach publikowanych przez organizację Cruise Baltic, skupiającą prawie wszystkie liczące się w obsłudze ruchu wycieczkowców porty nad Bałtykiem, Gdynia lokowana była do niedawna w rynkowym segmencie „portów średnich” (*medium segment* - 75 do 200 zawinięć statków wycieczkowych rocznie). Zaliczane były do tego segmentu także Oslo i Rostock. Niestety, w minionym sezonie Gdynia spadła do kategorii „portów małych”.

Przedstawiciele wiodących agencji żeglugowych oraz organizatorzy turystyki przyjazdowej obsługujący pasażerów statków mają sprecyzowane opinie co do przyczyn tego stanu rzeczy, wskazując na niedostateczne starania ze strony zarządów portów i operatorów nabrzeży i terminali oraz lokalnych i regionalnych władz, a także organizacji promocji turystyki.

Liczba zawinięć wycieczkowców i liczba pasażerów na ich pokładach w portach polskich

rok	Gdynia		Gdańsk		Szczecin		Razem
	ships	pax	ships	pax	ships	pax	ships
2000	72	57 610	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2001	74	56 422	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2002	53	26 666	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2003	94	58 397	8	3367	b.d.	b.d.	b.d.
2004	82	72 977	27	7359	b.d.	b.d.	b.d.
2005	94	88 723	32	7946	3	b.d.	129
2006	87	94 111	29	9783	1	b.d.	117
2007	87	89 811	39	12193	3	b.d.	129
2008	89	123 521	36	13276	5	2015	130
2009	96	134 884	40	16753	3	1436	139
2010	85	125 372	26	8379	12	6178	123
2011	56	ponad 78 tys.*	21*	b.d.	3*	b.d.	80*
prognoza 2012	71 do 89*	b.d.	23 do 29*	b.d.	5 do 7*	b.d.	100-110*

ships - liczba zawinięć statków, pax - łączna liczba pasażerów; b.d. - brak danych; * - wstępne szacunki (brak oficjalnych danych) lub informacje własne; źródło: lata 2011-2012 - szacunki i informacje własne; za lata 2008-2010 - Cruise Europe, za lata 2000-2007 - różne źródła (m.in. zarządy portów, Cruise Baltic);

REKLAMA



PolamRem

LIGHTING TECHNOLOGIES

Pogodnych Świąt Bożego Narodzenia oraz zdrowia, uśmiechu i sukcesów w nadchodzącym Nowym Roku 2012!

Życzą Zarząd i pracownicy Polam-Rem S.A.

Gdańsk, grudzień 2011

Fot. Costa Cruises



Jeden z największych wycieczkowców, jaki odwiedzi w 2012 roku polskie porty - Costa Pacifica (GT 114 500, długość całkowita 289 m).

Za mało, za późno...

Powyższe nie oznacza, że zarządy portów i lokalne władze nie robią niczego, by przyciągnąć wycieczkowce do polskich portów. Nie jest np. najgorzej ze współpracą z innymi portami bałtyckimi i europejskimi przy promowaniu regionu i udziału w targach. Problem w tym, że działań tych zawsze było za mało, a widoczna ich intensyfikacja przychodzi za późno. Prawdopodobnie do utraty klientów lub niemożności przyciągnięcia nowych, mimo wzrostu całego rynku bałtyckiego, przyczynia się obsługa bezpośrednia tych statków, które już pojawiły się w polskim porcie. Nie pomagają też nieestetyczne otoczenie nabrzeży przyjmujących statki pasażerskie, czy bezpośrednio sąsiedztwo przeładunku i składowania pyłających, a nierzadko i nieprzyjemnie pachnących, kruszyw, węgla, gnijących zbóż czy pasz oraz importowanych wyłoków z oliwek (biomasa dla „ekologicznej energetyki”).

No cóż, Gdynia to port uniwersalny, znaczący na mapie gospodarczej Polski i regionu Bałtyku, a nie „sterylny” terminal pasażerski na lotnisku i nie da się nie uznać argumentów zarządów portów o niskiej dochodowości i sezonowości ruchu wycieczkowców w polskich portach.

Jest jednak i druga strona medalu: im mniej wycieczkowców - tym przychody jeszcze mniejsze, a i prestiż nie tylko portu, ale i miast portowych i regionów spada. Poza tym jednak wiele uniwersalnych portów bałtyckich przyjmujących również statki pasażerskie, mimo relatywnie niskich przychodów, jakie generuje ruch pasażerski i pomimo jego sezonowości, wykazuje znacznie więcej starań, również w sferze inwestycji, o zwiększenie tego ruchu i „dopieszczenie” klienta, jakim jest operator statków wycieczkowych. Dlaczego im się opłaca, a nam nie...?

Wielu przedstawicieli agencji żeglugowych i operatorów turystyki przyjazdowej obsługujących w polskich portach ruch statków wycieczkowych i ich pasa-

żerów, podkreśla, że jeśli nie zmieni się dotychczasowe podejście zarządów portów i władz do tego rynku - czeka nas spadek liczby odwiedzających nas wycieczkowców. I będzie to trend trudny do odwrócenia.

Szczecin nie ma łatwego zadania przy ściąganiu do siebie ruchu statków pasażerskich, problem stanowi tam bowiem odpowiednie miejsce do cumowania - przy reprezentacyjnych nabrzeżach u podnóża Wałów Chrobrego jest za płytko (statki o zanurzeniu większym niż 6,2 m zmuszone są cumować zazwyczaj przy Nabrzeżu Polskim). W przypadku większych jednostek istnieje również problem z brakiem miejsc dla autokarów rozwożących pasażerów na zwiedzanie miasta. Nie mogą czekać w bezpośredniej bliskości nabrzeża i statku na „swoje” grupy. Dlatego większe statki cumowane są w porcie przy nabrzeżach towarowych, cza-

Odnowiona i odmieniona zawita w przyszłym roku do gdyńskiego portu Costa neoRomantica.



Fot. Costa Cruises

sem w niezbyt przyjemnym dla rozpieszczonych luksusem pasażerów, otoczeniu.

Zanim ten problem zostanie rozwiązany, Szczecin stara się poprawić jakość obsługi pasażerów wycieczkowców na innych polach. W listopadzie odbył się tam bezpłatny kurs dla przewodników i kandydatów na przewodników w zakresie obsługi grup turystycznych ze statków wycieczkowych. Wykłady obejmowały m.in. tematy tabu w pracy z turystami różnych narodowości, *savoir vivre* w kontekście pracy przewodnickiej, nowe trendy w oprowadzaniu po mieście, specyfikę turysty przyplływającego statkiem...

Wspólne portów promowanie

„Cruise Poland” - pod takim szyldem samorządy i porty Gdańska, Gdyni i Szczecina oraz województwa pomorskiego promowały się na najważniejszych targach turystyki morskiej w Europie - Seatrade Europe 2011 w Hamburgu (Seatrade Europe Cruise & River Cruise Convention). Odbywały się tam rozmowy z przedstawicielami armatorów wycieczkowców, o których zawinięcia walczą porty z Polski.

Wspólne stoisko zorganizowała Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, która dzięki połączeniu sił wielu partnerów mogła po raz pierwszy zwrócić uwagę na Polskę i atrakcyjne oferty turystyczne naszych portów.

- Impreza dla każdego z partnerów jest tańsza niż gdyby pojechał wystawiać się samodzielnie i razem udało nam się zebrać odpowiednie fundusze, aby rozmowy biznesowe odbywały się w komfortowych warunkach, a sama prezentacja przyciągnęła jak najwięcej zainteresowanych - tłumaczy Wojciech Kreft, dyrektor biura Zarządu Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej.

Seatrade Europe wraca do Hamburga w 2013 r. (24-26 września). W międzyczasie, polskie porty będą promowane jako *cruise destinations* także w połowie marca 2012 roku, na najważniejszej i największej imprezie tej branży - konferencji i targach Seatrade Cruise Shipping Miami.

Co przyplynie?

Niestety, nie mamy wielu dobrych wiadomości dla hobbystów wypatrujących ciekawych statków pasażerskich w polskich portach. Będzie ich w roku 2012 nieco więcej niż w minionym sezonie, ale

miłośnicy statków nie mogą oczekiwać ciekawych premier i dziewiczych zawinięć.

Ostatnie sezony to dla gdyńskiego portu utrata dwóch bardzo ważnych i dużych klientów: Princess Cruises i Pullmantur. Obaj pozostali na Bałtyku, ale zapewniają napływ dużej liczby pasażerów innym portom południowego Bałtyku, omijając polskie.

Za to niemiecki operator AIDA Cruises widzi atrakcyjność turystyczną Trójmiasta i okolic, i wydaje się usatysfakcjonowany zawinięciami do Gdyni. Planuje zwiększyć liczbę wizyt z 15 (rozłożonych na dwa statki) w minionym sezonie do najprawdopodobniej aż 23 w 2012 r. (statek *AIDAblu* - 11 zawinięć, pierwsze 8 czerwca, ostatnie 16 września oraz *AIDAsol* - wizyt 12, od 9 maja do 31 sierpnia).

okrętowych). Zmiana nazwy odzwierciedla przemianę, jaką przechodzi statek. Przed przebudową *Costa Romantica* była jednostką bliźniaczą *Costa Classica*, który gościł w Gdyni przynajmniej dwa razy (po jednej wizycie w 2006 i 2007 roku). Tymczasem *Costa neoRomantica* na nowo rodzi się w we włoskiej stoczni. Po swoim ostatnim rejsie pod dawną nazwą, statek trafił do Genui, gdzie przez ponad trzy miesiące będzie przybierał nową formę i zmieniał charakter zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz. Zyska m.in. Samsara Spa o powierzchni 4000 m², 120 nowych kabin z balkonami oraz eleganckie wnętrza stylizowane przez specjalistów z Tillerberg Design oraz angielskiego Syntax. Pierwsze rejsy *Costa neoRomantica* planowane są na luty 2012 roku.



Fot. Acciona

Wielka rzadkość - pływająca wystawa na wyczarterowanym z Hiszpanii promie zawitać ma w maju 2012 r. do Gdańska.

Poza „uśmiechniętymi” statkami, najczęściej będą odwiedzać Gdynię (i w ogóle polskie porty) duże wycieczkowce w barwach Costa Cruises: *Costa Pacifica* (najprawdopodobniej trzy razy - po raz pierwszy 1 czerwca) i *Costa Romantica* (sześć razy - od 24 maja do 30 sierpnia). Jeśli chodzi o ten drugi statek, przybędzie on do nas właściwie jako *Costa neoRomantica* (pod taką nazwą odbywa się promocja statku, choć nie wiadomo, czy jest to tylko nazwa handlowa, czy też armator zmieni także oficjalną nazwę w rejestrach

Jeżeli zapalony *shipspotter* nie miał dotąd możliwości zobaczenia najstarszego aktywnego do dzisiaj wycieczkowca na świecie - będzie po temu okazja w gdyńskim porcie. *Athena*, zbudowana w 1948 roku jako *Stockholm*, słynna z roli drugiego statku biorącego udział w kolizji, w wyniku której zatonął (25 lipca 1956 roku) włoski liniowiec *Andrea Doria*, zawita ponownie do polskiego portu - według dostępnych obecnie informacji dwukrotnie: 1 lipca oraz 7 sierpnia 2012 r. (statek był u nas już przynajmniej sześć razy - w latach 2005, 2009, 2010 i 2011).

Mile powroty

Według zestawienia brytyjskiego miesięcznika entuzjastów statków i okrętów „Ships Monthly” opublikowanego w czerwcu 2011 roku, drugim najstarszym z aktywnych wycieczkowców jest *Princess Daphne*, zbudowany jako *Port Sydney* w 1995 roku w słynnej brytyjskiej stoczni Swan Hunter. Także i on odwiedzi, nie pierwszy już raz, Gdynię - tym razem najprawdopodobniej czterokrotnie. Po raz pierwszy 11 maja.



Do nielicznych niespodzianek, a zarazem znaczących - przynajmniej w wymiarze pozabiznesowym - powrotów operatorów statków wycieczkowych, można zaliczyć wizytę statku w barwach szwedzkiego armatora Birka Cruises. Poprzedni, typowo bałtycki, eksploatowany przede wszystkim w niedługich rejsach po Bałtyku i przeznaczony głównie do obsługi rynku szwedzkiego i nordyckiego, statek tego operatora - *Birka Princess* był w Gdyni przed rokiem 2006, kiedy to jednostka została sprzedana greckiemu Louis Hellenic Cruise Lines (jako *Sea Diamond* statek zatonął w kwietniu 2007 roku po uderzeniu w podwodne skały przy wyspie Santorini). W przyszłym roku Birka Cruises wraca do Gdyni (jednak tylko na jedno zawinięcie - 14 lipca) z następcą *Birka Princess* - statkiem *Birka Paradise* (zbud. w 2004 roku, GT 34,728, długość 177 m, miejsca dla 1800 pasażerów). Poza sezonem letnim statek eksploatowany jest w regularnych, krótkich rejsach, głównie między Sztokholmem i Wyspami Alandzkimi, w zasadzie jako prom z poszerzoną ofertą i wyższym standardem dla pasażerów na pokładzie (*cruise ferry*). Trójmiasto, obok Gotlandii i Bornholmu, będzie główną atrakcją wycieczki szwedzkich turystów.

- W poprzednich latach zawijaliśmy tylko do portów na Gotlandii i Bornholmie, teraz przyszedł czas na rozszerzenie oferty o Gdynię, Sopot i Gdańsk - powiedział Polskiej Agencji Prasowej Lars Naeslund, prezes linii Birka Cruises, która zaczęła promować rejs z zawinięciem m.in. do Gdyni od listopada br. - Na polskim wybrzeżu zauważyliśmy wzrost jakości usług turystycznych, mam nadzieję, że w przyszłości częściej będziemy odwiedzać polskie porty.



Ciekawym powrotem będzie też wizyta wycieczkowca *Minerva*, zapowiadana



Fot. Comrad

Queen Mary 2 - to mogła być sensacja sezonu 2012, jednak wiele wskazuje, że stanie się największym rozczarowaniem...

na 2 czerwca 2012 r. Wprawdzie statek był w Polsce (według dostępnych danych, od roku 2003 przynajmniej sześć razy w Gdyni) w latach 2004-2006, jako *Saga Pearl* i *Alexander von Humboldt*, ale wcześniej pojawiał się w naszych portach pod tą samą nazwą, pod którą pływa obecnie i w barwach tego samego armatora - Swan Hellenic. Firma rozpoczęła działalność w Wielkiej Brytanii w latach 50. jako biznes rodziny Swan. Później wykupiona została przez P&O i wraz z tym brytyjskim armatorem o bogatych tradycjach przejęta przez Carnival Corporation. Po zmianie statku przez nowych właścicieli, Swan Hellenic stracił klientów - narzekali na zmianę klimatu i utratę charakteru linii - i firma zakończyła działalność. W roku 2007 Lord Sterling (były prezes P&O) zapowiedział reaktywację własnej działalności żeglugowej pod odkupioną marką Swan Hellenic i firma jak feniks powstała z popiołów, i rozpoczęła działalność w 2008 roku (w międzyczasie Swan Hellenic przejęte zostało przez All Leisure Holidays Group Plc, do której należy także Voyages of Discovery - statek *Discovery* tej firmy także zawijał w ostatnich latach do Gdyni i pojawi się znowu w 2012 r.). Tak więc, choć statek i firma należą już do innych właścicieli, *Minerva* znana sprzed lat z zawinięć do polskich portów, częściowo przebudowana i zmodernizowana, pojawi się u nas znowu w barwach Swan Hellenic - z białym labędziem na kominie. Statek

został przekazany do eksploatacji jako wycieczkowiec w 1989 roku, ale zbudowano go na bazie kadłuba niedoszedłego rosyjskiego statku naukowo-badawczego, a według niektórych źródeł - statku rozpoznania elektronicznego, czyli szpiegowskiej jednostki marynarki wojennej, mającej ponoć otrzymać nazwę *Okean*.

Dobrze znani

Do Gdyni zawita także *Columbus* w barwach Hapag-Lloyd Cruises. Nie, nie ten, którego znamy ze stosunkowo licznych wizyt (*C. Columbus* w marketingu linii określanej obecnie jako *Columbus*). Chodzi o nowego „Kolumba” - statek *Columbus 2*. Odwiedzi najprawdopodobniej Gdańsk 30 czerwca i 31 sierpnia. To znany w naszych portach ex *Insignia* (zbudowany jako *R One* w 1998 r., GT 30 277, 349 kabin, 698 pasażerów) - był po jednym razie w Gdańsku i Gdyni w 2006 roku. Teraz wróci pod nazwą *Columbus 2*, po odświeżeniu i dostosowaniu do wymogów klientów H-L, jako statek wycararterowany bez załogi (*bareboat charter*) od Oceania Cruises - eksploatowany w barwach Hapag-Lloyd'a od kwietnia 2012 r.

Poza tym zobaczymy znaną już u nas z poprzedniego sezonu *Marinę* (statek eksploatowany również przez Hapag-Lloyd Cruises), która debiutowała zarówno odwiedzinami w gdyńskim porcie, jak i w ogóle na rynku żeglugi wycieczko-

wej w 2011 roku. Odwiedzi Gdynię najprawdopodobniej sześć razy, począwszy od 5 lipca po koniec sierpnia.

Trzykrotnie (po raz pierwszy 3 lipca) zawijać ma do Gdyni *Europa* H-L, według rankingów jeden z absolutnie topowych statków w najdroższym i najbardziej luksusowym segmencie rynku wycieczkowców.

Będzie też w Gdyni *Nautica* - jednostka siostrzana *Insigni* - cztery razy (od 12 czerwca do 24 września).



Prawdopodobnie w sumie trzy razy odwiedzi Gdańsk i Gdynię znany też u nas *Deutschland* (w maju i sierpniu). Spośród innych statków, które odwiedzały już polskie porty i wrócą do nas ponownie w sezonie 2012 można wymienić choćby *Discovery* (spodziewany w sumie czterokrotnie w Gdyni i Szczecinie), „jacht ekspedycyjny” *Island Sky* (prawdopodobnie cztery zawinięcia do Gdańska począwszy od 6 lipca), *Kristina Katharina* (która zawita do Gdyni 17 czerwca), *Mein Schiff 2* (pięć wizyt w Gdyni - pierwsza 15 maja 2012 r., ostatnia - na początku września), nienowy i miły dla oka dzięki klasycznym kształtom *Saga Ruby* zbudowany jako *Vistafjord* dla Cunarda w 1972 roku (trzy wizyty w Gdyni od 30 czerwca po 12 września) i *Seabourn Pride* (pięć zawinięć do Gdyni - od 5 czerwca do 17 września), czy wreszcie stary znajomy *Vistamar* (widywany w polskich portach praktycznie co roku już od ponad dekady, a w roku 2010 - jako jeden z nielicznych wycieczkowców - przechodzący nawet remont w polskiej stoczni, odwiedzić ma w przyszłym sezonie dwa razy Gdynię - pod koniec czerwca i we wrześniu).



W Szczecinie i Świnoujściu wcześniej awizowano wstępnie siedem wizyt morskich statków pasażerskich, jednak wiadomo już, że przynajmniej do jednej z nich nie dojdzie - z naszych informacji wynika, że anulowano zawinięcie niewielkiego statku *Arion*, planowane pierwotnie na 20 sierpnia.



Dwa razy odwiedzić ma Szczecin *Discovery* (9 lipca i 14 września) - zawinięcia statku armatora All Leisure Group to nowość w zachodniopomorskim porcie. 28 czerwca spodziewana jest, znana już z polskich portów, *Amadea*, a 31 lipca -

również dobrze znany *Albatros*. Niewykluczone także, że Szczecin odwiedzi portugalski *Funchal*.



Do najciekawszych statków anonsowanych na przyszłoroczny sezon *cruisingowy* w polskich portach należy z pewnością żaglowiec, który będziemy gościć po raz pierwszy - *Star Flyer*. Przybędzie on najprawdopodobniej łącznie siedem razy do Gdańska (począwszy od 6 czerwca, do 4 sierpnia), choć być może przynajmniej jedna z tych wizyt przypadnie Gdyni.

Sensacji nie będzie?

Do największych statków, jakie w nadchodzącym sezonie odwiedzą polskie porty, należeć będzie wspomniana wyżej *Costa Pacifica* (GT 114 500, długość całkowita 289 m) i *Grand Princess* (GT 108 806 i 290 m), a także *Vision of the*

Seas (GT 78 340 i 279 m). Ten ostatni przybędzie do Gdyni najprawdopodobniej pięć razy - inaugurując sezon swoich gdyńskich zawinięć 5 lipca i kończąc go 2 sierpnia.

Niewiele brakowało, a mielibyśmy w nadchodzącym roku szansę na małą sensację, a także rekord wielkości statku pasażerskiego odwiedzającego polski port. Przypomnijmy, że aktualny utrzymuje się od 8 czerwca 2007 roku, kiedy to do Gdyni zawinął *Navigator of the Seas* (GT 138 279, długość całkowita 311,12 m).

Jako pierwsi w Polskich mediach informujemy, że na 15 sierpnia 2012 zapowiadano wstępnie wizytę, co prawda już od kilku lat nie największego, ale wciąż jednego z najsłynniejszych i najbardziej popularnych wielkich wycieczkowców - *Queen Mary 2*, zbudowanego we Francji w 2003 roku. Do tego stopnia zakorzenił się on w potocznej świadomości jako synonim najbardziej luksusowych i rekor-

Jeden z najciekawszych statków spodziewanych w Trójmieście w sezonie 2012 - *Star Flyer*.



Fot. Star Clippers

dowych pod względem wielkości „pasażerów”, że do dziś uważany jest za największy statek pasażerski świata (bywa, że i media powtarzają taką błędną informację), mimo że swój rekord tonażu pojemnościowego brutto (GT 148 528) flagowy statek Cunard’a utracił już w roku 2006, kiedy wprowadzono do eksploatacji pierwszy z trzech siostrzanych megawycieczkowców (GT 154 407) armatora Royal Caribbean International - *Freedom of the Seas* ze stoczni fińskiej.

Co prawda, w chwili oddawania niniejszego tekstu do druku, wstępnie awizowane zawinięcie nie zostało jeszcze oficjalnie anulowane, ale wiele znaków na niebie i ziemi (w tym publikowane na stronie armatora *Queen Mary 2* harmonogramy promowanych rejsów) wskazuje, że jednak do niego nie dojdzie. Gdyby jednak armator potwierdził wizytę *QM2* - będzie to wielkie święto dla miłośników statków!

Świnoujście czy Szczecin

Ważą się też „polskie” losy statku *MSC Lirica*. Tym razem nie chodzi o to, czy w ogóle odwiedzi nasze porty, bo zgodnie z zapowiedziami 1 maja 2012 r. przybędzie do Gdyni inaugurując kolejny sezon wycieczkowców. Pytanie co dalej. W chwili opracowywania tego przeglądu otwarta pozostawała kwestia drugiego portu polskiego, jaki ma się znaleźć na drodze statku. Na witrynie internetowej armatora, w grafiku rejsu rozpoczynającego się 28 kwietnia 2012 r. w Kilonii jako jeden z portów docelowych figurowało Świnoujście, ale z naszych informacji wynika, że firmy obsługujące statki wycieczkowe i ich pasażerów w Polsce prowadziły jeszcze rozmowy z armatorem, starając się go przekonać, że ze względów logistycznych sensowniejsze byłoby wprowadzenie *MSC Lirica* do Szczeci-

na. Tak, czy inaczej, będziemy mieli do czynienia z pierwszym większym, nie licząc zadomowionych tam promów, statkiem pasażerskim w historii Świnoujścia, albo z nowym rekordem wielkości statków pasażerskich wśród pojawiających się dotąd w Szczecinie.

Jeżeli *MSC Lirica* (GT 59 058, według innych źródeł GT 58 825 i 252,25 m długości) przybije do portu w Szczecinie, będzie najdłuższym statkiem odwiedzającym nasz morsko-śródlądowy port od końca II wojny światowej, kiedy przy Wałach Chrobrego cumował, zdobyty przez Rosjan, lotniskowiec *Graff Zeppelin* (o długości ok. 262,50 m). Największymi dotychczas wycieczkowcami w Szczecinie były *Seven Seas Voyager* (GT 42 363) i apartamentowiec *The World* (GT 43 188).

Nietypowy gość

W kwietniu i maju przyszłego roku, zawijając do 15 portów krajów Unii Europejskiej, od Pireusu po porty Bałtyku, hiszpański prom pasażersko-samochodowy *Fortuny* operatora Acciona Transmediterranea, należącego do koncernu infrastrukturalnego Acciona, weźmie udział w niecodziennej misji. Jako pływająca wystawa promować ma Turcję pretendującą do członkostwa w Unii Europejskiej. Na pokładzie ro-ro promu prezentowana będzie turecka kultura, np. rękodzieło artystyczne, nauka i przemysł (m.in. sektor samochodowy, meblarski, gospodarka morska, etc.), a także atrakcje turystyczne kraju.

Projekt zainspirowany został podobną inicjatywą, którą zrealizowano w 1926 roku. Według zaleceń twórcy nowoczesnego państwa tureckiego, Mustafy Kemal’a Atatürk’a, statek-wystawa wyruszyła do europejskich portów, by promować młodą republikę. Wioząc na pokładzie

eksponaty pokazujące turecką tradycję i kulturę, był jedną z pierwszych w świecie wędrownych wystaw. Odwiedził wówczas 16 portów w 12 krajach.

Tym razem nie obyło się bez trudności. Wystawa miała płynąć wokół Europy najpierw w lutym i marcu, następnie we wrześniu i październiku bieżącego roku. Zmieniano również statek. Początkowo miał to być *Wessex* – duży, 193-metrowy, nowoczesny towarowy ro-ro armatora UND (tureckiego Związku Transportu Drogowego).

Planowano, że na jego pokładzie podróżować będą przedstawiciele rządu, agend rządowych, organizacji biznesowych, a także artyści. W kolejnym podejściu planowano wyczarterowanie promu pasażersko-samochodowego *Samsum*, zbudowanego w 1985 roku w Stoczni Szczecińskiej (typ B490), a eksploatowanego obecnie przez tureckiego armatora Deniz Cruise & Ferry Lines z Istanbulu. To nieduży prom, jednostka siostrzana byłych statków PZB *Silesii* i *Pomeranii* (przed przebudową).

Ostateczny termin podróży zapowiedziany jest na okres 17 kwietnia - 20 maja (jeszcze zupełnie niedawno obowiązywała wersja: 9 kwietnia - 28 maja, jednak ostatnio zmieniono nieco trasę i skrócono czas postoju wystawy z dwóch dni do jednego m.in. w Polsce i w Finlandii). *Fortuny* popłynie między 14 portami 14 europejskich krajów Wszystko wskazuje na to, że prom z turecką autoprezentacją na pokładzie, przebywać będzie w Gdańsku 15 maja 2012 r. od rana do wczesnego wieczora.*

Piotr B. Stareńczak

* wszystkie podawane w tym materiale daty mają charakter wstępny, do rozpoczęcia sezonu wizyt wycieczkowców w polskich portach mogą nastąpić zmiany w liście i terminach spodziewanych zawinięć.



Na mostku do końca...

7 października br. o godz. 23.45 u wybrzeży Norwegii, obok wyspy Ramsholane, 10 km na północ od Haugesund, zginął kapitan żeglugi wielkiej **Krzysztof Radwański**. Do końca pozostał na mostku, odpowiedzialny za statek, którym dowodził.

Jednostka o nazwie *Finnoyglint* zatoniła w bardzo szybkim tempie, z nieznanymi przyczyn, po doznaniu nieoczekiwanego i nagłego przechyłu. Kapitan Krzysztof Radwański uratował życie dwóm polskim członkom załogi, sprawnie kierując akcją ratunkową.

Kpt. Krzysztof Radwański był ojcem Piotra Radwańskiego, współpracownika „Naszego MORZA” i „The Maritime Workera”.

Los pokolenia marynarzy...

Kapitan spod szczęśliwej gwiazdy

Na *Zawiszy Czarnym* był zastępcą gen. Zaruskiego. Ale *Virtuti Militari* otrzymał jako artylerzysta. Aby przedostać się do Anglii musiał okrążyć świat. Choć narażał życie dla kraju pływając w atlantyckich konwojach, matka zabroniła mu powrotu do domu. W biografii Janusza Grodzickiego odbija się los całego pokolenia polskich marynarzy.

Maria Grodzicka, żona Janusza Grodzickiego trzyma w rękach neseser z listami od męża.

Fot. z archiwum Marii Grodzickiej



Zaraz potem Grodzicki przerwał naukę w pierwszej polskiej uczelni morskiej („wyjazd z domu był jednak dla mnie za dużym przeżyciem” - śmiał się później), aby zdać maturę. Po niej studiował w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, gdzie w 1936 roku obronił pracę magisterską z ekonomii, a następnie rozpoczął studia doktoranckie.

Nie zapomniał o morzu. Zanim wybuchła druga wojna światowa zdążył jeszcze nabrać sporej praktyki morskiej. I to pod okiem nie było kogo, tylko samego gen. Mariusza Zaruskiego na *Zawiszy Czarnym*. W końcu został nawet jego zastępcą.

Grodzicki przez całe życie darzył generała wielkim szacunkiem. Gdzie tylko mógł i w każdy możliwy sposób starał się rozślawiać imię swojego legendarnego dowódcy.

„*Pasował do harcerskiej braci wspólnie. Już na emeryturze, ale duchem wciąż młody, dawał nam przykład harcerskiej współpracy, koleżeńskiej, solidności w pracy, odpowiedzialności i pogodnego patrzenia na świat. Na Zawiszy Czarnym mesa oficerska nie była*

- Wiem, że miałam wielkie szczęście - mówi Maria Grodzicka, żona Janusza. - To był wspaniały człowiek. Codziennie dziękuję Bogu, że mogłam z nim dzielić życie.

Janusz Grodzicki herbu Łada pochodził ze starej, szlacheckiej rodziny. Przyśługiwał mu tytuł hrabiowski. Jego ojciec był oficerem, matka nauczycielką. Jednego z jego przodków - Krzysztofa - Henryk Sienkiewicz opisał w powieści „Ogniem i mieczem”.

Janusz urodził się 26 czerwca 1914 roku w Winnicy na Ukrainie, znajdującej się wówczas pod rosyjskim zaborem. Spędził tam dzieciństwo.

Uczęszczał do Gimnazjum Humanistycznego im. Króla Zygmunta Augusta w Wilnie. Tutaj rozpoczął swoją wodniacką przygodę jako członek słynnej Błękitnej Jedyńki Żeglarskiej, jednej z trzech najlepszych żeglarskich drużyn harcerskich w Polsce.

Harcerze doskonalili swoje umiejętności pływając na kajakach i żaglówkach w Trokach oraz Jastami. W ówczesnych realiach wymagało to sporego poświęcenia.

„*Bardzo często, wraz z kolegą, robiłem 30 kilometrów, aby dotrzeć do jeziora, nad którym cumował nasz jacht. A ponieważ mieliśmy tylko jeden rower, zmienialiśmy się co kilometr. Jeden biegł - drugi jechał, na zmianę. Kondycję miałem wówczas znakomitą.*” - wspominał po latach.

Pod żaglami Zawiszy

Wyniesiona z harcerstwa fascynacja żaglami zaważyła na pierwszym życo-

wym wyborze Janusza Grodzickiego. W roku 1931 rozpoczął naukę na Wydziale Nawigacyjnym Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Rejs kandydacki odbył na *Darze Pomorza*, który udał się wówczas do Ameryki Południowej.

Zawisza Czarny.

Fot. z archiwum Marii Grodzickiej



Janusz Grodzicki w młodości.

Po pracy. Pierwszy z lewej Janusz Grodzicki.



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej

Janusz Grodzicki na pokładzie Zawiszy Czarnego.



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej

Fot. z archiwum Marii Grodzickiej



W mesie – pierwszy z prawej gen. Zaruski, drugi Janusz Grodzicki.

duża, ale parę wolnych miejsc przy posilkach zajętych było zawsze – na żądanie generała – przez harcerzy, członków załogi.

Gdy był na to czas, a zwłaszcza w portach, generał lubił przy kawie – podkreślając wąsa – opowiadać o swoich morskich przeżyciach. Nie ukrywał tego, że dopiero wśród harcerzy – żeglarzy czuje się naprawdę tak, jak zawsze sobie przedtem marzył – propagatorem morza i spraw morskich. Że w nas, harcerzach karnych i chętnych, widział przyszłych ludzi morza. Nie zawodowych marynarzy, lecz pracowników morza z miłości, a nie z konieczności czy przymusu.” - charakteryzował Zaruskiego.

To wszystko, a także praktyka odbyta na polskim statku *Wila*, pozwoliły mu, tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej, na eksternistyczne ukończenie Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Miał w tym swój cel.

„W moich planach życiowych miałem łączyć studia w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie z dyplomem kapitana żegluga wielkiej, aby móc z czasem założyć własną firmę okrętową. Wojna zmieniła moje plany i chociaż nie pracowałem w swojej firmie – pracowałem w swoim fachu.” - wyjaśnił we wspomnieniach.

Japoński Schindler

W latach 1936-37 Janusz Grodzicki odbył służbę w Szkole Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim (mało kto wie, że był także pilotem szybowcowym!). Zaważyło to na jego dalszych, wojennych już losach.

We wrześniu 1939 roku wziął udział w obronie Polski jako podchorąży artylerii, dowódca plutonu. Przeszedł cały szlak bojowy 30 Poleskiego Pułku Artylerii Lekkiej operującego w składzie Armii „Łódź”. Bił się nad Wartą, został ranny w obronie Modlina. Do końca życia nosił w ramieniu niemiecką kulę. Postawą w walce zasłużył nie tylko na awans na podporucznika, ale także na Krzyż Walecznych i Virtuti Militari.

Po kapitulacji znalazł się w obozie jenieckim w Działdowie. Po zwolnieniu, w końcu października 1939 roku, posta-

nowił wydostać się z terenów okupowanych do Anglii, aby tam kontynuować walkę. Droga okazała się bardzo długa. Wiodła... dookoła świata. Grodzicki pod zmienionym nazwiskiem, zaopatrzony w japońską wizę, przez Moskwę i Syberię dotarł koleją transsyberyjską do Władywostoku.

Tak opisywał swoją podróż przez Związek Radziecki: „Na stacjach, zanim służba kolejowa zdążyła ich odpędzić, biegły do nas istoty ludzkie poowijane w lachmany, szmaty i błagalnie szeptały słowa marzeń głodnych dni i nocy: „Chleba!”

(...) Pewnego dnia skończyło się ureszcie to wszystko. Po szczegółowych rewizjach, oglądaniu dokumentów, przeglądaniu wszystkich papierów i notatek, z sercem mocno bijącym, pod bystrym spojrzeniem funkcjonariusza NKWD, uszedłem spokojnym krokiem po trapie na statek, na którym powiewała bande-



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej

Z Zawiszą Czarnym w tle.

Fot. z archiwum Marii Grodzickiej



Przy relingu. Drugi z lewej gen. Zaruski, trzeci Janusz Grodzicki.

ra japońska. Gdy następnego dnia znaleźliśmy się poza wodami terytorialnymi, uspokoiłem się całkowicie, podobnie zresztą jak i wszyscy pozostali.”

Statkiem z Władywostoku Grodzicki popłynął do Japonii. A potem przez Pacyfik do Kanady, którą znowu musiał przejechać pociągiem. Następnie, jeszcze raz, przesiadł się na statek, by w czerwcu 1941 roku, wylądować w Londynie.

Warto w tym miejscu dodać, że wiza, która umożliwiła mu bezpieczną podróż przez ZSRR i być może uratowała życie, została wystawiona przez japońskiego konsula w Kownie, Chiune Sugiharę. Japończyk, przy współpracy polskiego wywiadu, uratował w ten sposób kilka tysięcy ludzi, w tym wielu Żydów. Dzięki temu bywa nazywany japońskim Schindlerem.

Podczas wojny Grodzicki pływał jako oficer na polskich statkach handlowych, m.in. w konwojach atlantyckich. Były to pokłady kolejno: *Wilna*, *Wisły*, *Chorzowa* i *Poznania*.

„Była we mnie ta przeogromna radość, że udało mi się stanąć znowu w szeregach armii walczącej, być w otwartej walce z przeciwnikiem, a nie czuć się jak zaszczuty pies, bezbronny wobec wroga. (...) Dziwiłem się, słysząc kolegów narzekających czy to na jedzenie na statku, czy na niskie wynagrodzenia lub jakieś inne kłopoty. Przecież – myślałem – to wszystko jest tak mało ważne w porównaniu z celem, do którego dążymy.” - pisał o swoich przeżyciach z tego okresu.

Za służbę w marynarce handlowej podczas wojny otrzymał kolejne, tym razem już nie tylko polskie, odznaczenia.

Nie wracaj synu

Po zakończeniu wojny Grodzicki podjął dramatyczną decyzję pozostania na emigracji. Przeważyla opinia pozostającej w kraju matki, która trzeźwo oceniała komunistyczną rzeczywistość Polski Ludowej.

„Co robić? Jaką powziąć decyzję? Wracać to obowiązek, a zostać to pro-

Radość żeglowania.



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej

Oficerowie z Zawiszy. Pierwszy z lewej gen. Zaruski, drugi Janusz Grodzicki.

test, że nie o taką Polskę walczyliśmy przez tyle lat. Na moją ostateczną decyzję wpłynął zdecydowanie list od Matki. Pisała, że chociaż tak bardzo chciałaby mnie zobaczyć, „to jednak nie wracaj”. To wystarczyło. Stało się to kropką nad i.” – wspominał.

W 1951 roku uzyskał upragniony stopień kapitana żeglugi wielkiej. Najpierw łowił ryby na Morzu Północnym i Karaibach. Potem dowodził amerykańskimi statkami handlowymi, został kapitanem jednego z portów na Trynidadzie, w końcu kierownikiem i dyrektorem w jednym z amerykańskich, a później szwedzkich przedsiębiorstw, w którym zajmował się transportem morskim.

Był także członkiem prestiżowych organizacji: Instytutu Maklerów Okrętowych w Londynie i Związku Arbitrów Morskich w Nowym Jorku. Słowem, zrobił karierę, jaka stała się udziałem niewielu jego rodaków na emigracji.

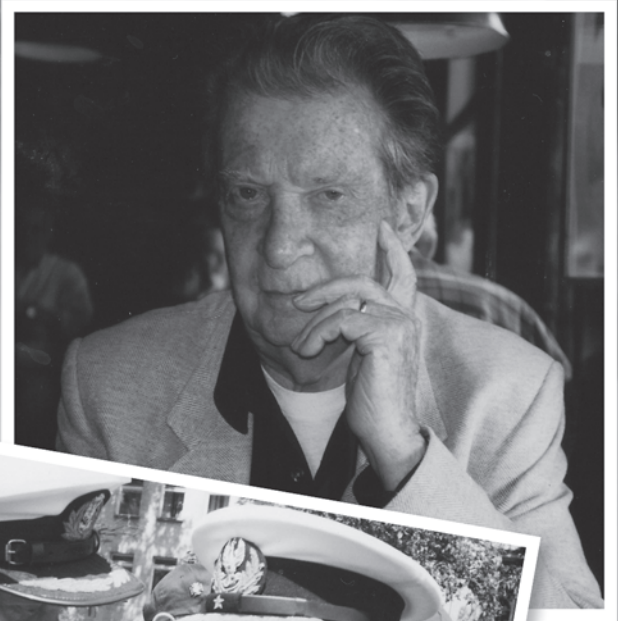
W końcu przeszedł na emeryturę. „Był rok 1985 i przyszedł wreszcie ten dzień, przesuwany parokrotnie przez firmę – dzień przejścia na emeryturę. Uroczysty pożegnalny obiad, przemówienia i prezenty, a w sercu takie jakieś popłatane uczucia. Z jednej strony pełnia zadowolenia, że wiedza nabyta w kraju pozwoliła mi wykonać wszystkie nakładane na mnie zadania, ale z drugiej – tkwił we mnie jakiś smutek i żal, że ta praca nie mogła być pracą przy odbudowie powojennej Polski.” - zanotował z rozżaleniem.

Pomimo emerytury pozostał aktywny. Wśród licznych publikacji, w tym przetłumaczonych z języka angielskiego na polski podręczników morskich, najsłynniejsza stała się napisana przez niego książka „Pod szczęśliwą gwiazdą”, którą wydał już w wolnej Polsce (z tej właśnie publikacji pochodzi większość cytatów użytych w tym artykule - TF).

Grodzicki przyjechał do kraju na początku lat dziewięćdziesiątych jako obywatel amerykański na stałe zamieszkały w Nowym Jorku. Swoje pierwsze, po pół wieku spotkanie z Gdynią tak wspominał: „Jest tu cudownie. Jestem tym miastem zachwycony i w nim zakochany. Ono pulsuje energią, rytmem jakiejś trudnej do opisanie muzyki Bałtyku. (...) Tutaj czuję Polskę. Zupełnie nie odczuwam takiej radości i podniecenia w Gdańsku, czy nawet Krakowie. (...) Nie wiem jak to opisać, ale tu czuję się naprawdę szczęśliwy.”

W 1994 roku ożenił się po raz drugi z rodowitą gdynianką.

Janusz Grodzicki po wojnie.



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej



Fot. z archiwum Marii Grodzickiej

Janusz Grodzicki (pierwszy z lewej) ze swoim przyjacielem, legendą Polskiej Marynarki Wojennej, kontradmirałem Romualdem Nałęcz-Tymińskim.

- Ja byłem wdową, on wdowcem, dzieci mieliśmy dorosłe. Nic nie stało na przeszkodzie, aby się związać - wspomina Maria Grodzicka. - Na miłość nigdy nie jest za późno.

Pani Maria wzrusza się, kiedy opowiada o swoim mężu. Pokazuje neseser pełen czułych listów napisanych do niej przez niego. Jest ich kilkadziesiąt. Dla Marii Grodzickiej są niczym najcenniejsze relikwie.

Państwo Grodziccy kupili mieszkanie w Gdyni przy ul. Świętojańskiej. Tutaj spędzali lato. Na zimę zaś przenosili się do Nowego Jorku, na Manhattan, gdzie mieli apartament z widokiem na Twin Towers. Nie było ich tam, kiedy dwie wieże zostały zaatakowane przez Al-Kaidę. Jedli akurat obiad ze znajomymi w Gdyni. Wstrząśnięci przerwali wizytę i wrócili do domu.

Kiedy kapitan Grodzicki przyjeżdżał do Polski był niezwykle aktywny towarzysko, wspierał finansowo polskie organizacje morskie, doradzał w sprawach

żeglugowych. W międzyczasie zastanawiał się także, czy nie wrócić do Polski już na stałe.

Niestety, nie było mu to dane. Latem 2003 roku przyjechał do Gdyni na odbywający się tam wtedy wielki zlot żaglowców. 16 lipca, około godz. 14, wracając z zakupów został, na ul. 10 Lutego, w samym centrum miasta, śmiertelnie potrącony przez samochód. Miał wówczas 89 lat.

- To stało się tak nagle - nie może zapomnieć tamtego dnia jego żona. - Wyszedł tylko na chwilę. Miał kupić fasolkę szparagową do obiadu i zaraz wrócić. Choć od tamtego dnia minęło już osiem lat, pamiętam wszystko jakby to było wczoraj. Bardzo mi go brak.

Zgodnie z ostatnią wolą kapitana Grodzickiego jego ciało zostało skremowane i rozsypane na Bałtyku. Dokładnie tam, gdzie żeglował na swoim ukochanym *Zawiszy Czarnym*.

Tomasz Falba

Morskie przewagi

Jak wyglądały przedwojenne manewry morskie, co robił marynarz na angielskim okręcie wojennym i jaka była dysproporcja sił na morzu między Wielką Brytanią a Niemcami tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej – o tym można było przeczytać przed laty w miesięczniku „Morze”.

W czerwcu 1927 roku „Morze” tak oto opisywało największe od czasów I wojny światowej manewry angielskiej floty: (...) Wykonanie programu manewrów zajęło tydzień czasu. Operacje zaś obejmowały: desant, dzienne i nocne ostrzeliwanie artyleryjskie, torpedowe i powietrzne ataki. Z jednostek pływających w manewrach brały udział okręty linjowe typów „Royal Sovereign” i „Iron Duke”,

opancerzone krążowniki „Hood” i „Repulse”, 2-ga eskadra krążowników, kontrtorpedowce i awiomatka „Furious”. (...)

Operacja desantowa była tak przemyślana, ażeby zbliżyć ją do rzeczywistych bojowych manewrów. Obiektem zdobycia „czerwonych” (nieprzyjaciel) było wzgórze Nigg Hill, położone w zatoce Kromarti. „Czerwoni” mieli wysadzić desant, składający się z dwóch morskich batalionów i jednej kompanii lądowej przy współdziałaniu artylerii opancerzonych krążowników „Hood” i „Repulse” oraz samolotów z awiomatki „Furious”.

Strona obronna – „błękitni” mieli do dyspozycji oddział marynarzy, liczący 400 ludzi z ciężkimi karabinami maszynowymi, 1 opancerzony samochód i samoloty. (...)

Z chwilą, kiedy „błękitni” odkryli pierwszą szalupę desantu „czerwonych”, momentalnie rozpoczęli huraganowy ogień z karabinów maszynowych. Podejście szalup do brzegu ogromnie utrudniał silny wiatr, który wiał ze wzgórza na morze. Korzystając z tego kierunku wiatru „błękitni” wypuścili z brzegu zastaloną dymową, przez co oddział desantowy znalazł się w trudnej sytuacji, nie mogąc dobrze orjentować się. (...)

Okręty linjowe zauważyły „nieprzyjaciela” w odległości 3 mil. Kontrtorpedowce momentalnie wypuściły gęstą zastaloną dymową, która przystoniła obie strony. Po wyjściu z zastony dymowej eskadry mając 10-milową szybkość, do-

konały ataków torpedowych. Opancerzone krążowniki zmusiły oddział okrętów linjowych do zmiany kursu. Podczas akcji torpeda z „Hood” trafiła okręt linjowy „Royal Sovereign”, natomiast „Revenge” dzięki udanemu zwrotowi uniknął trafienia – torpeda przeszła poza jego rufą w odległości zaledwie kilku metrów.

Natomiast skuteczniej dokonały ataku okręty linjowe, albowiem „Hood” dostał 4 torpedy, a „Renown” i „Repulse” 3; pomimo to jednak okręty te szły nie zmieniając kursu, gdyż rzeczoznawcy oświadczyli, że w rzeczywistych bojowych warunkach, kiedy okręty posiadałyby dużą szybkość, w zupełności mogłyby uniknąć trafienia. (...)

Dodajmy od siebie, że 14 lat później, w maju 1941 roku, duma brytyjskiej marynarki, HMS Hood, w pojedynku z pancernikiem Bismarck i krążownikiem Prinz Eugen, trafiony pociskiem w skład amunicji, zatonął wraz z niemal całą załogą. Z 1418 marynarzy uratowało się zaledwie trzech.

Numer styczniowy miesięcznika z 1928 roku opisuje katastrofę amerykańskiej łodzi podwodnej S. 4: Marynarke wojennej Stanów Zjednoczonych spotkał ciężki cios. W dniu 17 grudnia 1927 r. w pobliżu portu Princetown, w stanie Massachusetts, kontrtorpedowiec amerykański „Paulding”, wracający z manewrów na morzu, najechał na łódź podwodną „S. 4”, która się niespodzianie wynurzyła przed jego dziobem. Wskutek zderzenia środek łodzi podwodnej został rozbity, wieża obserwacyjna zniszczona, i łódź momentalnie zatonała.

Na ratunek pośpieszyły wszystkie znajdujące się w pobliżu okręty marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych. Telegrafem iskrowym wezwane zostały specjalne okręty ratownicze. Nurkowie stwierdzili, iż łódź, bardzo ciężko uszko-

Wspomnienie po śmierci wielkiego japońskiego stratega, admirała Togo.



dzona, leży na dnie morza na głębokości 35 metrów. W czasie opukiwania łodzi stwierdzono, iż w jednej z jej komór żyje 6 osób z załogi.

Rozpoczęła się gorączkowa praca na dnie oceanu. Niestety, srożąca się w tym czasie u wybrzeży Ameryki gwałtowna burza utrudniła, a częściowo uniemożliwiła, prace około wydobycia zatopionej łodzi. Po kilku dniach bezowocnych usiłowań stało się jasnym, iż nikt z posród załogi nie zostanie wyratowany. 35 marynarzy i 8 oficerów położyło życie w służbie dla swej Ojczyzny. (...)

Anglik i potęga Wielkiej Brytanii

W maju 1928 roku „Morze” z kolei przyglądało się rozkładowi dnia angielskiego marynarza na okręcie: (...) Każdy Anglik doskonale zdaje sobie sprawę ze znaczenia, jakie posiada flota dla Anglii, rozumie dobrze, że tylko flocie zawdzięcza Anglia swą potęgę morską i to stanowisko, jakie obecnie posiada na kuli ziemskiej.

To też nic dziwnego, że do służby w marynarce wojennej zgłasza się rokrocznie tylu ochotników, iż nie można wszystkich przyjąć; każdy Anglik chce swą osobą przyczynić się do utrzymania potęgi Wielkiej Brytanii. (...)

O ile okręt stoi w porcie, dzień dla załogi rozpoczyna się o godz. 5 m. 30 rano. O tej godzinie podoficerowie urządzają pobudkę. Kto spóźni się ze wstawaniem, tego od razu odsyłają do naczelnika wachty (oficer dyżurny), który zazwyczaj winnego karze wstawaniem w ciągu kilku dni o pół godziny wcześniej.

Og. 5 m. 45 hamaki (pościel z materacem korkowym) są sprzątnięte, twarze i szyje umyte, załoga zaś pije kakao (kucharze wstają o 3 g. 30 m. rano). (...)

Og. 7 pokład jest całkowicie wymyty i działa artyleryjskie wyczyszczone. (...)

Og. 8 m. 25 znowu zbiórka załogi na pokładzie celem dokonania różnych robót, a o godzinie 9-tej następuje ceremonia podniesienia bandery, połączony zazwyczaj z modlitwami i przeglądem. (...)

Og. 1 m. 40 oczyszczanie pokładu i o g. 2 m. 30 znowu rozpoczynają się roboty i ćwiczenia. Og. 3 m. 45 roboty dziennie i ćwiczenia kończą się, a o godz. 4-iej odbywa się wieczorny przegląd. Po przeglądzie załozde wydaje się herbatę i następuje zwolnienie na brzeg.

Każdy marynarz, o ile nienagannie zachowuje się, otrzymuje zwolnienie na brzeg, co drugi dzień. (...)

O godz. 10 podoficerowie gwizdka mi nawołują marynarzy do snu. (...)

W lipcowym numerze miesięcznika z 1932 roku znaleźć można artykuł o pierwszym francuskim lotnikowcu, który „nieco” różnił się od jednostek budowanych jakiś czas później, szczególnie sposobem, w jaki samoloty opuszczały jednostkę: W ciągu ostatnich miesięcy r. b. zakłady les Forges et Chantiers de la Gironde dostarczyły marynarce wojennej francuskiej okręt lotnikowcy „Commandant Teste”, będący w chwili obecnej największą jednostką wojennomorską, całkowicie zbudowaną po wojnie przez stocznię prywatną. (...) Jest to pierwszy okręt floty wojennej francuskiej specjalnie zbudowany dla transportu wodnopłatowców. (...) Do opuszczania na wodę wielkich wodnopłatowców służy 5 elektrycznych dźwigów; mniejsze aparaty mogą startować wprost z pokładu za pomocą katapult typu Penhoet, których statek liczy cztery.

Dla obrony przeciwlotniczej okręt posiada 12 dział 100 mm, 8 dział 37 mm i 12 karabinów maszynowych. (...)

Japoński bohater

W lipcu 1934 roku redakcja zamieściła wspomnienie po śmierci wielkiego japońskiego stratega, admirała Togo: Ciężka żałoba okryła Japonię. Umarł w Tokio zwycięzca z pod Portu Artura i z pod Cuszymy, admirał margrabia Heihachiro Togo, człowiek o niepospolitych walorach militarnych, rycerz – uosobienie bohaterskiej duszy japońskiego narodu. (...)

Gdy wojna z Rosją staje się nieuniknioną, zostaje wice-admirałem i Dowódcą Floty. Podnosi swą flagę na pancerniku „Mikaza”, dowodząc osobiście I-ą eskadrą floty japońskiej. Stacza szereg zwycięskich walk z flotą rosyjską, blokuje Port Artura i potrafi całkowicie ubezpieczyć japońskie linie komunikacyjne morskie, warunek możliwości prowadzenia wojny z Rosją. W najkrytyczniejszych chwilach wojny uzyskuje decyzję kwatery głównej oblężenia Portu Artura, bazy floty rosyjskiej. Wynikiem oblężenia był upadek tej twierdzy i zniszczenie eskadry rosyjskiej. Mianowany za te zasługi Admiralem Floty, planowo i metodycznie przygotowuje się do rozstrzygającej rozgrywki z drugą eskadrą rosyjską, która, pod



W lipcowym numerze z 1932 r. znaleźć można artykuł o pierwszym francuskim lotnikowcu.

wodzą admirała Rożestwieńskiego, jest już w drodze na Daleki Wschód. (...) Organizuje misterną sieć ze swych eskadr rozpoznawczych, do której wpada admirał Rożestwieński 27-go maja 1905-go r. (...) Wynikiem tej bitwy było zwycięstwo, któremu równe są historii tylko Lepanto, Nil i Trafalgar. Zwycięstwo Japoni na morzu, zdecydowało o losach wygranej wojny z Rosją. (...)

W dniu jego pogrzebu, gdy na szczytach masztów wszystkich okrętów floty japońskiej ukazał się w szatach żałobnych historyczny sygnał przed bitwą pod Cuszumą – „Losy cesarstwa zależą od wyników tej bitwy. Niech więc każdy z was spełni swój obowiązek”, ze czcią i my chyliny głowy przed prochami wielkiego rycerza bohaterskiej Japonii.

Niemiecki Bałtyk

W październiku 1935 roku „Morze” pisało o szybkim, wręcz niepokojąco, tempie rozbudowy floty wojennej Niemiec: Porozumienie angielsko-niemieckie zmienia radykalnie układ sił na wodach Europy północnej. Przyznaje ono Niemcom prawo posiadania 35% tonażu angielskiej floty wojennej z tem, że tonaż okrętów podwodnych ma stanowić 45% tonażu angielskiej floty podwodnej. (...)

Cały program ma być wykonany w ciągu 4 – 5 lat (do 1940 r.) kosztem około 4 miliardów złotych. Ponieważ

...sie herbatę i następuje zwolnienie...
 ...brzeg. Każdy marynarz o ile nie...
 ...nie na to liczyć, otrzymał...
 ...Kołaczka...
 ...wycieczki, poddawana jest o 7 m...
 ...starych oficer obchodu okrętu...
 ...O godz. 10 jest w porząd...
 ...T...



śródm wszystkich najwybitniejszych Euro-pejczyków na Dalekim Wschodzie, naj-bardziej znaną i popularną postacią jest bezsprzecznie (...) admirał Le Bigot (...)

O determinacji i wspaniałej odwadze admirała Le Bigot słyszy się w wielkich miastach Dalekiego Wschodu istne legendy. (...) Pewnego dnia, podczas najgro-żeńszych walk o Szanghaj, władze wojsko-we chińskie zwruciły się do admirała z żą-daniem, aby cofnął o paręset metrów swój krążownik flagowy „Lamotte Picquet”, oraz towarzyszące mu okręty, wszystkie zakotwiczone na rzece Whangpoo, nie-daleko koncesji francuskiej. (...) Admirał Le Bigot przeczytał uważnie doręczony mu papier, po czym oświadczył chińskie-mu oficerowi: „Owszem, zastąpię się do życzenia dowództwa chińskiego”. Gdy uradowany oficer zaczął mu dziękować, przerwał mu: „Stawiam tylko jeden wa-runek: władze chińskie muszą dostarczyć mi odpowiedniej ilości holowników; z kil-kaset sztuk co najmniej”. „A to po co”? pyta zdumiony oficer chiński. „Abym mógł zabrać ze sobą całą koncesję fran-cuską. Moje rozkazy są jasne. Mam pil-nować koncesji francuskiej Szanghaju. Albo tedy pozostanę tu, gdzie jestem, albo też zabiorę koncesję ze sobą.” (...)

z 1935 r., znowu zagrozili i zamiepo-ili Anglię. Od stycznia 1937 r. porzuciła ona plany porozumienia i rozpoczęła drugi wyścig zbrojeń przez realizację wielkiego 5-letniego planu i gruntowne odnawianie starszych jednostek kosztem ogromnych sum. (...)

Jak gwałtownymi skokami powiększa-ła się flota wielkobrytyjska, świadczy wcielenie do niej 43 nowych okrętów w 1938 roku, a dalsze 60 zostaną wcie-lone w roku bieżącym. W następnych la-tach roczny wzrost wynosić będzie 220.000 ton. W stoczniach wielkobrytyj-skich buduje się teraz 200 okrętów wo-jennych o tonażu 870.000 ton, w tym 9 nadpancerników, 6 lotnikowców, 25 krążowników, 43 kontrtorpedowce i 19 okrętów podwodnych. Jest to niebywały wyścig zbrojeń, znacznie przewyższają-cy wyścig 1912-14 r. (...)

Winston Churchill powiada, że Niem-cy dzisiaj absolutnie nie mogą mierzyć się na morzu z siłami Wielkiej Brytanii. Pozostanie im przede wszystkim utrzy-manie przewagi na Bałtyku w razie woj-ny. Wypadnie im też bronić długich wy-brzeży morskich, na które wysadzenie desantu przez wielokroć silniejszego na morzu przeciwnika jest zupełnie możli-we. Flota niemiecka na Bałtyku odcią-gać będzie armię lądową od zadań obro-ny wybrzeża. (...)

Różnica tonażu wypada na nieko-rzyść najbardziej agresywnych państw. Wynosi ona przy obecnym stanie flot przeszło 2.900.000 ton, a do r. 1942 wzrośnie do 3,5 mil. ton. Przewaga zbyt wielka i bijąca w oczy nawet dla mało zrównoważonych cesarów dzisiejszej Europy.

Niestety, owi „niezrównoważeni ce-zarowie” ówczesnej Europy nie przejęli się zbyt potęgą morską Wielkiej Bry-tanii, czego skutki dotknęły nasz kraj już dwa miesiące po ukazaniu się powyższe-go tekstu.

W październiku 1935 roku „Morze” pisało o szybkim tempie budowy floty wojennej Niemiec.

przemysł niemiecki technicznie jest cał-kowicie przygotowany do szybkiej budo-uy okrętów, które zresztą opracowano w uwzględnieniu wymagań produkcji se-ryjnej, przeto czas wykonania programu zależy raczej od wysokości rozporządza-nych kwot pieniężnych i tej roli, jaką ma odegrać flota wojenna w realizacji zamie-rzeń politycznych 3-ciej Rzeszy. (...) In-tensywność wykonania jest bardzo duża, gdyż w ciągu dwóch miesięcy rozpoczę-to budowę 39 jednostek z czego 64% przypada na okręty podwodne. Takie postawienie sprawy rozbudowy floty wskazuje na: 1) opracowanie metody użycia okrętów podwodnych określonych typów, 2) dążenie do jak najszybszego posiadania narzędzia walki przez zasko-czenie, do czego wschodni rejon morza Północnego nadaje się bardzo dobrze. (...)

Niezależnie zupełnie od pewnych szczegółów wykonania programu, dzi-siaj jeszcze nieogłoszonych, jedno nie ulega wątpliwości, a mianowicie, wyko-nanie tego programu umożliwi uczynie-nie z Bałtyku morza „niemieckiego”. Ze wszystkimi następstwami takiego stanu.

Legenda admirała Le Bigot

Z kolei w numerze kwietniowym „Mo-rza” z 1939 roku możemy znaleźć za-chwyty nad postacią dowódcy francuskich sił zbrojnych Dalekiego Wschodu: Spo-

Gdym przybył w sierpniu ub. r. po raz drugi do Szanghaju, „Lamotte-Picquet” wciąż kołysał się z lekka na wodach mętnej rzeki Whangpoo, opodal Quai de France, czyli wybrzeża francuskiej kon-cesji, skąd nie potrafiły ruszyć go groź-by ani chińskie ani japońskie. (...)

Admirał Le Bigot interesuje się w wy-sokim stopniu Polską, jej położeniem, a szczególnie – Gdynią i naszą mary-narką wojenną. Wypytuje mnie o najroz-maitsze szczegóły z tej dziedziny, chce wszystko wiedzieć. Podkreśla, że Polska powinna bezwarunkowo mieć silną flo-tę na Bałtyku, że jest to konieczność dla pokoju świata. (...)

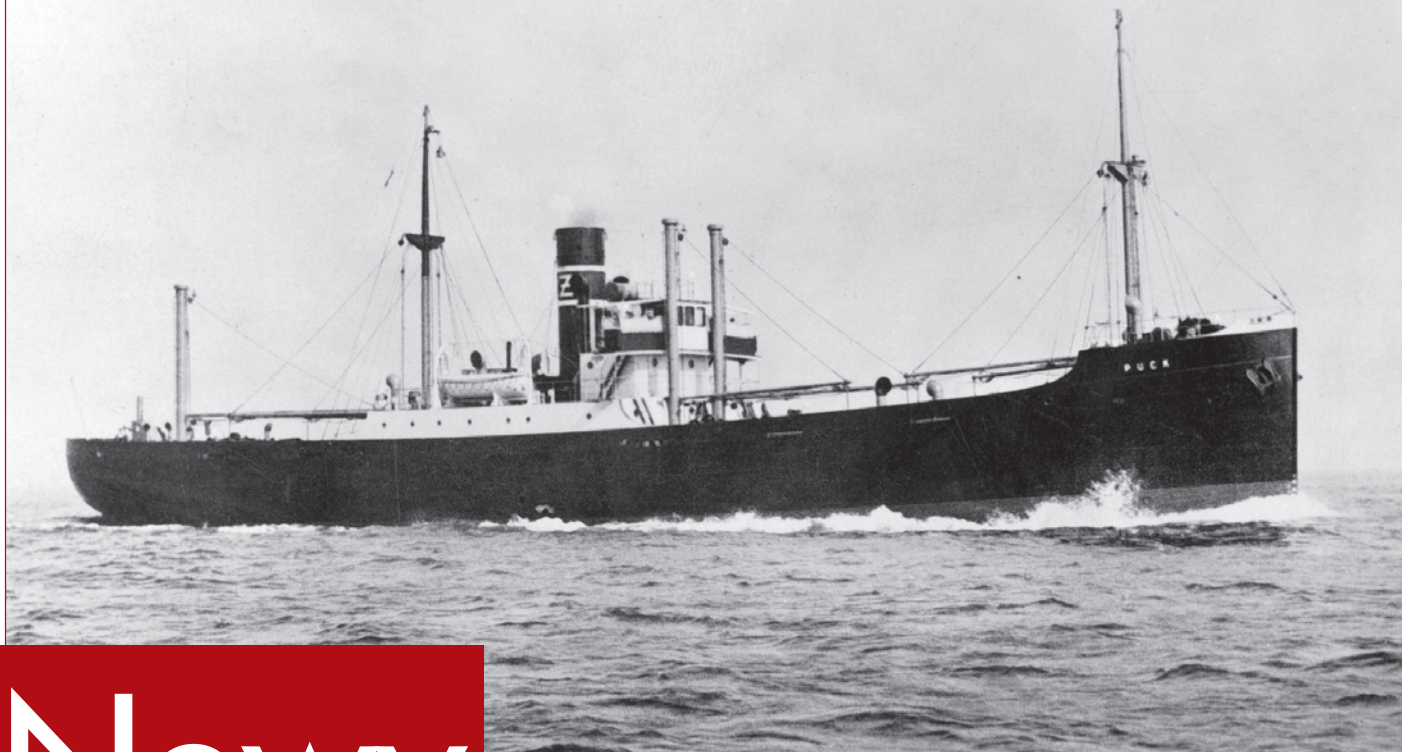
Niebywały wyścig zbrojeń

W lipcu 1939 roku, tuż przed wybu-chem II wojny światowej, „Morze” przy-pominało dzieje rywalizacji Anglii i Nie-miec podczas poprzedniej wojny oraz przedstawiało aktualną proporcję sił owych mocarstw na morzu: (...) Według najnowszych danych stan floty niemiec-kiej w 1942 roku będzie składał się z 8 pancerników, 15 krążowników, 2 lotni-skowców, 28 kontrtorpedowców, 42 tor-pedowców i 71 okrętów podwodnych. (...) Niemcy, idąc znacznie dalej poza układ

Opr. Czesław Romanowski

i 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/>

Linie europejskie



Puck na morzu.

Nowy tonaż

Powstała w 1926 r. Żegluga Polska szybko rozwijała się, nie zważając na światowy kryzys. Zgodnie z filozofią J. Rummla postawiono na solidność i terminowość połączeń. Dawalo to doskonałe rezultaty, ale wymagało nowoczesnego tonażu, dostosowanego do obsługiwanych linii. Czas przedstawić następną parę drobnicowców – *Hel* i *Puck*.

Jak pamiętamy z poprzedniego odcinka, nowoczesne statki *Cieszyn* i *Śląsk* wraz z leciwym *Chorzowem* obsługiwały linię z Helsinek przez Gdynię do Rotterdamu i Antwerpii. Dla poprawienia wyników finansowych postanowiono linię rozdzielić, aby Antwerpię i Rotterdam obsługiwać osobno. Potrzebny był do tego nowy tonaż i z tego powodu w brytyjskiej stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd. w Newcastle zamówiono w październiku 1934 r. dwa niewielkie drobnicowce. Ich budowę pokryto z kwot uzyskanych z odszkodowania za zatopiony *Nie-*

men oraz za sprzedaną *Wartę*. Oto, jak okoliczności ich powstania wspominał Stanisław Darski:

Linia do dwóch najważniejszych obok Hamburga i Londynu portów zachodniej Europy była dobrze zorganizowana. Górzej było z tonażem. Doświadczenie eksploatacyjne wykazało, iż dotychczasowa forma obsługiwania tymi samymi statkami obu wielkich portów Antwerpii i Rotterdamu jest nierentowna i niepraktyczna. Z pierwszej fazy eksploatacyjnej mogliśmy wysnuć wnioski co do właściwego typu statków. W konsekwencji za-

mówione zostały dwa statki, które otrzymały nazwy „Puck” i „Hel” i, jak wykazało późniejsze doświadczenie, były idealnymi jednostkami na linię rotterdamską. Do obsługi Antwerpii wyznaczono „Śląsk” i „Chorzów”. Rezultaty finansowe obu linii znakomicie się poprawiły, a szczególnie linia rotterdamska była „złotym jabłkiem” naszego towarzystwa.

Budowa szła sprawnie i 21 lutego 1935 r. zwodowano pierwszy statek, nadając mu imię *Puck*. W miesiąc później, 22 marca zwodowano drugi statek, który nazwano *Hel*. Zbiegiem okoliczności matkami chrzestnymi statków były panie Cecylia Raczyńska (małżonka ambasadora RP w Londynie) i Wanda Poznańska (małżonka konsula generalnego RP w Londynie), te same, które półtora roku później uczestniczyły w wodowaniu innej pary polskich jednostek, tym razem wojennych – *Groma* i *Błyskawicy*.

Statki nie były skomplikowane i w miesiąc po wodowaniu każdy z nich przybył do Gdyni, po czym rozpoczęły służbę na linii do portów Morza Północnego. Rejs okrężny na trasie Gdynia – Gdańsk – Rotterdam – Gdynia trwał zazwyczaj dwa tygodnie. W przeciwieństwie do *Cieszyna* i jego bliźniaka, nowe nabytki pływały na ogół bezawaryjnie. Na ogół – bo w końcu kolizje zdarzały

się, a niektóre miały dość poważne skutki. Na przykład w sierpniu 1937 r. *Hel* w czasie rejsu z Antwerpii odniósł poważne uszkodzenia w Kanale Kilońskim w pobliżu boi *Audorf 3*, po zderzeniu z holenderskim szkunerem motorowym *Zeeland*, który uderzył polski statek w prawą burtę w rejonie śródokręcia. Poważnej kolizji nie ustrzegł się też *Puck*, który w początkach listopada 1937 r. w czasie manewrów w Gdyni po przybyciu z Rotterdamu, zderzył się z polskim niewielkim przybrzeżnym statkiem towarowym *Transport*, który zatonął w ciągu kilku minut. W początkach 1939 r. oba statki skierowano czasowo na linię do portów włoskich, obsługiwana w zasadzie przez „francuzy”.

4 sierpnia 1939 r. *Hel* po raz ostatni przed wojną przybył do Gdańska i po dwutygodniowym załadunku wyszedł 20 sierpnia do Antwerpii z ładunkiem zboża. W trzy dni później przybył na miejsce, zboże wyladowano i rozpoczęto załadunek. Przerwano go 26 sierpnia zgodnie z zarządzeniem belgijskiego rządu, uzupełniono bunkier i 28 sierpnia *Hel* wyszedł z Antwerpii z ładunkiem ferro-wanadu. Następnego dnia przybył do Gravesend.

Ostatnie przedwojenne zawinięcie *Pucka* do Gdańska miało miejsce 11 sierpnia, a 26 sierpnia statek wyszedł z Gdyni do Rotterdamu. W dniu wybuchu wojny przyjmował ładunek w Rotterdamie, a 2 września dołączył w Gravesend do stojącego tam już *Helu*. Oba pozostały w tym porcie przez następne dwa tygodnie.

Wojenne czartery

Pierwsze tygodnie wojny oznaczały dla załóg polskich statków handlowych czas niepewności. Statki znajdowały się

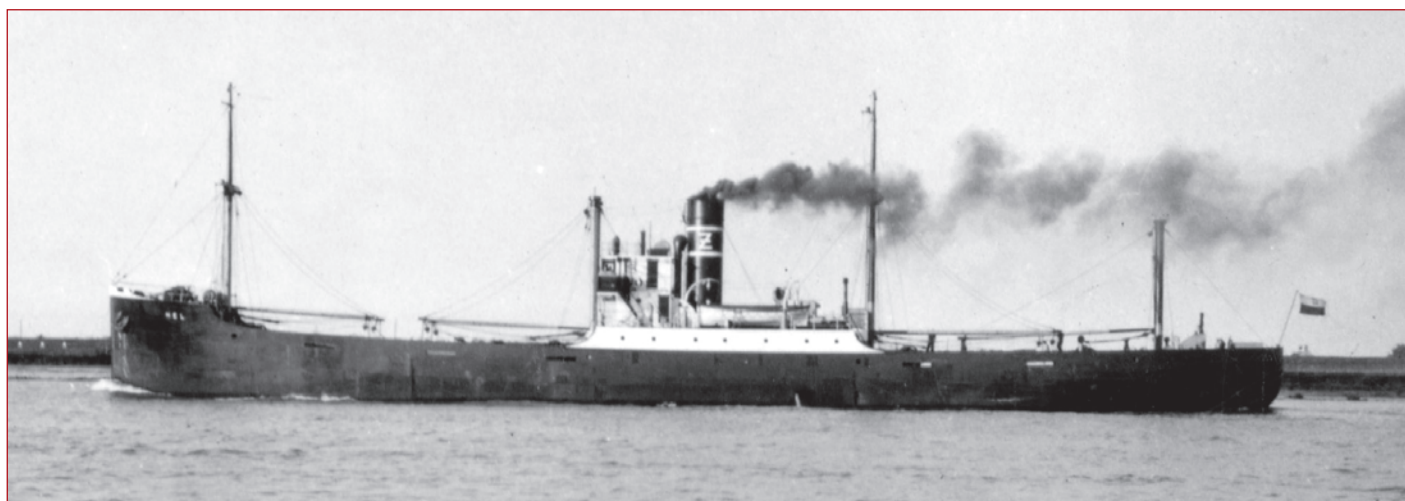


Drobnicowiec Hel.

z dala od kraju, w którym panował wojenny chaos. Nie funkcjonowały ośrodki, w których podejmowano decyzje – ani państwowe, ani armatorskie. Co prawda uprawnienia ministerialne i armatorskie wobec tych statków przejęły Polska Misja Wojskowa i Konsulaty Generalne RP w Londynie i Nowym Jorku, ale brak było koncepcji dalszego działania i ludzi zdolnych formalnie podejmować dalsze decyzje. Dopiero 30 września w Paryżu powstał rząd gen. Sikorskiego, który podjął energiczne kroki zmierzające do ustalenia współpracy naszej floty handlowej z odpowiednimi instytucjami alian-

kimi. Dopiero nota rządowa z 12 października, w której zawarto dość ogólne porozumienie z Wielką Brytanią w dziedzinie żeglugi na czas wojny, pozwoliła polskim armatorom na zawieranie czarterów z instytucjami brytyjskimi i francuskimi, co też szybko uczyniono.

W tym czasie jednak polscy armatorzy musieli borykać się z innymi problemami. Kilka statków zostało przejętych w czarter rządowy z zamiarem wykorzystania do transportu sprzętu wojennego do Polski (co się w końcu nie udało), inne skierowano do przewożenia uchodźców z Bałkanów do Francji. Istniała poważna



Idealny na linię rotterdamską - Hel.



Puck



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

Dane techniczne statków linii europejskiej

Nazwa statku	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Maszyny	Prędkość	Załoga
Oksywie Rozewie	1938	766 BRT 342 NRT	1010 t	60,1 całk. × 10,2 × 4,1, m	1 silnik Nohab, 800 KM	10 w.	17
Olza	1940 (plan.)	1080 BRT	1250 t	68,2 całk. × 10,7, m	1 masz. par. 800 KM	8 w.	18?

groźba drastycznego zmniejszenia liczby załóg, gdyż personel PMH wciąż podlegał powszechnemu obowiązkowi wojskowemu na zasadach ogólnych. Skutkiem tego, marynarze podlegali natychmiastowemu poborowi do wojska z chwilą opuszczenia statku, nawet jeżeli mieli stanowić rezerwę armatorską. Inna sprawa, że sami marynarze zgłaszali się do służby wojskowej mając nadzieję na udział w szybkim, jak się powszechnie spodziewano, zakończeniu wojny i wyzwoleniu kraju. Z drugiej strony sytuację wykorzystywali armatorzy, którzy odsyłali do wojska mniej pewnych lub zbędnych członków załóg. Sytuację definitywnie rozwiązano dopiero rozkazem gen. Sikorskiego z 4 września 1941 r., w którym zrównano służbę w marynarce handlowej ze służbą w marynarce wojennej.

Jeszcze innym problemem były kwestie finansowe. Polscy armatorzy znaleźli się raptownie na obczyźnie, bez kapitału obrotowego. Oto jak przedstawiał to w 1942 r. Związek Armatorów Polskich w piśmie do Rządu RP:

Przedsiębiorstwa żeglugowe straciły statki w budowie, za które nie otrzymały odszkodowania, utraciły wreszcie wszystkie kapitały amortyzacyjne. Większa część naszych statków przez szereg miesięcy po wybuchu wojny stała bezczynnie (nawet do lutego 1940 r.) w portach alianckich i neutralnych, wskutek czego do chwili ich uruchomienia przedsiębiorstwa zmuszone były ponosić wszystkie wydatki na opłaty portowe, pobory, utrzymanie oficerów i marynarzy itp., zaciągając z tego tytułu znaczne zobowiązania. Straty te nie dają się

w chwili obecnej obliczyć, lecz sięgają setek tysięcy funtów i przez długi czas będą na stanie finansowym naszych przedsiębiorstw.

W najtrudniejszej sytuacji znajdowała się spółka GAL, polegająca na rządowych subsydiach. Nie dysponowała żadnym kapitałem, do czasu uzyskania przez rząd brytyjskiej pożyczki. Stąd brały się kłopoty ze spłatą włoskiego zadłużenia (za *Batorego*) i pomysły na sprzedanie jednego ze statków pasażerskich. Na koniec dodajmy, że kłopoty z zatrudnieniem statków wynikały nie tylko z przyczyn formalno-prawnych, ale też z przejściowej nadwyżki tonażu, która powstała po zawieszeniu linii bałtyckich i części połączeń do portów Morza Północnego.

W tej sytuacji za duży sukces należy uznać przekazanie *Helu* w czarter francuski już 8 października, jednak na pierwszy rejs trzeba było jeszcze poczekać. Opóźnienie wynikało z zawirowań związanych z kwestiami płacowymi, które doprowadziły załogę statku do ogłoszenia 15 października strajku, zakończonego 21 października. Następnego dnia *Hel* wyszedł w pierwszy wojenny rejs, a niedługo potem dołączył do niego *Puck*. Oba statki kursowały z portów brytyjskich do Francji z węglem, a w drodze powrotnej wiozły zazwyczaj zboże. Część podróży odbywały w konwojach, stosownie do trasy i stopnia zagrożenia. Okazjonalnie oba statki zawijały do Porto i Lizbony w Portugalii. Do upadku Francji *Hel* odbył sześć takich podróży, a *Puck* prawdopodobnie tyle samo. W siódmym rejsie, rozpoczętym 18 czerwca 1940 r. *Hel* został zawrócony z drogi i uniknął w ten sposób internowania przez Francuzów. Zamiast tego przeszedł w Southampton demagnetyzację. Wcześniej, na początku czerwca w Fleetwood zainstalowano na nim uzbrojenie: dwa karabiny maszynowe Marlin, rozmieszczone na skrzydłach mostku.

Fot. Janusz Ukięjski



Hel podczas prac przeładunkowych.



Hel - ok. 1950 roku.

Atlantyckie przygody

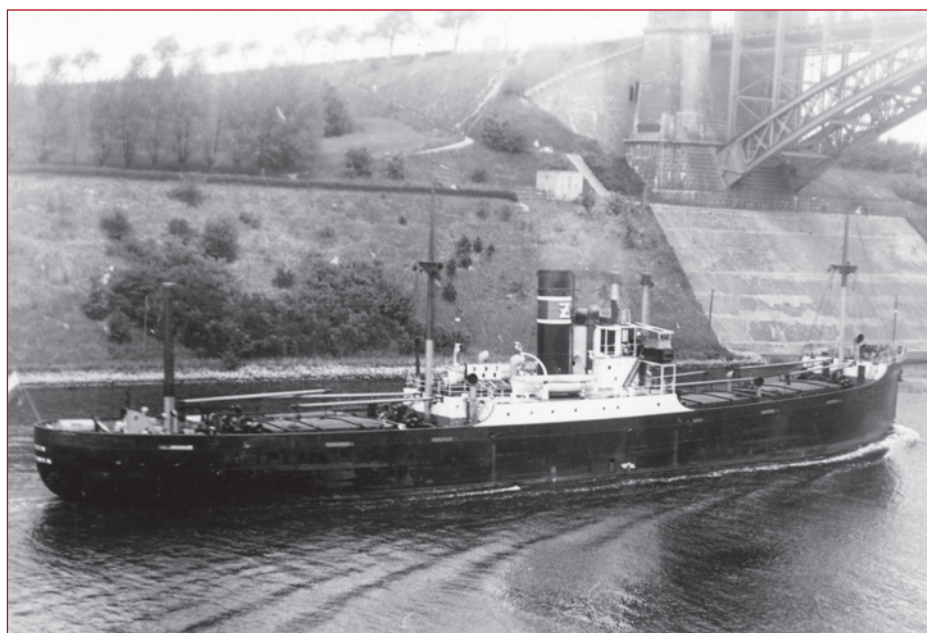
W lipcu kontynuowano prace modernizacyjne, m.in. wzmacniając kadłub i instalując działo 12-funtowe oraz urządzenia do obsługi latawca. Po zakończeniu tych prac *Hel* przeszedł do Milford Haven i stamtąd dołączył do konwoju OB.198 idącego do Kanady. Jak widać, wspomniana wcześniej nadwyżka tonażu wyczerpała się i Anglicy zmuszeni byli wysłać do Ameryki nawet tak małe stateczki. Dodajmy, że w przeciwieństwie do swego bliźniaka, *Puck* wciąż był pozbawiony uzbrojenia.

Puck i *Hel* po dwa razy przemierzyły Atlantyk w obie strony. Z największym niebezpieczeństwem podczas tych podróży spotkał się *Puck*, który pod koniec października wracał do W. Brytanii z konwojem HX.84. 5 listopada konwój został wykryty przez grasujący na Atlantyku niemiecki krążownik *Admiral Scheer*. Przed pewną zagładą alianckie statki uratowało poświęcenie dowódcy i załogi krążownika pomocniczego *Jervis Bay*, który podjął samotną i z góry przegraną walkę z rajderem (pisaliśmy o tym przy okazji *Morskiej Woli*, w „Naszym Morzu” 10/2011 – MT,BH). *Jervis Bay* zatonął, ale większość statków konwoju zdołała się oddalić. *Puck* skrył się w sztormie i 13

listopada, po samotnej podróży przybył do Greenock.

O niebezpieczeństwo otarł się też *Hel*, który 13 października miał dołączyć do konwoju OB.228 do Kanady. Nie dołączył, gdyż zbyt długo czekał na bunkier w Birkenhead, natomiast konwój na Atlantyku dopadły U-booty i zatopiły trzy statki. Czwarły, uszkodzony, zdołano doholować do stoczni.

W pierwszych dniach grudnia 1940 r. oba statki przekazano w czarter firmom wożącym ryby z Islandii. Pływały na tej trasie w niewielkich, kilkustatkowych konwojach. Do Islandii woziły pocztę i zaopatrzenie dla stacjonujących wojsk, a w drodze powrotnej głównym ładunkiem były ryby, które ładowano lokalnie w małych portach na islandzkim wybrzeżu. Rejsy islandzkie miały



Puck w Kanale Kilońskim.

Fot. Marek Twardowski



Hel jako MP-3, obok Lublin. Zdjęcie zrobione 16 września 1981r.

dla załogi jeszcze jedną zaletę: za każdy rejs marynarze otrzymywali premię – „fish bonus”. O innych aspektach rejsu do Islandii tak wspominał kpt. Tadeusz Szczygielski, dowodzący Helem:

Po pięciu dniach samotnej podróży bez eskorty przybyliśmy na redę Reykjavíku przed południem. Pogoda, jak na Islandię, była dobra, powietrze przejrzyste. Rzucono właśnie kotwicę i znajdowałem się jeszcze na mostku. Z kuchni dochodziły apetyczne obiadowe zapachy. Już miałem zejść do siebie umyć ręce przed obiadem, gdy zauważyłem zbliżający się z kierunku południowego na wysokim pułapie samolot. Przez lornetę ujrzałem na jego skrzydłach złowroźne czarne krzyże. Zarządziłem alarm bojowy.

Samolot nie zniżając lotu, zaczął krążyć nad redą. Trzeci oficer, zarządzający uzbrojeniem, wezwał „gunnerów” i członków załogi wyznaczonych do obsługi dział. Starszy „gunner” stanął przy armacie na rufie, jego podwładni – przy „oerlikonach” na mostku. Zaczęła się kanonada. Pierwsze dwa strzały z działa chybiły.

Trzeci oficer, odsunąwszy starszego artylerzystę, dał trzeci strzał. Nieprzyjacielski samolot zakołysał skrzydłami [i] oddalał się nad ląd w kierunku Norwegii.

Może on pomachał skrzydłami na pożegnanie? - pomyślałem.

O wydarzeniu złożyłem raport w Naval Control Service. Anglicy się uśmiechali...

- Panie kapitanie - powiedzieli - to jest samolot wywiadowczy. Zjawia się co kilka dni, wypatruje, a potem się oddala, nie rzucając bomb. Nie chce przyjmować walki z naszymi pościgowcami poza obszarem powietrznym Islandii, nasze pościgowce nie atakują go nad Islandią. Nie możemy drażnić Islandczyków, którzy pragną być neutralni. Uważają nas za nieproszonych gości. „My chcemy żyć w spokoju i być wolni!” - powtarzają ciągle.

A pan zakłócił im spokój... My mamy wytłumaczenie: strzelano ze statku pod polską banderą i nic na to nie mogliśmy poradzić.

Po zakończeniu wylądunku drobniocy w porcie przeszliśmy wieczorem na drugą stronę fiordu do małej osady rybackiej po rybę. Agent oprowadzał mnie po osiedlu, pokazał małą elektrownię, fabryczkę lodu i puste magazyny rybne.

Na trasie islandzkiej Hel do końca lipca 1943 r. wykonał 20 podróży okrężnych, a Puck – 18. Ich głównym przeciwnikiem była przede wszystkim pogoda.

Pływająca zapalniczka

Po zakończeniu rybnego czarteru Puck skierowano do stoczni w Londynie. Tam przystosowano go do przewożenia benzyny w pojemnikach, podobnie jak opisywany wcześniej Lewant. Zmodernizowano też uzbrojenie i w miejsce zamontowanego wcześniej działka 3-calowego oraz zbieraniny karabinów maszynowych zainstalowano trzy Oerlikony 20 mm i dwa podwójne karabiny maszynowe Browning-Colt. 19 września Puck wy-

Fot. Janusz Uklejewski



Hel w barwach PLO.

wszedł z Londynu z zaopatrzeniem dla wojsk walczących na włoskim froncie; wśród ładunku znajdowały się zapasowe silniki dla brytyjskich ścigaczy torpedowych działających w tym rejonie. 7 października dołączył do konwoju KMS.29, a 20 października wszedł do Gibraltaru. Stamtąd popłynął dalej, a 1 grudnia stanął na kotwicy na wewnętrznej redzie włoskiego portu Bari w oczekiwaniu na wyładunek. Tam też zatonął wieczorem następnego dnia w wyniku niemieckiego nalotu lotniczego – ostatniego zorganizowanego przez Niemców na taką skalę. Podczas nalotu zginął III oficer statku, pozostali członkowie załogi zdołali się uratować. Podczas nalotu, spośród 37 statków znajdujących się w tym porcie, Niemcy zdołali zatopić siedem, w tym również polski *Lwów*. Kolejnych osiem statków było ciężko uszkodzonych, a na skutek wybuchu amunicji na statku *John L. Motley* ucierpiało miasto i ludność cywilna. Co więcej, na trafionym bombą amerykańskim statku *John Harvey* znajdowało się 100 ton bomb z gazem musztardowym, który został uwolniony wskutek eksplozji. Zmieszany z wodą i ropą z zatopionych statków był przyczyną masowych oparzeń wśród rozbitków, a chmura tego gazu, która zdryfowała nad ląd zaskodziła ludności cywilnej. Spośród ponad 800 alianckich żołnierzy i marynarzy hospitalizowanych po ataku na Bari, 628 ucierpiało od gazu, 83 z nich zmarło. Liczba strat wśród ludności cywilnej jest nieznana, choć według szacunków mogła sięgać 1000 osób poszkodowanych przez eksplozję amunicji i zatrucia gazem. Amerykanie dopiero w 1959 r. odtajнили dokumenty związane z zatruciem gazem musztardowym.

Wróćmy teraz do *Helu*, który również w sierpniu 1943 r. zakończył rejsy czarterowe do Islandii. Potem pływał w przybrzeżnych konwojach wokół Wysp Brytyjskich. Zawijał dość często do Dublina, z którego przywoził do Londynu żywność. Oficjalne ładunki były uzupełniane „marynarskim importem”, który musiał być na tyle dochodowy, że w październiku 1943 r. zanotowano użycie przez polskich marynarzy broni w starciu z funkcjonariuszami irlandzkiej straży celnej. W pamięci załogi zapisał się rejs w marcu 1944 r., gdy po wyjściu z Methill nadszedł szkwał o sile 12 stopni, ze śniegiem. O godzinie 18.32 piorun uderzył w balon wypuszczony ze statku i spowodował eksplozję podwieszoną pod balonem

bomby. Siła eksplozji spowodowała wadliwe działanie kompasów głównego i sterowego.

Po zakończeniu wojny w Europie, między rejsami powoli demilitaryzowano statek: zdawano sprzęt wojenny, zdejmowano uzbrojenie. W codzienną rutynę wmieszała się polityka. 19 lipca 1945 r. załoga statku odmówiła pracy w proteście przeciw uznaniu przez Londyn rządu „warszawskiego” i w ciągu następnego dnia zeszło z niego 17 osób, w tym starszy oficer i starszy mechanik. 1 sierpnia pozostało na nim 8 ludzi,

go remontowi – podjęła się tego w Liverpool spółka Baltic Coasting Co.

Spółka wywodziła się od spółki Baltic Coasting Ltd. (używana polska nazwa: Bałtycka Żegluga Przybrzeżna Sp. z o.o.), założonej jeszcze we wrześniu 1941 r. w Londynie przez obywateli brytyjskich i polskich. Wśród tych ostatnich było liczne grono absolwentów Szkoły Morskiej. Początkowo miała zająć się działalnością armatorską. Jednak starania o uzyskanie jakiegokolwiek statku zakończyły się fiaskiem i w styczniu 1943 r. spółka powołała firmę remontu statków Baltic Coasting



Fot. Janusz Utkiewicz

Puck w porcie.

łącznie z kapitanem. W dwa tygodnie później *Hel* wszedł w czarter Ministerstwa Transportu Wojennego i podjął rejsy między brytyjskimi portami. W połowie października zdjęto z niego działo i Oerlikony, lecz po zakończeniu rozbrojenia został całkowicie opuszczony przez polską załogę. Obsadzili go Angliki, łącznie z angielskim kapitanem i znów skierowali do kabotażu wzdłuż brytyjskich wybrzeży.

Polską załogę dla *Helu* udało się skompletować dopiero w połowie grudnia i statek przygotowywał się do powrotu do Polski. Przed tym postanowiono poddać

Ltd. - F.W. Rowlands and Polish Ship Repairers Ltd. (polska nazwa: Zakłady Naprawy Statków) w Seacombe Ferry. Firma działała na terenie całej Wielkiej Brytanii, prowadząc remonty w miejscach postoju statków. W marcu tego roku przyjeżdżał do remontu pierwszy statek – norweski frachtowiec *Elg*. W sprawozdaniu sporządzonym w lutym 1945 r. dla Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi podano, że do tego czasu wyremontowano 94 statki, w tym 23 polskie. Brak, niestety, informacji o dalszej działalności tej spółki poza taką, że 31 stycznia przyjeżdżał do remontu parowiec *Hel*...



Hel jako MP-3 – 26 września 1981r.

Nareszcie w kraju

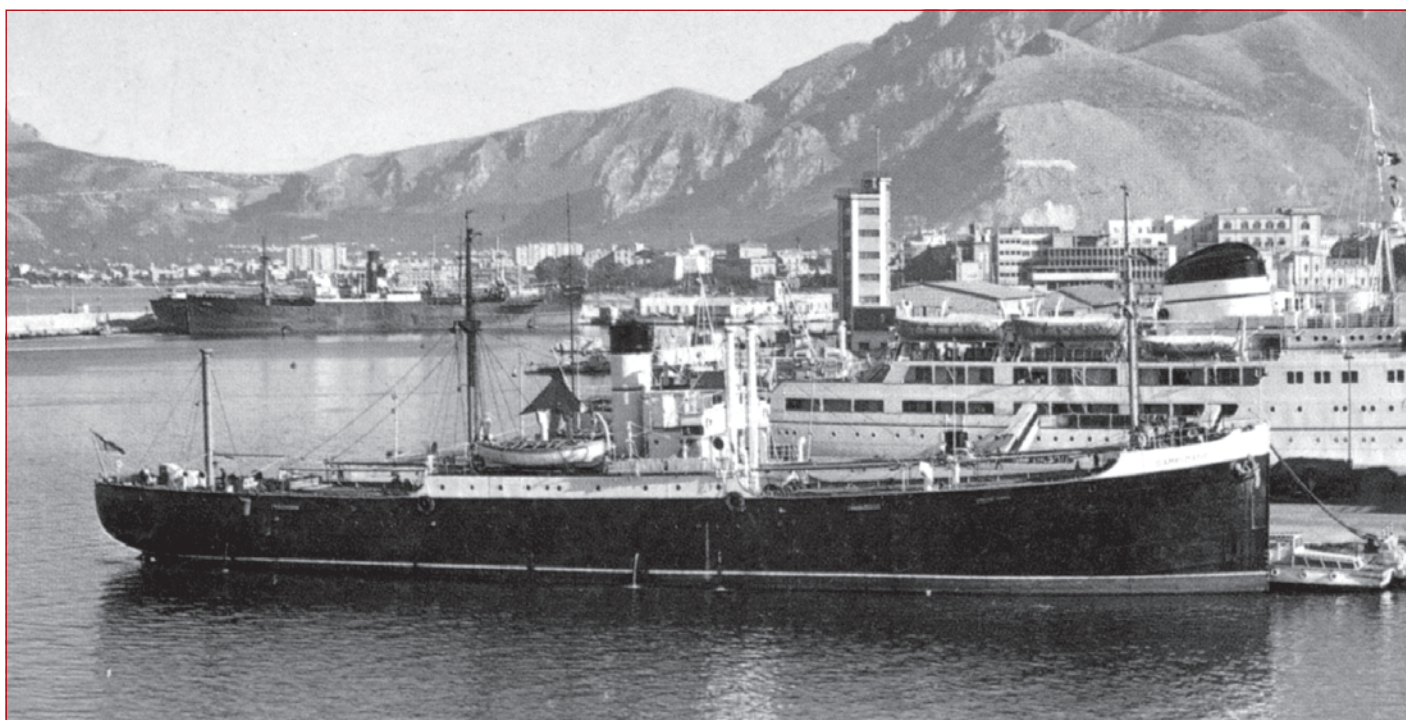
Gdyńska prasa z marca 1946 r. poinformowała w notatce pod tytułem „S/s HEL po raz pierwszy w Gdyni”:

Dnia 12 b. m. o godz. 15-ej przybył po raz pierwszy po wojnie do swego portu macierzystego Gdynia - pod dowództwem kap. żegl. w. Piekarskiego Janusza, przywożąc z Anglii 776 ton ładunku UNRRA, składającego się z żywności, narzędzi rolniczych i wyposażenia szpitalnych.

W drodze do Gdyni s/s „Hel” spotkał się z polskimi trawlerami płynącymi do portu macierzystego z Lubeki.

20 marca *Hel* rozpoczął normalne rejsy na linii Gdynia – Antwerpia. Okazjonalnie odwiedzał inne porty, pływając np. do Wielkiej Brytanii z żywnością lub z drobnicą do portów skandynawskich. Zresztą do Skandynawii pływał coraz częściej, a w 1949 i 1950 r. praktycznie przeniesiony był na linię do Oslo i Goeteborga. W 1950 r. przywiózł z Ystad do Szczecina dwa polskie jachty *Admirał* i *Rycerz*, pozostawione w portach szwedzkich po ucieczce załóg z kraju. W tym samym roku spotkała go nieprzyjemna przygoda, tak opisana w prasie, w stylu charakterystycznym dla epoki:

Czyn październikowy drobnicowca „Hel” łączy się ze wspaniałym wyczynem załogi tego dzielnego statku, która uratowała swoją jednostkę od z górą półrocznej bezczynności. W czasie - mianowicie - gdy „Hel” znajdował się w szwedzkim porcie śródlądowym Otterbacken, 120 mil od otwartego morza - nastąpiła katastrofa obsunięcia się skał, które zatarasowały w pewnym miejscu Kanał Gotski, odcinając statkom znajdującym się powyżej miejsca wypadku - drogę powrotną. Z powodu znacznych rozmiarów katastrofy ponowne uruchomienie Kanału przewidzieli Szwedzi dopiero na maj przyszłego roku. Do tego czasu wszystkie statki z wyjątkiem jednostek o małym zanurzeniu (poniżej 8 stóp) stały się więźniami Kanału. Zanurzenie „Helu” było znacznie większe niż 8 stóp, ale na zebraniu załogi postanowiono za wszelką cenę wydostać się z pułapki. Wspólnym wysiłkiem załogi, pozbywając się całkowicie ładunku i redukując zapasy oraz wyposażenie - osiągnięto owo minimalne zanurzenie i pokonując szereg przeszkód i trudności zdolano szczęśliwie przeprowadzić statek przez zatarasowany odcinek kanału do Goeteborga. Jako czyn październikowy załoga „Helu” postanowiła doprowadzić własnymi siłami statek do ponownej gotowości morskiej co też niezwłocznie uczyniono i „Hel” zaraz w Goeteborgu mógł przystąpić do kontynuowania normalnej, planowej pracy. Dzielna, socjali-



Puck jako Campidano w Palermo na Sycylii.



Hel ze znakiem PMH.

styczna postawa załogi s/s „Hel” spotkała się z wielkim uznaniem ze strony władz Polskiej Marynarki Handlowej.

W styczniu 1951 r. po likwidacji Żegluga Polskiej *Hel* przekazano do PLO, które nadal zatrudniało go ma linii do Goeteborga. 29 kwietnia 1954 r. doznał uszkodzeń dziobu i burty podczas zderzenia ze szwedzkim trzymasztowym, drewnianym szkunerem *Lindö* (108 BRT) w gęstej mgłę na torze wodnym Ytterholm - latarnia Kuren, wiodącym do Sztokholmu.

W 1953 r. powrócił na linię zachodnioeuropejską zawijając do Hamburga i Antwerpii, a okazjonalnie do Rotterdamu. Z końcem maja 1955 r. aresztowano go w Antwerpii wskutek sprawy sądowej wytoczonej przez Polskie Związki Zawodowe Marynarzy na Uchodźstwie (Polish Seamen Union in Exile). 2 czerwca tego roku w porcie w Antwerpii doszło do kolizji z parowcem *Algenib*. Dopiero w lipcu 1955 r. zwolniono go z aresztu, po zapłaceniu kaucji w wysokości 20 000 funtów szterlingów.

W styczniu 1957 r. *Hel* zainaugurował linię „radziecką” Gdynia – Leningrad – Windawa. W zależności od potrzeb, zawijał też do Rygi i Kłajpedy. Później linię przekształcono na okrężną i statek w drodze z portów radzieckich pływał do portów Anglii i Niemiec, w razie potrzeby zachodząc też do Belgii i Holandii. 27 lipca 1961 r. w czasie rejsu z Kopenhagi do Rotterdamu uległ awarii silnik napędowy.

Wezwany na pomoc holownik *Swarożyc* doprowadził jednostkę do Rotterdamu do remontu. Był to sygnał zbliżającego się kresu aktywnej służby statku.

Wycofano go z eksploatacji 1 stycznia 1962 r., a 22 lutego tego roku przekazano Zarządowi Portu Gdynia na magazyn pływający. Oznaczony symbolem *MP-3* (od października 1965 r. *M-ZPGdy-3*), użytkowany był jako magazyn w rejonie Gdyni i Gdańska. Pod koniec stycznia PRS orzekł o niecelowości dalszej eksploatacji i remontu, i statek przeznaczono na złom. Sprzedano go dopiero w lipcu 1982 r. fińskiej firmie złomowej z Hamina. W sierpniu przybył tam na holu, a w październiku złomowanie ukończono.

Drugi Puck

Polacy nie zapomnieli o *Pucku*, zatopionym 2 grudnia 1943 r. w Bari. Jeszcze w styczniu 1944 r. na spotkaniu w brytyjskim Ministerstwie Transportu rozważano możliwość podniesienia obu polskich statków i ich powrotu do służby. Działania takie rozpoczęli Anglicy w czerwcu 1944 r., jednak przerwano je z powodu sztormów. Polacy do wraku powrócili w 1946 r., jednak próby jego podniesienia zakończyły się wówczas fiaskiem.

Wkrótce udało się to Włochom. Wrak statku podniesiono w 1947 r., a po remoncie wszedł do eksploatacji pod włoską

banderą jako *Carola M* armatora Fratelli Maggi fu Stefano. W 1950 r. przeszedł do towarzystwa żeglugowego „Tirrenia” i zmienił nazwę na *Torres*, a w 1956 r. – na *Campidano*. Pływał z przerwami pod włoską banderą przez ponad 20 lat, aż 28 stycznia 1970 r. wychodząc z La Maddalena na Sardynii wszedł na mieliznę. Następnego dnia ściągnięto go na wodę, ale remont uznano za niecelowy i w maju 1971 r. pocięto go na złom.

Hel i jego utracony bliźniak były jednak statkami na tyle udanymi, że po wojnie Żegluga Polska zdecydowała się wykorzystać odszkodowanie za leżący w Bari wrak *Pucka* na budowę w tej samej stoczni trzeciego statku tej serii, nieco tylko zmodyfikowanego. Zwodowany w kwietniu 1948 r., wszedł do służby w maju 1949 r. Po reorganizacji przedsiębiorstw armatorskich 1 stycznia 1951 r. znalazł się pod banderą PLO. Nadal pływał na liniach zachodnioeuropejskich. W 1952 r. wraz z podobnym statkiem *Hel* stał się przedmiotem zainteresowania PMW, która obydwie te statki chciała przebudować na pomocnicze stawiacze min. Projektu nie zrealizowano i oba nadal woziły towary.

14 stycznia 1972 przybył w ostatniej podróży do Antwerpii. W trzy dni później w Brugii rozpoczęto jego złomowanie.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Grudzień 2001 r.

6 - PHZ Baltona SA jako jedyna firma związana z branżą morską otrzymała z rąk ministra gospodarki Jacka Piechoty nominację i statwę założyciela Akademii Marek – jako jedna z najbardziej rozpoznawalnych polskich marek.



8 - Wyższa Szkoła Morska w Gdyni uzyskała status Akademii Morskiej, o czym podczas uroczystego posiedzenia senatu uczelni poinformował jej rektor prof. Piotr Przybyłowski.

12 - Dyrektor DFDS Seaways Thord Johannesen oraz prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński podpisali w Kopenhadze porozumienie o uruchomieniu z dniem 23 kwietnia 2002 r. linii promowej między Kopenhagą i Gdynią. Niestety, umowa ta z winy duńskiego armatora nie została zrealizowana.

21 - Krajowa Izba Gospodarki Morskiej jako pierwsza izba branżowa Krajowej Izby Gospodarczej uzyskała certyfikat jakości ISO 9001:20000.

W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec.

20 lat temu

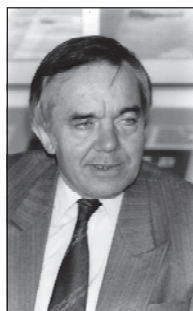
Grudzień 1991 r.

11 - Ogólne Zebranie Delegatów Załogi podjęło uchwałę pozytywnie opiniującą

wniosek dyrektora naczelnego PLO Henryka Dąbrowskiego o przekształceniu PLO w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Wniosek doczekał się realizacji dopiero 1 lipca 1999 r., kiedy PLO praktycznie były już bankrutem.

24 - w Stoczni Szczecińskiej oddano armatorowi kontenerowiec *Kairo*, pierwszy typu B183.

31 - Z funkcji I zastępcy ministra transportu i gospodarki morskiej odwołany został dr Jan Kuligowski (na zdjęciu), który funkcję tę pełnił od 22 grudnia 1990 r. Jego następcą został kpt. Zbigniew Sulatycki.



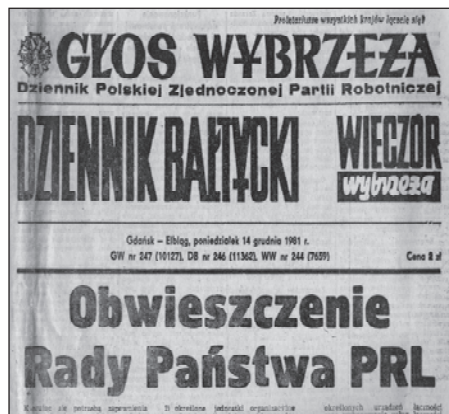
W polskich stoczniach zwodowano masowiec i trawler rybacki.

30 lat temu

Grudzień 1981 r.

5 - W Stoczni Szczecińskiej oddano radzieckiemu armatorowi statek naukowo-badawczy *Vitjaz*, pierwszy typu B86.

13 - Wprowadzenie w kraju stanu wojennego. Dowódca Marynarki Wojennej wszedł w skład Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego. W stoczniach i gdańskim porcie rozpoczęły się strajki, które po kilku dniach zdławiła interwencja wojska i milicji.



21 - W Stoczni Marynarki Wojennej przekazano do służby MW trałowiec *Gopło*, pierwszy okręt projektu 207.



W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce (w tym *Cartagena de Indias* - pierwszy typu B349), prom pasażersko-samochodowy i katamaran pasażerski.

40 lat temu

Grudzień 1971 r.

20 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej oddano armatorowi francuskiemu trawler *Otter Bank*, pierwszy z serii B423.



W polskich stoczniach zwodowano 6 drobnicowców, 2 masowce, trawler solarnię (*Kabryl* - pierwszy z typu B29s), trawler burtowy, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

50 lat temu

Grudzień 1961 r.

1 - Sejm uchwalił Kodeks Morski (który zastąpił zbiór przepisów niemieckich i pochodzących z czasów II RP) oraz ustawę o izbach morskich.

4 - Na Morzu Północnym podczas sztormu zaginął z całą załogą (9 osób) kuter *GDY 229*.



13 - Na statku *Maria Konopnicka* wyposażonym w Stoczni Gdańskiej wybuchł pożar. Zginęło 22 osoby.



15 - Podano, że na złom przeznaczono dwa najstarsze (ponad 70-letnie) holowniki PRO: *Posejdon* i *Mamut*.

16 - W Stoczni Gdańskiej przekazano armatorowi statek *Rokita*, pierwszy z serii tzw. „bydlowców” - statków typu B475, przeznaczonych do przewozu zwierząt.

W polskich stocznich zwodowano statek towarowo-pasażerski, 3 drobnicowce, 2 zbiornikowce, trawler-przetwórnę (*Kosmos* - prototyp serii B26) i 2 superkutry.

60 lat temu

Grudzień 1951 r.

1 - Uchwałą Prezydium Rządu stanowiono pakiet preferencji dla pracowników przemysłu okrętowego, nazywany potocznie „Kartą Stoczniowca”.

W grudniu zostało aresztowanych 4 komandorów Marynarki Wojennej (J. Staniewicz (na zdjęciu), M. Wojcieszek, K. Kraszewski, A. Rychel), którzy dołączyli do aresztowanych od września 1950 r. komandorów Z. Przybyszewskiego, S. Miesz-

kowskiego, R. Kasperskiego i W. Krzywca. Podczas tzw. „procesów komandorów” 5 spośród nich skazano na śmierć, pozostali na dożywocie lub długoletnie więzienie. Wyroki wykonano na komandorach Z. Przybyszewskim, S. Mieszkowskim i J. Staniewicz; kmdr W. Krzywiec zmarł 3 tygodnie po zwolnieniu z więzienia.



W polskich stocznich zwodowano 2 węglowce.

70 lat temu

Grudzień 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- postoje: *Kościuszko* (remont w Port Elisabeth), *Lewant* (remont w Liverpool), *Modlin* (załadunek w portach kanadyjskich), *Warszawa* (remont w Aleksandrii);
- konwoje z /do Kanady i USA: *Lechistan*, *Morska Wola*, *Stalowa Wola*, *Wisła*, *Zagłoba*;
- konwoje z / do Gibraltaru: *Batory*, *Lech*, *Lublin*;
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*, *Pułaski*;
- na Morzu Karaibskim: *Paderewski*, *Rozewie*, *Śląsk*;
- konwoje na wodach brytyjskich i na trasie islandzkiej: *Bug*, *Chorzów*, *Garlandstone*, *Hel*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kroman*, *Lida*, *Lwów*, *Narocz*, *Poznań*, *Puck*, *Sobieński*, *Wigry*, *Wilno*.

Polska Marynarka Wojenna:

- postój: *Błyskawica* (szkolenie w Scapa Flow, potem na trasie islandzkiej), *Burza* (szkolenie w Gourock), *Piorun* (remont w Glasgow), *S-3* (remont w Dover);
- konwoje atlantyckie: *Garland*;
- rajd na Lofoty: *Krakowiak*, *Kujawiak*;



- patrole: *Sokół* (na Morzu Jońskim), ścigacze *S-1* i *S-2* (w kanale La Manche).

80 lat temu

Grudzień 1931 r.

4 - W związku z przybyciem do Polski pierwszych okrętów podwodnych budowanych we Francji utworzono Grupę Łodzi Podwodnych, przydzieloną do Dywizjonu Minowców.



90 lat temu

Grudzień 1921 r.

W związku z reorganizacją Departamentu Spraw Morskich wszelkie sprawy cywilne (w tym marynarki handlowej i portów) przekazano do Departamentu Marynarki Handlowej utworzonego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Sparaliżowani legendą

Pompejusz

kontra piraci

Fot. Wikipedia

**Bitwa z udziałem rzymskich okrętów.**

Kiedy piraci zagrozili Rzymianom, ci wystali Pompejusza, który załatwił problem likwidując go całkowicie. Może dzisiaj powinniśmy skorzystać z tej starożytnej lekcji?

Piractwo znamy obecnie głównie z doniesień medialnych dotyczących ataków na statki u wschodnich wybrzeży Afryki oraz filmów z serii „Piraci z Karaibów”. Mało kto uświadamia sobie, że z procederem tym radzić sobie musieli także starożytni Rzymianie.

Przeprowadzili oni przeciw piratom kilka kampanii (szczegółowe informacje na ten temat znaleźć można m.in. w pracy „Piraci w świecie grecko-rzymskim” Philipa de Souzy oraz publikacjach prof.

Krzysztofa Kubiaka), z których jedna – Gnejusza Pompejusza, zwanego Wielkim – przeszła do legendy.

Aby zwalczyć plagę piractwa, ten sławny wódz, członek pierwszego triumwiratu, przeciwnik Cezara, dostał do dyspozycji siły, którymi nie dysponował nikt przed nim ani po nim, wliczając w to nawet czasy współczesne.

Wykorzystał je maksymalnie i w zduńmiewająco krótkim czasie, czterdziestu zaledwie dni, oczyścił Morze Śródziemne

z morskich rozbójników. Tak przynajmniej wynika ze starożytnych przekazów. I nawet gdyby, idąc za niektórymi badaczami, poddać w wątpliwość ten fakt, nikt nie zaprzeczy, że Pompejusz przeprowadził przeciw piratom najbardziej skuteczną operację w dziejach.

Głodni i wściekli

Motywy działania piratów od zawsze są takie same – głównym jest chęć szybkiego wzbogacenia się. Nie inaczej było na Morzu Śródziemnym u schyłku republiki rzymskiej w pierwszym wieku przed naszą erą. Operujący z baz położonych na wybrzeżach Cylicji, krainy w południowej części Azji Mniejszej, morscy rozbójnicy przez długie lata panowali nad wschodnim obszarem Morza Śródziemnego.

W owym czasie krzyżowały się tam najważniejsze morskie szlaki handlowe świata. W ręce piratów wpadały więc statki pełne ludzi i towarów. Ludzi można było sprzedać na targach niewolników, a towary upłynąć z wielkim zyskiem. Za co znaczniejszych jeńców można było dostać naprawdę sowy okup.

Na przełomie 75 i 74 roku przed naszą erą więzieniem piratów był nawet

Teren antypirackiej operacji Pompejusza

Ilustr. ImageBit



Juliusz Cezar. Powtarzano sobie potem, że był bardzo oburzony, iż zażądali za niego dwudziestu talentów srebra, kiedy on wart był, w swoim mniemaniu, co najmniej pięćdziesiąt, zawrotną wtedy sumę. Zanim udało się zebrać pieniądze na wykupienie Cezara, ten podobno „katował” piratów odczytywaniem im swoich dzieł.

Okazali się odporni na piękno literatury. Przyszły, pierwszy jedynowładca Rzymu był tym tak rozwścieczony, że kiedy w końcu został uwolniony, od razu wyruszył przeciwko nim. Pojmał wszystkich i kazał ukrzyżować. Jak twierdził, nie za swoje uwięzienie, ale za niedocenienie jego pisarskiego talentu.

Początkowo Rzymianie nie dostrzegali problemu. Porwanie najzdolniejszego nawet obywatela nie zmuszało ich do działania. Kiedy jednak zagrożone zostały dostawy zboża... Rzym zależał bowiem od dostaw morzem, spoza Italii. Odcięcie ich groziło miastu nad Tybrem głodem. Trzeba było zacząć działać.

„Ich (tj. piratów – red.) potęgę odczuwało się we wszystkich rejonach Morza Śródziemnego, nie można więc było nigdzie żeglować, a handel zamarł. Rzymianie zaczęli przez to sprawę analizować. Kiedy na ich rynkach zabrakło żywności i groził wielki głód, powierzyli Pompejuszowi zadanie oczyszczenia mórz

Fot. Wikipedia



Moneta z podobizną Pompejusza.

Fot. Wikipedia



Okręt rzymski na starożytnej mozaice.

z piratów.” - zapisał starożytny historyk Plutarch.

Sprawa była nadzwyczajnej wagi, potrzeba było więc nadzwyczajnych pełnomocnictw dla Pompejusza. Zwłaszcza, że siła, z jaką miał się zmierzyć była nie byle jaka. Piraci dysponowali flotą około 2 tysięcy różnego rodzaju jednostek! Na ich pokładach znajdowało się kilkadziesiąt tysięcy ludzi. Byli taką potęgą, że uczestniczyli w lokalnych wojnach jako pełnoprawni sprzymierzeńcy.

Zwycięska legenda

W roku 67 p.n.e. trybun ludowy Aulus Gabinius zaproponował przyjęcie pakietu specjalnych praw, dzięki którym miano oczyścić Morze Śródziemne z piratów (tzw. lex Gabinia). Na ich mocy Pompeusz stał się nauarchą – urzędnikiem odpowiedzialnym za sprawy bezpieczeństwa żeglugi na tym akwenie. Ale nie tylko. Jego władza rozciągnięta została także na tereny przybrzeżne. A wszyscy zarządcy prowincji i władcy państw sprzymierzonych z Rzymem, mieli udzielić mu wszelkiej potrzebnej do realizacji zadania pomocy.

Twierdzono potem nieraz, że aby oczyścić Morze Śródziemne z piratów



Popiersie Pompejusza.

Pompeusz otrzymał nieograniczony budżet. Miał przecież w końcu uratować obywateli Rzymu przed głodem, a to nie miało ceny. Niektórzy uczeni jednak, powątpiewają, że tak było.

Pewne jest, że Pompeusz miał do dyspozycji ogromną kwotę 6 tysięcy talentów attyckich srebra (każdy to około 24 kilogramy srebra!), 500 okrętów, w większości ciężkich trój- i pięciorzędowców, 120 tysięcy piechoty oraz 4 tysiące jazdy.

Wyczuleni na punkcie władzy i swojej wolności Rzymianie doby republiki, widząc jaką potęgą dostała się w ręce jednego człowieka, mówili o nim złośliwie, że dzięki niej szybko „z nauarchy może się stać monarchą.”

Pierwszym ruchem Pompejusza było zapewnienie nieprzerwanych dostaw zboża do Rzymu. W tym celu przecież został nauarchą. *„Choć pogoda nie sprzyjała żegludze, przepłynął się na Sycylię, zbadał wybrzeża Afryki, zabrał flotę na Sardynię i zostawił garnizony lądowe i sił morskich na straży tych trzech spichrzów państwa (...) Obu mórz Italii strzegły wielkie floty i potężne armie.”* - donosi Plutarch.

Operację morską skoordynował Pompeusz z działaniami lądowymi. Aby to usprawnić, cały teren operacji antypirackiej został podzielony na 25 okręgów, którymi zarządzali legaci podlegli nauarsze. Działania przeciw morskim rabusiom toczyły się więc równocześnie na lądzie i morzu. Uważa się, że był to jeden z najważniejszych czynników zapewniających rzymskiemu wodzowi zwycięstwo.

„Jego siły były rozciągnięte, zagrażając bandom piratów z wszystkich stron. Szybko ich przez to pojmano i sprowadzono na ląd. Tych, którzy się wymykali, zapędzono w stronę Cylicji jak pszczoły do ula. Pompeusz przygotował się do uderzenia na nich, biorąc sześćdziesiąt najlepszych okrętów” - relacjonuje Plutarch.

Wydawać by się mogło, że atak na Cylicję będzie najtrudniejszą częścią operacji antypirackiej rzymskiego wodza. Tamtejsi rozbójnicy stawiali opór od dawna i spodziewano się, że łatwo nie sprzedadzą swoich skór. Tymczasem doszło do zaskakującej sytuacji. Niektóre starożytne relacje donoszą bowiem, że likwidacja cylicyjskich piratów odbyła się w ogóle bez rozlewu krwi. Większość poddać się miała Pompeuszowi bez walki, sparaliżowana wyprzedzając go legendą.

„Jego sława i zdecydowanie wzbudziły popłoch wśród piratów. Licząc na to, że będzie do nich życzliwie nastawiony, jeśli nie będą walczyć, poddali się najpierw ci, którzy opanowali Kragos i Antikragos, najpotężniejsze warownie, po nich zaś ci, którzy żyli w górach Cylicji, a później wszyscy pozostali.” - mówi jedno ze sprawozdań z przebiegu działań.

W rzeczywistości nie było aż tak łatwo. Nawet jeśli piraci cylicyjscy wystraszyli się Pompejusza, to jednak w rozpaczliwym odruchu samoobrony, podjęli rzuconą im przez niego rękawicę. Do największego starcia zbrojnego na morzu doszło pod Korakesion (dziś Alanya w Turcji).

Flota rozbójników została w niej niemal doszczętnie rozgromiona. Było to zwycięstwo tym większe, że piraci dysponowali w tym starciu przewagą liczebną. Wystawili do walki około tysiąca okrętów przeciw dwustu rzymskim (choć te ostatnie były cięższe i lepiej uzbrojone). Resztki pobitej floty schroniły się w okolicznych portach.

W tym momencie, niespodziewanie, nastąpił kolejny zwrot akcji. Zgodnie ze wszystkimi regułami prowadzenia wojny, Pompeusz powinien kontynuować operację - dopaść niedobitki pirackiej floty i zniszczyć ją do końca. Historia nieraz dobitnie pokazywała, że niewykorzystane zwycięstwa potrafią się bardzo okrutnie zemścić.

Tymczasem nic z tych rzeczy. W przeciwieństwie do pierwszej fazy operacji, w której Pompeusz niszczył piratów z wielką bezwzględnością, tym razem okazał się dla swoich wrogów niezwykle wprost łaskawy. Do dzisiaj bywa za to chwalony.

„Miał bowiem do dyspozycji wielkie siły zarówno morskie, jak i lądowe, więc i na morzu, i na lądzie był niepokonany. Równie wielka była jego łaskawość w stosunku do tych, którzy zawierali z nim układ, dzięki czemu przeciągnął na swoją stronę bardzo wielu. Ci bowiem, którzy zostali pokonani przez jego siły i doświadczyli jego wielkiej łaskawości, natychmiast oddali się w jego ręce.” - czytamy w jednym z opisów jego działań przeciw piratom.

Pax Romana

Na czym polegała owa słynna łaskawość Pompejusza, o której wspomina powyższy tekst? Zwyczajną karą za piractwo była śmierć. Rzymski wódz postanowił z niej jednak zrezygnować. Przyszło mu to tym łatwiej, że podobno widział różnicę pomiędzy piratami, którzy uprawiali ten proceder z czystej chciwości, a tymi, którzy czynili to z powodu biedy.

Plutarch tak o tym opowiada: *„Mądrze więc zakładając, że człowiek nie jest z natury istotą dziką i niespołeczną ani się taki nie rodzi, lecz staje się takim, jakim nie jest z natury, w wyniku złego nawyku, a ponadto staje się cywilizowany i łagodniejszy w wyniku zmiany miejsca, zajęcia i trybu życia, podobnie jak zwierzęta, dzikie z natury, stają się łagodne i posłuszne na skutek udomowienia i łagodnego traktowania, posta-*

nowił przenieść tych piratów z morza na ląd i pozwolić im zaznać uczciwego i niewinnego życia dzięki zamieszkaniu w miastach i uprawie ziemi.”

Pompejusz dał więc Cylicyńczykom ziemię, w zamian za obietnicę porzucenia piractwa. Rozproszył ich w ten sposób po różnych rejonach Azji Mniejszej i okolicznych obszarach. Choć niektórzy historycy powątpiewają w taką akcję, podkreślając też, że nie wszyscy piraci mogli liczyć na łaskawość rzymskiego wodza, pozostaje faktem, że był on i tak o niebo łagodniejszy w ich karaniu niż inni jego rodacy.

Część badaczy podważa także czyistość intencji Pompejusza. W ich ocenie były one znacznie mniej szlachetne niż podaje to Plutarch. Według nich celem Pompejusza było uzyskanie szybkiego sukcesu, którym mógłby się pochwalić w Rzymie. Umocniłby w ten sposób swoją pozycję, co mogło przynieść mu korzyści w przyszłości.

Rozumowanie jest takie. Rzymianie postawili przed Pompejuszem zadanie zapewnienia nieprzerwanych dostaw zboża. I on je wykonał. A skoro to zrobił, nie chciał już wikłać się w potencjalnie niełatwą i zapewne długotrwałą wojnę z piratami, której ostatecznego końca nie sposób było przewidzieć. W tej sytuacji logiczny był wybór bardziej pokojowych, a przez to znacznie mniej krwawych metod.

Tak czy owak, efekt antypirackiej operacji Pompejusza przeszedł najśmielsze oczekiwania. Rzymianie zdobyli oko-

ło 400 okrętów, kolejne 1300 zniszczyli. Zginęło około 10 tysięcy piratów, 20 tysięcy zostało wziętych do niewoli i w większości ukrzyżowanych, aby odstraszyć ewentualnych następców. W ręce Pompejusza wpadły też bogate łupy, a Rzym umocnił swoje panowanie na kolejnym terytorium.

No i najważniejsze. Działania rzymskiego wodza spowodowały autentyczny upadek piractwa na Morzu Śródziemnym. Zapanował tu słynny „pax Romana” czyli „pokój rzymski”. Na kilkadziesiąt lat żegluga po tym akwenie stała się bezpieczna.

Nie oznacza to oczywiście, że piractwo w ogóle zniknęło w tym okresie z mórz. Tak nie było. Ale nigdy już w czasach rzymskich nie urosło do takich rozmiarów jak w pierwszym stuleciu przed naszą erą, a co za tym idzie nie zagroziło istnieniu samej stolicy państwa.

Ten sukces był wypadkową wielu czynników. Pokazał, że skutecznej kampanii przeciw piratom nie można prowadzić wysyłając w zagrożone rejony tylko uzbrojone po zęby okręty. Taka operacja wymaga kompleksowego podejścia - współdziałania wielu państw i zaangażowania wielu sił, w tym także lądowych.

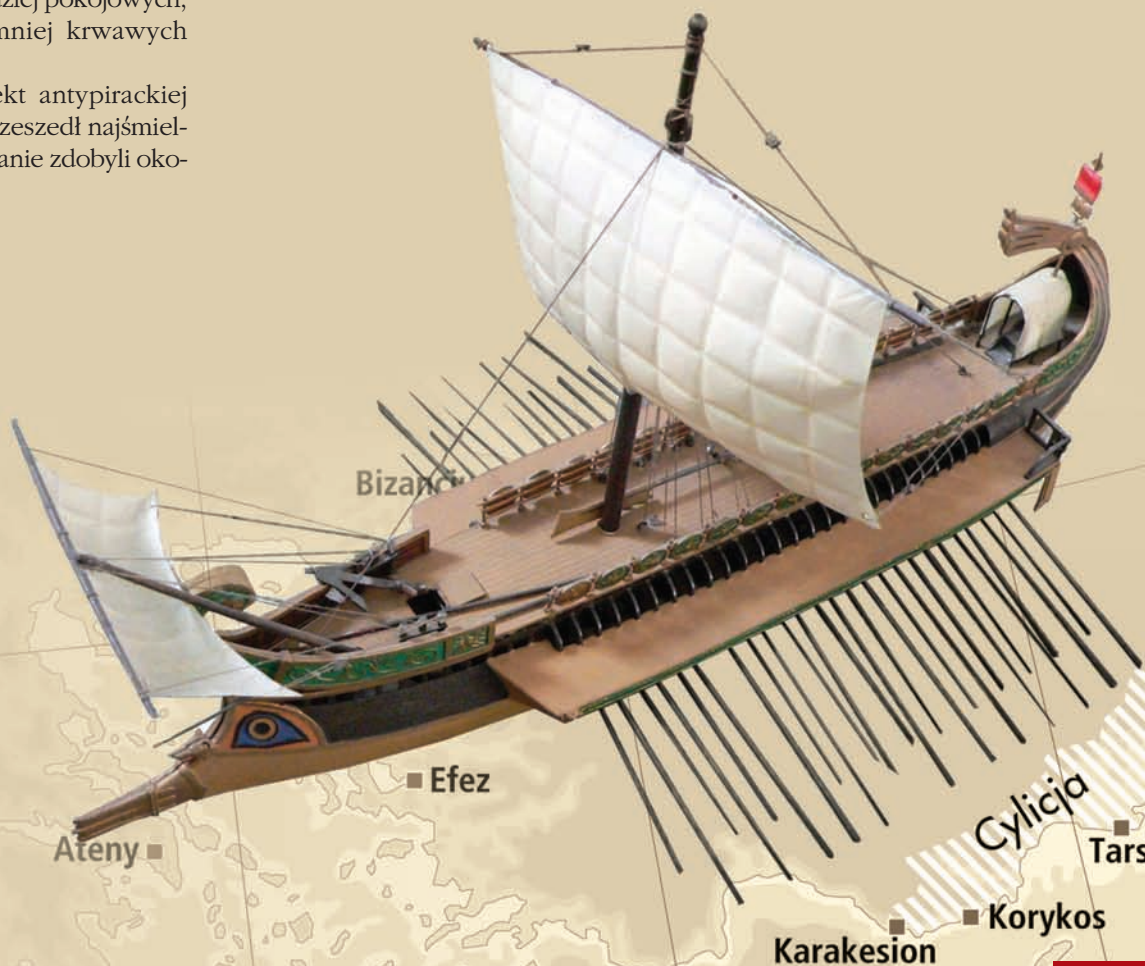


Wybrzeże Cylicji.

Zwalczanie piractwa nie może się także ograniczyć do eliminacji samego tylko procederu. Pompejusz pokazał, że konieczne jest także usunięcie powodów, dla których ludzie wyruszają na morze, aby rabować. Najważniejszym z nich wydaje się, jak widać już od czasów starożytnego Rzymu, bieda.

Tomasz Falba

Model rzymskiego okrętu.



Jak Polacy budowali Amerykę

O pierwszych Polakach, którzy popłynęli do Ameryki Północnej, z Andrzejem Dudzińskim, autorem książki „Jamestown. Nowa Polska”, rozmawia Tomasz Falba

- Kiedy czytałem pańską najnowsza książkę „Jamestown. Nowa Polska” pomyślałem, że o mały włos, a Pocahontas byłaby polską historią...

- Rzeczywiście niewiele brakowało. Ta historia działa się niemal równocześnie z pojawieniem się w Ameryce Północnej pierwszych Polaków. I to w tym samym miejscu! Związki naszych rodaków z Indiankami nie należały do rzadkości. Znany przynajmniej kilka takich przypadków. Niektórzy z nich, idąc za swoimi ukochanymi, osiadali nawet wśród Indian i tam prowadzili dalej życie. Kiedy w XIX wieku w Kanadzie zamieszkali Kaszubi, założyli w Ontario osadę, która utrzymywała ożywione kontakty z tubylcami. Tak ożywione, że do dzisiaj można tam spotkać Indian o blond włosach. Sam takich widziałem, na dodatek ubranych w stroje z elementami kaszubskiego haftu.

- „Jamestown...” opowiada o pierwszej angielskiej kolonii tamże. Jak doszło do jej założenia?

- Ścisłej rzecz ujmując pierwsza była Roanoke. Została założona w 1585 roku. Brytyjczycy byli bardzo spóźnieni jeśli chodzi o kolonizowanie Ameryki Północnej, choć później to właśnie oni przejęli pałeczkę w tej kwestii. Przed nimi pojawili się w Nowym Świecie Hiszpanie, Francuzi, Portugalczycy, Holendrzy... Nawet Skandynawowie. Pierwsi Anglicy założyli się w Roanoke. Statek, którym

przełynęli Atlantyk, zawrócił do kraju po kolejną grupę, a kiedy wrócił, po kolonii nie było śladu. Do dzisiaj nikt nie wyjaśnił, co się z nią stało. To nieudane lądowanie zniechęciło Anglików do wypraw za Atlantyk na ponad dwadzieścia lat. Dopiero po tym czasie w Londynie powstała Kompania Wirgińska, komercyjna inicjatywa, która postanowiła podjąć kolejną próbę kolonizacji wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej. Efektem ich starań było założenie osady Jamestown nad Zatoką Chesapeake. Stała się ona pierwszą angielską kolonią w Ameryce Północnej, która przetrwała.

- Podkreślił, że działo się to jeszcze przed tym, nim do Ameryki Północnej przybił słynny statek *Mayflower*, którego przyplnięcie powszechnie kojarzy się z początkiem trwałej, angielskiej obecności na tym kontynencie, w efekcie której powstały Stany Zjednoczone.

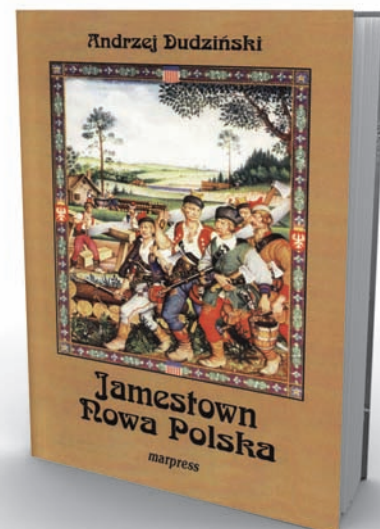
- Dokładnie tak. Jamestown zostało założone w 1607 roku, a pasażerowie *Mayflower*, tzw. „Pielgrzymi” jak się ich obecnie nazywa, wylądowali w Ameryce dopiero w 1620 roku, a więc trzynaście lat później.

- Polacy byli w Jamestown od początku?

- Nie. Przyplnęli tam rok po założeniu kolonii - 1 października 1608 roku na pokładzie statku *Mary and Margaret*.

- Co o nich wiemy? Znamy ich nazwiska?

Mary and Margaret.

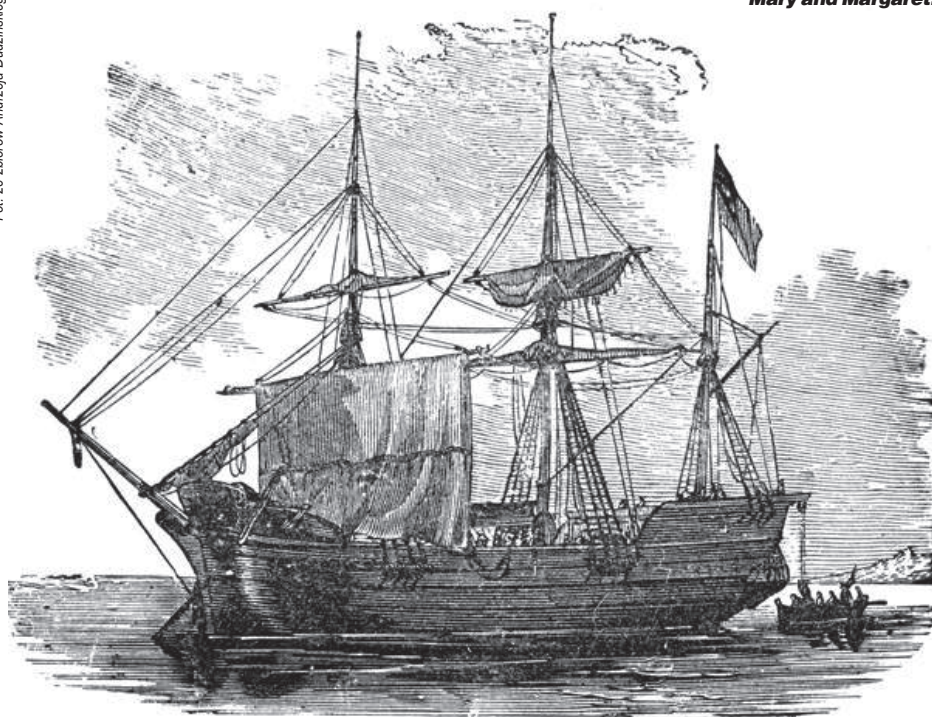


**Jamestown. Nowa Polska”
- historia pierwszych Polaków
w Ameryce Północnej.**

Na dwóch kontynentach

Andrzej Dudziński - związany z Gdańskiem i Chicago, obecnie mieszka na Kaszubach. Absolwent Uniwersytetu Gdańskiego, dziennikarz. Pracował w „Dzienniku Bałtyckim” i „Wieczorze Wybrzeża”, po wyjeździe do Stanów Zjednoczonych był reporterem „Dziennika Związkowego” w Chicago. W późniejszych latach kierował „Dziennikiem Chicagowskim” i Tygodnikiem „ALFA”, prowadził też codzienny program radiowy na stacji WCEV 1450 AM. Pełnił tam również rolę redaktora news-roomu. Reżyser 18 filmów dokumentalnych zrealizowanych w USA i w Polsce, autor ponad 200 odcinków seriali obyczajowych wyemitowanych w polskiej telewizji publicznej, autor 12 książek, w tym zbiorów reportaży i powieści. W swoim piarstwie penetruje najwcześniejsze związki historyczne Polaków i Amerykanów, a w twórczości dokumentalisty poświęcił się wielkiej pasji, jaką stały się dla niego Kaszuby. Kilka miesięcy temu wydał książkę „Jamestown. Nowa Polska” (Wydawnictwo Marpress, www.marpress.pl), która opowiada historię pierwszych Polaków w Ameryce Północnej.

Fot. ze zbiorów Andrzeja Dudzińskiego



- Było ich czterech. Grupce przewodzili Zbigniew Stefański z Włocławka i Jan Bogdan z Kołomyi. Nie było to przywództwo formalne, byli raczej naturalnymi liderami. Poza nimi byli także: Jur Mata z Krakowa i Stanisław Sadowski z Radomia. Nie bez znaczenia był fakt, że poza Matą wszyscy byli protestantami. Razem z nimi pojawił się w Jamestown także szlachcic i kupiec Michał Łowicki, Polak urodzony w Londynie, współpracownik Kompanii Wirgińskiej. To właśnie on miał zadanie zwerbowania rzemieślników do pracy w kolonii. Uczynił to poprzez swojego kuzyna, który chętnych do wyjazdu za ocean znalazł w Gdańsku i Elblągu. Wstępnie ich zakontraktował i wysłał do Londynu, gdzie wsiedli na statek płynący do Nowego Świata.

- Jakie były warunki tej umowy?

- Niestety, niezbyt jasne, co potem stało się przyczyną konfliktu pomiędzy Polakami a władzami kolonii. Podstawowe założenie było takie, że Kompania Wirgińska miała przewieźć Polaków do Ameryki i wyposażyć ich w narzędzia do pracy i rzeczy potrzebne do życia. W zamian za to mieli oni przez siedem lat pracować na rzecz kolonii. Później zaś mogli zrobić co chcieli – pozostać na miejscu albo wrócić do Europy.

- Czy Polakami kierowała tylko chęć zarobku?

- Nie tylko. Na pewno także chęć przygody. Proszę pamiętać, że to byli młodzi ludzie – najstarszy miał 25 lat. Co nie znaczy, że nie byli doświadczeni, np. Jan Bogdan brał udział w bitwie pod Kircholmem. Zbigniew Stefański chciał spróbować czegoś nowego. Nie realizował się w rzemiośle, w którym pracował, czyli w wyrobie szkła. Marzył o morzu i statkach, poznawaniu innych części świata niż Europa. W przypadku Stanisława Sadow-

skiego motywatorem była bieda. Był sierotą i przez całe życie błąkał się od domu do domu. Chciał znaleźć swoje miejsce na ziemi.

- Polacy wyróżniali się na tle innych członków Jamestown tym, że umieli wykonywać bardzo konkretne zawody. Czy w tym sensie byli elitą tej kolonii?

- Polacy znali się na wyrobie szkła, szkutnictwie, ciesielstwie, umieli wyrabiać potaż, smołę i mydło. Potrafili robić maszyny dla statków. Ich wyroby można było drogo sprzedać w Europie. Ich praca przynosiła więc kolonii zysk. Trzeba też pamiętać, że członkowie osady dzielili się na część szlachecką i resztę. Szlachta zaś uważała, że nie musi pracować. Polacy, z których co najmniej dwóch było szlacheckiego pochodzenia, nie mieli takich uprzedzeń. Byli więc nie tylko użyteczni dla kolonii, ale również mieli większe szanse przeżycia. Większość czasu spędzali bowiem pracując poza osadą. Uniknęli chorób, które dziesiątkowały innych członków Jamestown. Poza tym część swoich wyrobów sprzedawali Indianom za żywność, której w kolonii zawsze brakowało.

- Mieli też fory u gubernatora Wirginii Johna Smitha. Czy to prawda,

że znał on jednego z nich jeszcze z Europy?

- To wielce prawdopodobne. Wynika to z pamiętnika Smitha, gdzie można wyczytać, że brał on udział w wojnie z Turkami, dostał się do niewoli i przedzierał przez Polskę do swojego kraju. Nie jest wykluczone, że właśnie wtedy poznał Jana Bogdana. Z jednej strony Smith faworyzował Polaków, bo władze Kompanii Wirgińskiej oczekiwały, że kolonia będzie przynosić dochody, a Polacy je zapewniali, z drugiej zaś umiejętnie rozgrywał ich przeciw szlacheckiej części Jamestown, próbując zmusić ją do pracy, bo rozumiał, że bez zaangażowania wszystkich kolonia nie przetrwa.

- Część swoich wyrobów Polacy sprzedawali Indianom. Jak ich postrzegali?

- Nie ma się co oszukiwać i budować pozytywnej legendy. Indianie nie odróżniali Polaków od reszty białych i widzieli w nich najeźdźców. Polacy zaś patrzyli na nich jak na czyhających na ich życie „dzikusów”. Brali udział w wyprawach przeciw Indianom na równi z innymi członkami kolonii i na równi z nimi ich zabijali.

- Mówi się o tych pierwszych Polakach w Jamestown, że byli pionie-



Przy nabrzeżu w Wirginii.



Polacy w Jamestown według pocztówki Artura Szyka z pierwszej połowy XX wieku.

Fot. ze zbiorów Andrzeja Dudzińskiego

rami amerykańskiego przemysłu. Czy to aby nie przesada?

- Jeśli chodzi o anglojęzyczną część Ameryki Północnej to fakty są takie, że właśnie Polacy byli tymi, którzy otworzyli hutę szkła - pierwszy zakład przemysłowy w Nowym Świecie. A jeszcze wcześniej wytwarzali przecież potaż, smołę na skalę przemysłową, co w ówczesnych warunkach było dość skomplikowanym procesem. Wymagało nie tylko fachowej wiedzy, ale i odpowiedniej organizacji produkcji.

- Polacy zostali jednak wykorzystani przez władze kolonii.

- W pewnym momencie w Europie zaczął być popularny tytoń. To na nim można było zrobić największe pieniądze. Władze kolonii zdawały sobie sprawę, że jeśli uwolnią Polaków od obowiązku pracy na jej rzecz, to zajmą się oni wyłącznie uprawą tytoniu. Dlatego robili wszystko, aby najpierw przedłużyć kontrakt, a potem postawili warunek, że Polacy muszą nauczyć innych swoich zawodów. Aby ich zatrzymać, Kompania Wirgińska posunęła się nawet do tego, że dawała im mniej ziemi niż w takiej sytuacji dostałby ktoś inny. Zwykle było to 100 akrów, zaś naszym rodakom, po wielkich targach, zaproponowano po 4 akry.

- Co oni na to?

- Zaczęli się oczywiście buntować. Nie mogli tak po prostu opuścić kolonii, bo byliby uznani za zbiegów. Próbowali wyegzekwować umowę, a kiedy to się nie udało, zaczęli spowalniać pracę. Podejmowali też próby ucieczki. Zorganizowali nawet strajk. Walka zakończyła się sukcesem dopiero w siedem lat po terminie zapisanym w kontrakcie. Przy okazji Polacy uzyskali prawa wyborcze.

- W książce opowiada pan dzieje pierwszych Polaków w Ameryce Północnej niezwykle szczegółowo. Skąd czerpał pan wiedzę na ich temat?

- Przede wszystkim z dokumentów amerykańskich, m.in. sporządzanych na bieżąco kronik Wirginii i ksiąg sądowych. Wiele cennych informacji zawierają relacje gubernatora Smitha. Najcenniejszym źródłem jest jednak pamiętnik jednego z Polaków – Zbigniewa Stefańskiego „Memorialium Commercatoris”. Ten ostatni dokument ma niezwykle tajemniczą historię. Obecnie istnieją tylko fragmenty jego kopii sporządzonej w 1945 roku, przechowywane w Muzeum Polskim w Chicago. Do zakończenia drugiej wojny światowej nikt nie miał pojęcia, że taki pamiętnik w ogóle istnieje.

Jamestown w Ameryce Północnej



Ilustr. ImageEdit

je. Tuż po wojnie w Stanach pojawiło się dwóch Polaków, którzy chcieli go sprzedać. Twierdzili, że znaleźli go podczas działań wojennych w jednym z księgozbiorów na terenie wyzwolonej Holandii. Chcieli za niego 5 tysięcy dolarów – to była suma, za którą można było wtedy kupić dom. Sprzedawcy musieli więc zdawać sobie sprawę, że mają do czynienia

z białym krukiem. Muzeum Polskie nie było w stanie kupić książki, ale wypożyczyło ją, potwierdziło autentyczność i częściowo skopiowało. Pamiętnik wrócił do oferentów i ponownie zniknął.

- To wiarygodne źródło?

- Wielu faktów tam zapisanych nie możemy potwierdzić, ale większość jednak tak. To co opisywał Stefański zgadza



Fot. ze zbiorów Andrzeja Dutzińskiego

Karczowanie drzew w Wirginii.

się z danymi zawartymi w innych dokumentach. Myślę więc, że jest to dokument nie tylko autentyczny, ale i wiarygodny.

- Pańska książka jest powieścią historyczną, a nie pracą naukową. Ile w niej jest fikcji, a ile prawdy?

- 95 procent prawdy, 5 procent fikcji. Takie są mniej więcej proporcje. Prawdziwy jest główny wątek fabularny, prawdziwi główni bohaterowie, nawet wypowiedzi niektórych z nich są zaczerpnięte wprost z dokumentów.

- A wątek miłosny – Jana Bogdana z Indianką Amonuje – jest prawdziwy?

- Taki związek rzeczywiście był. Został nawet pobłogosławiony przez pastora. Tak donoszą kroniki wirgińskie. Nie wspominają jednak czy chodziło o Jana Bogdana czy kogoś innego. Imię Amonuje też jest dziełem wyobraźni. W tym wypadku jednego z moich przyjaciół.

- Pisz pan, że ci pierwsi Polacy w Ameryce Północnej chcieli tam zbudować kolonię całkowicie polską, Nową Polskę. To też pan wymyślił?

- Nie. Poza nazwą reszta jest prawdziwa. Oni naprawdę wierzyli, że taki projekt może się udać. Niestety sami nie mieli na to funduszy, a państwo polskie nie było zainteresowane. Pomysł utworzenia czegoś podobnego odżył w Stanach Zjednoczonych po Powstaniu Listopadowym. Wtedy też z tego nic nie wyszło, aczkol-



Fot. ze zbiorów Andrzeja Dudzińskiego

Handel z tubyłcami.

wiek zapis w dokumentach kongresowych wciąż istnieje i mimo upływu lat, nie utracił ważności. Jest aktualny.

- Jak skończyła się historia Polaków w Jamestown?

- Część została w Ameryce, część jak Zbigniew Stefański, wróciła do Europy. Swoją pamiętnik napisał już po powrocie, w Holandii, gdzie się na stałe osiedlił. Po pierwotnym Jamestown dzisiaj nic nie pozostało. Tam gdzie kiedyś istniała kolonia jest obecnie park historyczny.

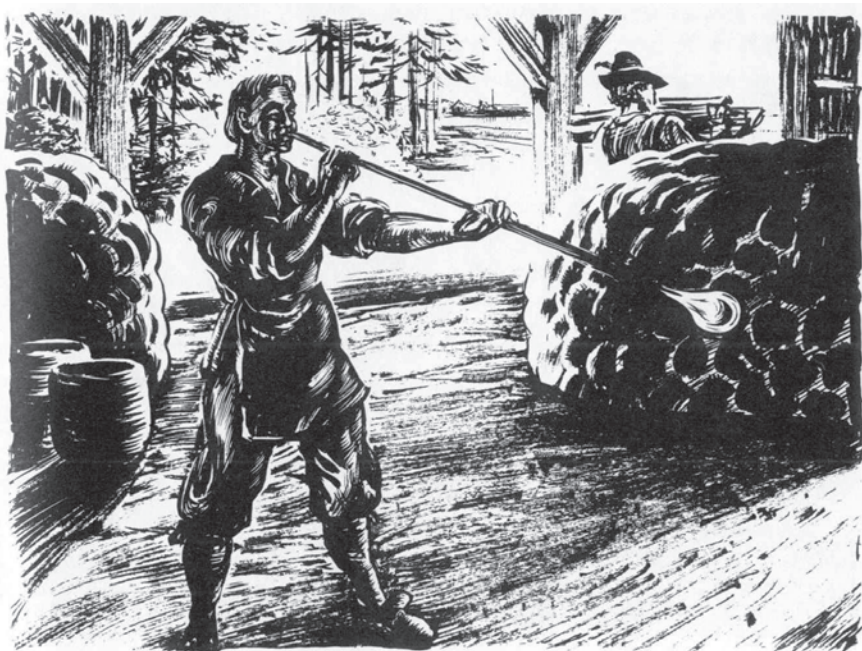
W okolicy nie udało mi się spotkać żadnego potomka pierwszych Polaków w Ameryce Północnej. Wiadomo jednak, że np. Sadowcy wywędrowali do Ohio, gdzie założyli miasto Sandusky.

- Losy pierwszych Polaków w Nowym Świecie, a tym bardziej ich udział w tworzeniu amerykańskiego przemysłu, nie są powszechnie znane w Polsce. Jak pan myśli: dlaczego?

- Nie umiem sobie tego wytłumaczyć, ale nie lepiej jest z tą pamięcią także w samych Stanach Zjednoczonych. Na dobrą sprawę dopiero w 2008 roku, z okazji 400-setnej rocznicy przybycia Polaków do Jamestown, starano się przypomnieć o naszym udziale w budowie Ameryki. Potem znowu wszystko przycichło. Ani w Stanach Zjednoczonych, ani w Polsce nie ma ulic noszących nazwiska Stefańskiego czy Bogdana, postaci historycznych i zasłużonych.

- Może lepiej było zrobić film zamiast pisać powieść? Pańska książka to gotowy scenariusz filmowy...

- Pierwotnie miała być ona scenariuszem filmowym. Niestety, póki co, filmu nie udało się zrealizować, więc przerobiłem scenariusz na powieść z przeznaczeniem głównie dla młodzieży, aczkolwiek także i dorośli, mam nadzieję, będą się przy niej dobrze bawić. A przy okazji czegoś się jeszcze dowiedzą.



Fot. ze zbiorów Andrzeja Dudzińskiego

Wytop szkła.



Andrzej Perepeczko

Rotterdam 19.47

W moich wspomnieniach z odległej, niestety, młodości znajdują swoje miejsce również rozmaite spotkania z przedstawicielkami płci odmiennej, zdecydowanie ładniejszą częścią ludzkości, z koleżankami szkolnymi czy gimnazjalnymi, generalnie z dziewczętami. Spotkania, o których mowa, określane są powszechnie randkami.

Umawianie się na nie było rozmaite: liścik, telefon (o ile był dostępny...), dwa zdania przy jakiejś tam okazji itp., a i same randki miały bardzo różny przebieg. Był to na przykład seans filmowy, spacer, czy też herbata, bo na kawę nie było mnie stać, w jakiejś zacisznej herbaciarni. Przywołać chcę jednak zdecydowanie najbardziej oryginalną randkę w moim życiu, umówioną z odległości równej blisko pół obwodu kuli ziemskiej i co ciekawsze, z dokładnością co do minuty.

Do rzeczy zatem, czyli do owej transkontynentalnej i transoceanicznej randki.

• • •

Była połowa lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. W owym czasie byłem tak zwanym kierownikiem praktyk na statku *Emilia Plater*. Stanowisko to odpowiadało pozycji II mechanika i do moich obowiązków należało prowadzenie w czasie rejsu wykładów z kilku przedmiotów oraz nadzór nad przebiegiem praktyki grupy kilkunastu słuchaczy II roku Wydziału Mechanicznego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Wyszliliśmy w rejs w połowie lutego 1963 roku. Trasa wiodła do Nowego Jorku i innych portów wschodniego wybrzeża USA.

Po powrocie do Polski czekał nas krótki skok do Casablanki po fosfaty i następnie „Emilka” wyruszyła na bardzo Daleki Wschód, docelowo do Japonii i Północnej Korei, skąd już w drogę powrotną do kraju.

W Hongkongu, dokąd zawinęliśmy w pierwszych dniach września, po kilkudniowym przedzieraniu się przez skrzydło



tajfunu, czekał na mnie list od żony. Nie byłoby w tym nic dziwnego, bo pisała regularnie do kolejnych portów, tym razem jednak nie miał na sobie znaczka z napisem Polska, ale POSTAGE REVENUE i z małego, kolorowego prostokątka patrzyła zgrabna, kobieca główka w królewskiej koronie.

Żona przebywała bowiem w Londynie. Młodszym Czytelnikom wyjaśniam, że w owym czasie prywatny wyjazd poza żelazną kurtynę był niezwykle skomplikowany i wymagał pokonania wielu przeszkód i problemów, mimo, że panowała wówczas w PRL tak zwana „popaździernikowa odwilż”, a stalinowski reżim nazwany był eufemistycznie, lecz całkowicie fałszywie okresem „błędów i wypaczeń”. Żonie udało się jednak pokonać wszystkie trudności i dzięki oficjalnemu zaproszeniu mojej londyńskiej ciotki otrzymała i paszport i wizę.

Był to jej pierwszy w życiu wyjazd zagraniczny i w liście opisywała entuzjastycznie wrażenia, bez obawy przed ewentualną cenzurą.

Wieczorem siadłem do pisania odpowiedzi. List miał szczególnie uroczysty charakter, za kilka dni bowiem przypadała nasza dziesiąta rocznica ślubu. Wyliczyłem, że w dniu tym statek będzie stał w Bangkoku, a żona... na drugim końcu świata pod melodyjnym sygnałem Big Bena w towarzystwie Erosa na Picadilly Circus.

Statek szedł do Polski między innymi przez porty zachodniej Europy i jednym z nich był Rotterdam. W trakcie pisania obszernego listu wpadł mi do głowy oryginalny – na owe czasy nawet bardzo oryginalny – pomysł. Mianowicie data przybycia według rozkładu statku do Rotterdamu wypadła w dwa tygodnie od koniecznego – zgodnego z wizą – opuszczenia przez żonę Wielkiej Brytanii.

A gdyby została w Londynie dłużej o te dwa tygodnia? – wpadło mi do głowy. I gdyby przyjechała do Rotterdamu i do Gdyni popłynęlibyśmy już razem?

Oczywiście zapaliłem się z miejsca do tego śmiałego projektu i rankiem następnego dnia udałem się do największego biura podróży w Hongkongu, wtedy jeszcze kolonii brytyjskiej. Miła Chinka udzieliła mi błyskawicznie wszelkich informacji na temat połączeń Londynu z Rotterdamem, łącznie z cenami w funtach, guldenach i dolarach.

Uznałem, że najdogodniejsze połączenie pociąg – prom – pociąg kończyło się w Rotterdamie na CENTRAAL STATION o godzinie 19.47.

Napisałem żonie o tym projekcie i o szczegółowym planie i już w Bangkoku otrzymałem odpowiedź. Była pełna radości, jednakże na drodze do realizacji stanęło małe, a praktycznie nawet całkiem duże „ale”.

Mianowicie w Home Office, gdzie już była, urzędnik oznajmił jej z grzecznym uśmiechem, że jest mu bardzo przykro „very sorry, indeed” i że doskonale rozumie jej sytuację, nie widzi jednakże w świetle obowiązujących przepisów żadnych absolutnie podstaw do przedłużenia prawa pobytu w Zjednoczonym Królestwie.

Cholerni Angole! – pomyślałem z oburzeniem, ale natychmiast zacząłem kombinować co dalej.

Zaraz, zaraz, a może by uderzyć w sentyment do morza, przecież Wielka Brytania to kraj wybitnie morski.

Arkusze papieru został wkręcony do maszyny
To the Home Office

London

Cyli do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych

Londyn

Zwracam się o przedłużenie wizy mojej żonie Lucynie do końca października 1963. Powodem, dla którego zwracam się, jest bardzo zła pogoda, łącznie z tajfunem, jaką napotkał mój statek na Morzu Żółtym. Spowodowało to przewidywane opóźnienie wejścia statku do Rotterdamu, gdzie moja żona ma zaokrętować.

Regards

i podpis oraz poparcie kapitana wraz z urzędową pieczęcią.

Pomysł chwycił i już w Penangu otrzymałem radosny list, że wiza przedłużona do 1 listopada.

Niby wszystko OK, ale teraz dopiero się zaczęło...

Przez cały czas dotychczasowego rejsu bardzo często zaglądałem na mostek. A to żeby porozmawiać z oficerem wachtowym, a to, żeby przez lornetkę spojrzeć na mijane wybrzeże czy statek. Rzecz normalna i spotykana na wszystkich statkach całego świata, że mechanicy zagląдают na mostek w celach towarzysko-rekreacyjnych, a ja – mimo, że byłem kierownikiem praktyk, czułem się przede wszystkim mechanikiem.

Jednak od wyjścia z Penangu wpadałem na górę co kilka godzin, sprawdzałem kurs i prędkość, i obserwowałem prognozy pogody.

A koledzy jak to koledzy, od razu wykorzystali sytuację. Już następnego dnia po wyjściu z Penangu, gdy zjawiłem się na mostku dostrzegłem na generalnej mapie Oceanu Indyjskiego naniesiony ołówkiem nowy kurs statku. Zamiast prosto na krainiec Cejlonu, nowa trasa wiodła w środek indyjskiego wybrzeża. - Co to? - zapytałem drugiego oficera.

- O co chodzi? - odparł drugi z wyraźnie zdziwioną miną.

- O ten nowy kurs.

- Ach, o kurs - drugi wzruszył ramionami. - To nie wiesz?

- O czym?

- Skręcamy na Madras po jakiś ładunek. Wytłoki czy juta, albo inny kauczuk. Jak to w Indiach...

O rany – pomyślałem spłoszony – w Madrasie, o ile przypominałem, załadunek przebiegał wyłącznie ręcznie i trwał zdecydowanie długo. Wobec tego...

Dotarcie do Rotterdamu przesuwano się, w najlepszym wypadku, o jakiś tydzień.

Rzuciłem okiem na kompas. Widniał tam poprzedni kurs, wiodący na kraniec Cejlonu.

Za Edenem trzeci oficer z czwartym mechanikiem zaczęli sprzeczać się na temat Domu Marynarza w Port Sudanie.

Gdy siadłem do obiadu jeden z nich zapytał mnie, czy byłem w Port Sudanie.

- Byłem - stwierdziłem zgodnie z prawdą, ale dość dawno.

- No i dobrze. Bo widzisz założyłem się z czwartym, czy Dom Marynarza leży w prawo czy w lewo od wyjściowej bramy.

- Chyba w lewo - starałem się przypomnieć.

- Eee, co się będziemy zakładać - powiedział trzeci oficer - jutro sprawdzimy.

- Jutro, ale jak? - zapytałem.

- To nie wiesz, że idziemy tam po orzeszki ziemne do Antwerpii? Półtora tysiąca ton.

Tym razem nie dałem się załadować.

W Port Saidzie - tak jak i w Adenie - był list od żony. Pisała, że nie może się już doczekać spotkania po tylu miesiącach i to w dodatku w mieście, o którym dużo słyszała, a nigdy nie była. I że marzy się jej wycieczka do Amsterdamu, gdzie tyle ciekawych miejsc. A jeszcze po drodze Hamburg. I że będzie mogła zobaczyć jak przebiega życie na statku. No i że w ogóle...

Ma już wszystko spakowane i czeka na telegram, kiedy.

Ba! Oto jest pytanie...

W kabinie nawigacyjnej wisi kartka:

- Port Said, boja – Europa Point	1912 mil
- Europa Point – Finisterre	546 mil
- Finisterre – Rotterdam Pilot	808 mil
Razem	3266 mil

Jaką przyjąć prędkość? *Emilia* była dość szybkim statkiem. A więc siedemnaście, a nawet siedemnaście i pół węzła, czyli

410-420 mil na dobę. Przyjmijmy na wszelki wypadek 400 mil, czyli łącznie 8 dób i 4 godziny, powiedzmy 8 i pół doby. W tym przypadku będziemy w Rotterdamie w następny piątek wczesnym popołudniem. Z pilotem około 5-6 godzin, a więc PIĄTEK WIECZOREM.

OK. Ale jest jeszcze kwestia pogody... Trzeba zobaczyć. Przez jakie obszary pogodowe będziemy szli?

Delta, Matruh, Bomba, Sidra, Melito.

Sprawdziłem:

Matruh: South to South west four to five soon six to near gale seven in north Matruh

Na szczęście trasa nasza przebiega w południowej części tego regionu – pomyślałem

Bomba: South west six...

O, to już może nas przyhamować.

Sidra – Melita (to już koło Sycylii) South west to west seven to gale of eight..

Hm, być może, że nas nieco przytrzyma i możemy stracić nawet i prawie dobę – stwierdziłem.

„Prawdopodobnie przyjdziemy do Rotterdamu w sobotę po południu – napisałem ostatecznie do żony – Przygotuj się na wyjazd z Londynu w sobotę rano, żeby zdążyć do Rotterdamu o 19.47. W ostatniej chwili, już z Biskajku, wyślę z morza telegram.

Do zobaczenia, guerida mia.

Cahuję’.

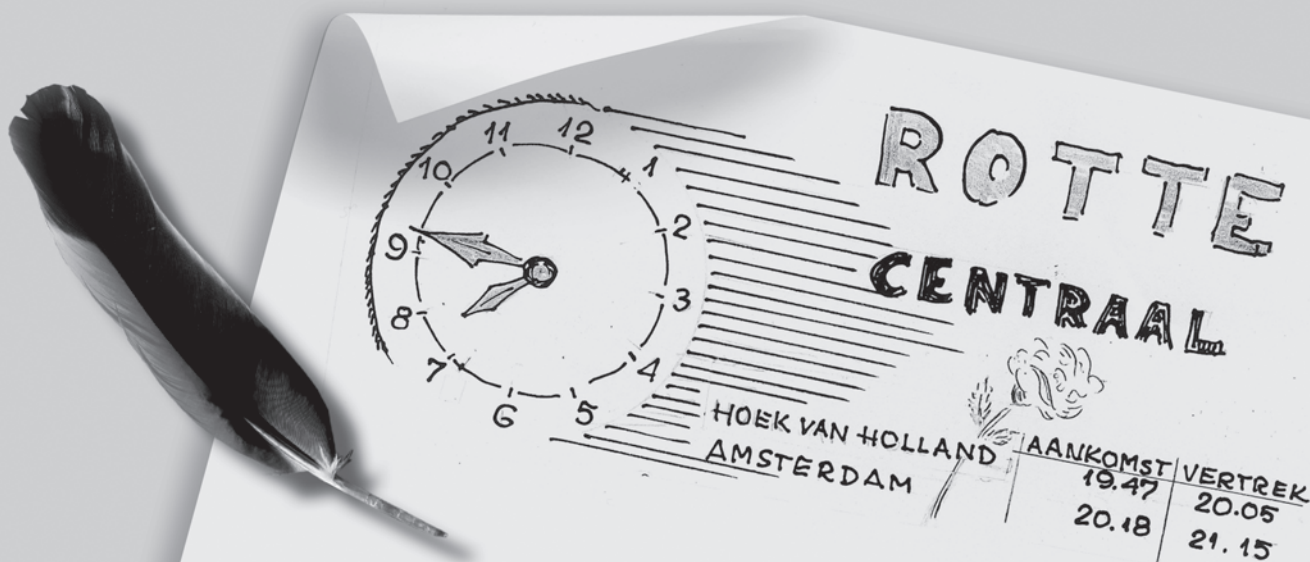
• • •

Na wysokości Malty mieli awarię w maszynowni i chief engineer zdecydował się wejść do Valetty. Na szczęście remont trwał jedynie około dziesięciu godzin i w tym czasie wysłałem do Londynu kolejną karteczkę z optymistyczną nadzieją, że mimo to sobota aktualna.

Atlantyk i Biskaj okazały się przyjazne i przed Quessant wysłałem krótki telegram:

Rotterdam Saturday evening Andrew.

Tymczasem w Kanale zaskoczyła nas przysłowiowa angielska mgła. Na szczęście nasz Stary nie zmniejszał prędkości ufając radarom i na odległej redzie Rotterdamu rzuciliśmy kotwicę parę minut po jedenastej.



Jeszcze przeszło osiem godzin – pocieszałem się.

- Panie chieffie - zapytałem starszego oficera - co z pilotem?

- Na razie nic nie wiadomo, ale jak za parę godzin nikt się nie zjawi, to możemy stać aż do poniedziałku.

- Do poniedziałku! - mruknąłem. - A to byłby pech. Przecież żona już w drodze. Nie ma możliwości, żeby zawiadomić, albo wycofać.

Pozostało tylko czekać.

Minął obiad i podwieczorek, jednakże nie miałem wcale apetytu i prawie nic nie zjadłem. Na szczęście zaczęło się trochę przejaśniać i można było dostrzec sylwetki dwóch sporych tankowców stojących w pobliżu.

Wreszcie z oparów rzędzącej mgły wynurzyła się pilotówka i po chwili na sztormtrap wdrapał się tęgi Holender.

Spojrzałem na zegarek. Była piętnasta trzydzieści.

Podnieśliśmy kotwicę i ruszyliśmy dość szybko szerokim nurtem rzeki. Przy nabrzeżu w Hoek van Holland stał zacumowany prom pod angielską banderą.

- Nie, to jeszcze nie ten - skonstatowałem. - To chyba za wcześnie. Przecież stąd do Rotterdamu zaledwie jakieś pół godziny jazdy pociągiem.

Zbliżał się port. Zwiększał się ruch na kanale, mijaly nas wychodzące w morze statki, buczały holowniki, roztrącały wodę tępe dzioby długich barek.

Raz po raz spoglądałem nerwowo na zegarek

16.00 - mijamy boję z numerem 1

16.31 - stawa numer 4

16.59 - stawa numer 17

18.08 – do burty dobija niewielki holownik. Po sztormtrapie wspina się kolejny pilot.

- To już portowy - zorientowałem się - ciekawe, gdzie nas zacumują, bo gdyby na Walhaven, to stamtąd daleko na dworzec. Nie zdążę, nie zdążę.

Na domiar złego nagle przyszła kolejna mgła. Statek wpadł dosłownie w pionową, mleczną ścianę. Płynęliśmy jednak w dalszym ciągu.

Chyba prowadzą nas dodatkowo z lądu radarami – pomyślałem mimowolnie podziwiając współczesną technikę.

- Gdzie cumujemy? - zapytałem drugiego oficera, który szedł na rufę.

- Na Katendrechcie.

To dobrze - uspokoiłem się - stamtąd na dworzec nie tak daleko.

18.40. W pobliżu mignęło jakieś rozmazane światło. Ale gdzie jesteśmy? Po lewej burcie spory budynek to chyba HAL, Holland – Amerika Linje.

18.58 W tym momencie usłyszałem rzucony z mostka przez megafon rozkaz:

- Dziobową cumę na motorówkę!

Podszedłem do burty. Mgła jakby trochę zrzędła. Wysoko w górze prawie wyraźny neon „Akropolis” z ustępującej mgły wylaniają się dalsze neony; „Victoria Bar”, a dalej irlandzki „Greek Island Bar”.

Na nabrzeżu czeka dostawca. Polak z Holandii

- Cześć, panie Leonie, mam pilną prośbę! - wołam.

- Cześć, jaką prośbę?

- Niech pan szybko zawoła taksówkę. Spieszę się na dworzec, bo żona przyjeżdża za pół godziny.

- Z Polski?

- Nie, z Anglii.

- OK. Już biegnę do bramy.

Kiedy wreszcie zrzucą trap? A dodatkowo odprawa, przecież my jesteśmy z bloku socjalistycznego.

Spojrzałem za burtę. Statek stał już przy nabrzeżu, które znajdowało się na oko, około trzech metrów poniżej pokładu. 19.20 Jeszcze tylko 27 minut.

Zdecydowałem się błyskawicznie. Przesunąłem się przez reling, stanąłem na krawędzi i odbiłem się...

Udało się... Opadłem miękko na ugięte nogi. Spojrzałem na mostek.

Chwała Bogu, nic nie wiedzieli – odetchnąłem – bo mogła być draka.

Biegiem do bramy, gdzie czekała już taksówka

- Centraal Station - rzuciłem. - But quickly!

- OK - usłyszałem.

Taksówkarz był dobrym kierowcą. Mknęliśmy przez dość puste na szczęście ulice, przez tunel wpadliśmy na szeroką szosę u stóp Euromaszty.

Taksówka zatrzymała się przed półokrągłym pawilonem dworca z piskiem opon.

19.42 - informowały duże wskazówki dworcowego zegara.

Rzuciłem kierowcy pięć dolarów i nie czekając na resztę popędziłem do budynku.

19.44 – wpadłem do dworcowej kwaciarni. Wyciągnąłem z wazonu trzy czerwone róże i rzuciłem dziewczynie kolejne pięć dolarów.

- Ozdobić? - zapytała wydając jakąś resztę w guldenach.

- Nie, dziękuję!

19.45.

- Train from Hoek van Holland - rzuciłem w biegu pytanie jakiemuś oficerowi w mundurze chyba kolejarskim.

- Second platform - usłyszałem w odpowiedzi

- Thanks!

19.46.

Wyłożony płytami tunel. Peron pierwszy. Ludzie spieszą z walizkami. Trzeba się przepychać.

Wreszcie peron drugi.

Schodami w górę.

Wzdłuż peronu zwalniają długie wagony. Pociąg zatrzymuje się z cichym rykiem wchodzącego z hamulców powietrza czy pary.

Gdzie żona?

W szerokim świetle otwierających się automatycznie drzwi zgrabna sylwetka. Kosmyk rudawych włosów spadający na czoło spod szerokiego, aksamitnego beretu.

Dla mnie rejs już się skończył – pomyślałem wpadając w wyciągnięte ramiona.

Kątem oka dostrzegłem tarczę peronowego zegara.

19.47.



Autor w bibliotece!

Miło nam donieść, że goszczący na naszych łamach Andrzej Perepeczko jest także obecny w Bałtyckiej Bibliotece Cyfrowej (bibliotekacyfrowa.eu/dlibra). Ponad 10 książek poczytnego pisarza przeczytać można w sieci. Zachęcamy.



Biografia bohatera

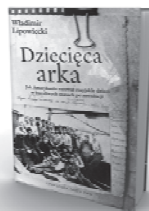


„Bohater obrony Helu. Kmdr por. Zbigniew Przybyszewski 1907-1952”,
Krzysztof Zajaczkowski, Agencja
Wydawnicza CB Andrzej Zasieczny
(www.cbwydawnictwo.home.pl), str. 312

Kmdr por. Zbigniew Przybyszewski to jedna z najbardziej świetlnych postaci w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej. Bohaterski obrońca Helu we wrześniu 1939 roku, po wojnie skazany przez komunistów w zbrodniczym procesie nie mającym niczego wspólnego z jakąkolwiek sprawiedliwością. Wielkie brawa należą się zarówno wydawnictwu, które zechciało go przypomnieć, jak również autorowi (znanemu z wydanej wcześniej biografii innego polskiego patrioty, lekarza z Westerplatte, mjr. Mieczysława Słabego). „Bohater obrony Helu” to jednak nie tylko książka o życiu kmdr. Przybyszewskiego, suchy zbiór dat. To także, sformułowane z pasją oskarżenie tych, którzy dopuścili się na nim zbrodni sądowej. To wreszcie wyrzut, że po tylu latach od odzyskania niepodległości nasz kraj nadal nie potrafił się uporać ze stalinowską przeszłością, o zadośćuczynieniu nie wspominając. Ta książka to obowiązkowa lektura dla wszystkich interesujących się czymś więcej niż tylko danymi technicznymi okrętów.



Dziecięca arka



„Dziecięca arka. Jak Amerykanin ratował rosyjskie dzieci w burzliwych czasach po rewolucji”,
Władimir Lipowiecki,
Wydawnictwo Naukowe PWN
(www.ksiegarnia.pwn.pl), str. 656

Ta książka to kolejny dowód, że najbardziej nieprawdopodobne historie pisze samo życie. Oto bowiem mamy Piotrogród czasów tuż po rewolucji bolszewickiej. Aby uchronić dzieci przed głodem władze decydują się wywieźć je poza miasto, na Ural. Z okazji korzysta 800 maluchów. Nie wiedzą, że rozpoczynają w ten sposób podróż... dookoła świata. Wichry rosyjskiej wojny domowej rzucają dzieci najpierw do Władywostoku, potem na japoński statek wynajęty przez amerykański Czerwony Krzyż. Na nim mali Rosjanie przepływają Ocean Spokojny i Atlantyk, aby ponownie, od drugiej, tym razem morskiej strony, dotrzeć do Piotrogradu. A tam znowu, poza stęsknionymi rodzicami, czeka na nich głód i niepewne jutro. Władimir Lipowiecki zbierał materiały do „Dziecięcej arki” przez dwadzieścia pięć lat. Warto było! Powstała świetna, tchnąca ciepłem i optymizmem książka o tym, że najokrutniejsza nawet wojna nie jest w stanie zabić dobra i piękna. Gorąco polecamy!



Czerwoni na Czarnym



„Flota Czerwona na Morzu Czarnym. Tom 1: Wielka improwizacja 1941-1942”,
Michał Głock, Wydawnictwo
Tetragon (www.tetragon.com.pl),
str. 367, seria „Morska”

W przypadku tej publikacji, pracy doktorskiej autora, śmiało można napisać, że takiej jeszcze w Polsce nie było. W ogóle czarnomorski teatr zmagających się podczas drugiej wojny światowej był do tej pory w naszym kraju traktowany w najlepszym razie po macoszemu. Od książki Michała Głocka sytuacja się zmienia. Otrzymaliśmy niezwykle kompetentny, kompletny i co najważniejsze, wolny od propagandowych tez, opis tego co się tam wtedy wydarzyło. Na dodatek okraszony zdjęciami, mapkami i tabelkami na niemal każdej stronie. Dzięki temu publikacja stała się jeszcze bardziej czytelna, a co za tym idzie atrakcyjniejsza dla każdego, nawet mniej zorientowanego w temacie czytelnika. Rzadko można powiedzieć o książce, że staje się „klasykiem” w momencie ukazania się na rynku. Tak jest tym razem, bo bez pracy Głocka nie będzie można się teraz obyć pisząc o drugiej wojnie światowej na morzu. Czekamy na drugi tom.



Urok przedwojnia



„Przedwojenne Wybrzeże. Najpiękniejsze fotografie”,
Marta Dobrowolska-Kierył,
Wydawnictwo RM
(www.rm.com.pl), str. 104

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku Polsce przypadł niewielki kawałek wybrzeża Bałtyku, na dodatek bez Gdańska. W ciągu zaledwie dwudziestu lat udało się go jednak zagospodarować w sposób imponujący. W amerykańskim tempie wybudowano Gdynię, a Półwysep Helski zamieniono w „polską Riwierę”. Przemianę tę ilustrują piękne, pełne nostalgicznego uroku fotografie zamieszczone w albumie Marty Dobrowolskiej-Kierył. Oglądanie ich to nie tylko wielka przyjemność, ale prawdziwa podróż w czasie. Szczególnie, że wszystkie zdjęcia są dokładnie opisane, dzięki czemu przyglądając się im, otrzymujemy także dużą porcję wiedzy historycznej o przedwojennym polskim Wybrzeżu. Szczególnie ciekawą, bo ukazującą życie codzienne w nadmorskich kurortach, portach i na pokładach statków pasażerskich. Jeśli ktoś chce się dowiedzieć, w co się wtedy ubierano, jak bawiono czy co jadano, powinien sięgnąć po ten album.



Jaki okręt?

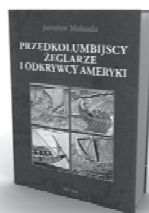


„Koncepcja wielozadaniowego okrętu nawodnego dla Marynarki Wojennej RP w świetle nowych wyzwań”, Marcin Mikiel, Sowa (www.wyczerpane.pl), str. 132

Warto zwrócić uwagę na tę niewielką objętościowo i niepozorną edytorsko książeczkę. Choć od jej pierwszego wydania minęło pięć lat, w ogóle się nie zestarzała. Do tego stopnia, że jej autor, przygotowując wydanie drugie, nie musiał wprowadzać żadnych większych zmian. Pytanie o to jakiego okrętu potrzebuje nasza flota wojenna pozostaje bowiem nadal aktualne. Przyznać trzeba niestety, że to dosyć przegnębiający wniosek. Zwłaszcza, że nadal nie wiadomo jak zakończy się historia, budowanej od dziesięciu lat dla Marynarki Wojennej RP, korwety typu 621 (*Gauron*). Książkę Mikiela powinni przeczytać wszyscy, którzy będą decydować nie tylko o tym, co dalej z tym konkretnym projektem, ale także ci, którym na sercu leży przyszłość polskich sił morskich. Publikacja dorobiła się bowiem statusu niemal podręcznika tworzenia założeń wielozadaniowego okrętu nawodnego dla naszej floty wojennej. A jak wiadomo bez podręcznika ani rusz.



Księga pytań



„Przedkolumbijscy żeglarze i odkrywcy Ameryki”, Jarosław Molenda, Bellona (www.ksiegarnia.bellona.pl), str. 631

To praca nie o tym, co wiemy, ale raczej o tym czego nie wiemy. Jarosław Molenda dowodzi, że na długo przed Kolumbem ludzie przemierzali oceany. Zestawia ze sobą różne, nieraz odległe od siebie o tysiące kilometrów, cywilizacje i pokazuje ich zdumiewające podobieństwa. Stawia śmiałe pytania, konstruuje dalekosiężne teorie. Jego książka zapewne nie każdego przekona, niektórych zdemotywuje, na pewno jednak każdego wciągnie. Napisana z wielką pasją może stać się świetnym pretekstem do zainteresowania się historią żeglugi (i nie tylko!). „Może to dobrze, że niektóre pytania i kwestie pozostają bez odpowiedzi, stanowiąc wieczne wyzwanie? Może nie chodzi o to, by znaleźć wszystkie odpowiedzi, lecz o to, aby ich wciąż poszukiwać?” - pisze Molenda w zakończeniu książki. Jego „Przedkolumbijscy żeglarze i odkrywcy Ameryki” są znakomitym przykładem, że poszukiwanie prawdy może być porywające.



Grecja dla żeglarzy

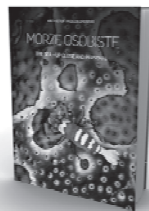


„Grecja. Cyklady, Zatoka Saronijska, Peloponez Wschodni, Kreta. 777 portów i zatok. Przewodnik dla żeglarzy”, Piotr Banach, GlobTourist Piotr Banach (www.globtourist.com), str. 182

Imponująca publikacja! Zawiera opis i mapki ponad 700 greckich portów i zatok, a także wiele informacji praktycznych dla chcących pożeglować w tamte rejony. Bez żadnej ściemy, bez przepisywania z internetu. Autor od kilkunastu już lat pływa po Grecji i opisywane przez siebie miejsca zna z autopsji. Dzięki temu powstał atlas, w który powinien zaopatrzyć się każdy, kto zamierza nawiedzić greckie wybrzeża. I nie tylko zresztą, bo może on być także ciekawy dla wszystkich zainteresowanych infrastrukturą żeglarską tego kraju i w ogóle Morzem Śródziemnym. A trzeba podkreślić, że popularność Grecji (gdzie sezon trwa ponad pół roku) wśród miłośników żagli w Polsce rośnie z roku na rok. Dla wielu z nich, solidnie wydany przewodnik Banacha, stanie się zapewne swoistą „biblią” tamtego rejonu pomocną w planowaniu podróży oraz nawigacji. I bardzo dobrze!



Zdjęcie z głębin



„Morze osobiste”, Krzysztof Przeciechowski, Oficyna Wydawnicza MULTICO (www.multicobooks.pl), str. 207

Prezentacja tej książki to sprawa beznadziejna. O niej nie powinno się bowiem pisać. Ją trzeba oglądać! Krzysztof Przeciechowski – nurek, podróżnik, a nade wszystko fotograf zaprasza nas do swojej prywatnej podmorskiej krainy. W znakomicie wydanym, co warto podkreślić, albumie prezentuje zdjęcia zrobione pod wodą w Azji i Afryce. Ale jakie zdjęcia! Nie tylko piękne, ale także zaskakujące, intrygujące, czasem romantyczne, czasem groźne. Ryby, rafy koralowe i rośliny. Każda z fotografii okraszona została cytatem, nieraz bardzo dowcipnym, sugerującym z czym się kojarzyła autorowi. Ale wcale nie musimy pójść tym tropem. Z kubkiem czegoś gorącego w ręku możemy rozkoszować się obrazami cudów podmorskiego świata szukając własnych skojarzeń. W ten sposób osobiste morze Krzysztofa Przeciechowskiego stanie się także naszym własnym. I to bez zanurzenia się gdziekolwiek. Nie można chyba wyobrazić sobie większego komfortu.

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:



Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku odbiorcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k.

Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy:

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k.

Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:			
PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	112,90 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata roczna: 220,88 PLN (74,34 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	63 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata półroczna: 116,55 PLN (39,06 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	34,49 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata kwartalna: 61,55 PLN (20,79 €)*
Od numeru	<input type="text"/>	/ 2012	<input type="text"/>
	×	Ilość egz.	

* Prenumerata plus koszt przesyłki

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

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

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis

BĄDŹ Z NAMI W ROKU 2012

Nr	Wydanie w miesiącu	Tematyka wiodąca dodatków promocyjnych "Naszego MORZA"	Rodzaj publikacji	Dystrybucja	Uwagi/Termin dla reklam i ogłoszeń
01	styczeń	 Marynarski rynek pracy, agencje załogowe, armatorzy, prawo morskie, bezpieczeństwo na morzu.	Dwumiesięcznik. Dodatek stały do miesięcznika Nasze MORZE nr 1/2012	Z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	20.12.2011
02	luty	 Ports and terminals, sea shipping and intermodal freight transport.	Wydawnictwo specjalne w jęz. angielskim na konferencję	 Gdańsk, 06-08.03.2012	20.01.2012 Patronat medialny
03	marzec	 Marynarski rynek pracy, agencje załogowe, armatorzy, prawo morskie, bezpieczeństwo na morzu.	Dwumiesięcznik. Dodatek stały do miesięcznika Nasze MORZE nr 3/2012	Z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	20.02.2012
04	kwiecień, maj, czerwiec	 Offshore industry. Drilling, exploration, production, and environmental protection. Ship builders, suppliers of ships' equipment and shipping-related services.	Wydawnictwo specjalne w jęz. angielskim na targi	 OTC Houston, Texas, 30.04-03.05.2012  The International Shipping Exhibition 04-08.06.2012	31.03.2012
05	maj	 Marynarski rynek pracy, agencje załogowe, armatorzy, prawo morskie, bezpieczeństwo na morzu.	Dwumiesięcznik. Dodatek stały do miesięcznika Nasze MORZE nr 5/2012	Z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	20.04.2012
06	czerwiec	 Militaria, bezpieczeństwo na morzu, ratownictwo, stocznie.	Dodatek specjalny do miesięcznika „Nasze MORZE” nr 6/2012 na targi	 MTG Gdańsk, 27-29.06.2012 oraz z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	25.05.2012
07	lipiec	 Marynarski rynek pracy, agencje załogowe, armatorzy, prawo morskie, bezpieczeństwo na morzu.	Dwumiesięcznik. Dodatek do miesięcznika Nasze MORZE nr 7/2012	Z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	20.06.2012
08	sierpień, wrzesień	 Offshore oil and gas industry, energy sector. Shipbuilding, ship-repair & conversions, equipment.	Wydawnictwo specjalne w jęz. angielskim na targi	 Stavanger, Norway, 28-31.08.2012  SMM, Hamburg, 04-07.09.2012	31.07.2012 Patronat medialny
09	wrzesień	 Marynarski rynek pracy, agencje załogowe, armatorzy, prawo morskie, bezpieczeństwo na morzu.	Dwumiesięcznik. Dodatek do miesięcznika Nasze MORZE nr 9/2012	Z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	20.08.2012
10	wrzesień	 European inland waterways, sea-river shipping, vessels and equipment manufacturers.	Wydawnictwo specjalne w jęz. angielskim na targi	 Wrocław. Międzynarodowe Targi i Konferencja Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej. 19-21.09.2012	20.08.2012 Patronat medialny
11	listopad	 Marynarski rynek pracy, agencje załogowe, armatorzy, prawo morskie, bezpieczeństwo na morzu.	Dwumiesięcznik. Dodatek do miesięcznika Nasze MORZE nr 11/2012	Z nakładem Naszego MORZA. Salony prasowe i prenumerata.	20.10.2012

Już od kilku lat dawna Stocznia Północna - obecnie Remontowa Shipbuilding znana jest w Europie, szczególnie w Szkocji i Norwegii, z budowy nowoczesnych, małych promów. W ostatnich latach ze względu na ochronę środowiska wiele z nich wyposażanych jest w najnowocześniejsze systemy napędowe zasilane LNG. W bieżącym roku głównym klientem stoczni był norweski armator Torghatten Nord AS z Tromsø. To dla niego stocznia jednocześnie realizuje kilka ciekawych kontraktów na budowę różnych promów. Część z nich jest już w eksploatacji, inne są jeszcze budowane.

We wrześniu stocznia opuścił pierwszy – *Rebbernesoy* IMO 9589449 – a w październiku br. drugi z najmniejszych budowanych dla Torghattena promów – *Uløytind* (na zdjęciu) IMO 9589451; GT 396, DWT 125, długość całkowita 35,90 m, szerokość max. 10,05 m, prędkość 12 węzłów, pasażerowie: 47 osób, samochody osobowe: 16.



Fot. Jakub Bogucki

Fot. Jakub Bogucki



Kolejnymi promami są jednostki *Vengsøy* (na zdjęciu) IMO 9588782 i *Kvaløy* IMO 9588794, charakteryzujące się niecodzienną sylwetką kadłuba, w którym dziobnica ma wyoblony kształt; GT 1127, DWT 249 długość całkowita 40,62 m, szerokość konstrukcyjna 12 m, prędkość 12 węzłów, pasażerowie: 147 osób, samochody osobowe: 21, samochody ciężarowe: 1.

W październiku zwodowano kadłub pierwszego z czterech największych zamówionych promów (*Landegode*) z napędem LNG; GT 5695, DWT 650, długość całkowita 89,80 m, szerokość 17,40 m, prędkość 12 węzłów, pasażerowie: 390 osób, samochody osobowe: 120, samochody ciężarowe: 22.



Fot. Jakub Bogucki