

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 3 (3) marzec 2006  
NR INDEKSU 211214

Gdańsk odwiedził statek – legenda. Legenda skażona azbestem....



Praca na morzu czeka...



Transatlantyki polskie na pocztówkach z morza

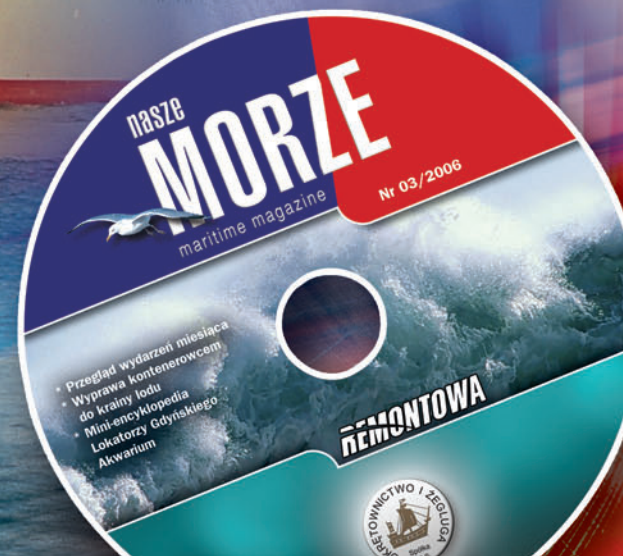


Oko w oko z czworookiem



Nakład 4000 egz.

# HOLENDER TUŁACZ



- codziennie aktualizowany serwis prasowy

- 500 000 odsłon miesięcznie

- serwis polskiej gospodarki morskiej

**PORTALMORSKI.PL**  
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Patron medialny: Baltexpo 2005, Balt-Military-Expo 2005, Polish 2005

Start Szukaj O Portalu Morskim ShippingLogistics.net Reklama Kontakt

**WIADOMOŚĆ DNIA**

Trwają prace końcowe nad od dawna zapowiadanyymi nowymi działami na Portalu Morskim. Użytkownicy naszego serwisu będą mogli niebawem zapoznać się z nowymi działami Stocznie Polskie oraz Stocznie Świata, a także znacznie odświeżonym działem dot. polskich portów.

**Z NAD BAŁTYKU**

06.02 **Nowy przedstawiciel Reynold'a w Polsce**  
Przedsiębiorstwo żeglugowe Reynold Van Lines Ltd, będące filią Sun Hing Group, ...

02.02 **Współpraca duńsko-indyjska**  
Po długich negocjacjach duński przewoźnik Nord Scan Line KS i firma ...

**Z EUROPY**

06.02 **Hanjin Shipping otwiera biuro w Belgii**  
Koreański przewoźnik kontenerowy, Hanjin Shipping, otwiera w Antwerpii swój oddział, drugi ...

03.02 **Statki do przewozu skrzydeł**  
Dwa ogromne statki zostaną wybudowane specjalnie w celu transportowania skrzydeł najnowszych ...

**ZE ŚWIATA**

06.02 **Chiny wyprzedzają Japonię**  
W roku ubiegłym, pod względem otrzymanych zamówień, przemysł stoczniowy Chin okazał ...

04.02 **Katastrofa egipskiego promu**  
Egipski prom „Salam Boccaccio 98” zatonął wczoraj na Morzu Czerwonym. Na ...

**KATALOG FIRM**

**Stocznie**  
produkcyjne remontowe ...

**Remonty**  
statków urządzeń ...

**PORTY POLSKIE**

06.02 Inwestowanie w porty  
06.02 Imponujący start gdańskich portowców  
03.02 Czy państwo dopłaci do inwestycji  
więcej...

**ZEBŁUGA MORSKA**

06.02 Zdobyczą kwalifikacje  
06.02 Najgorsze są stojące baby  
06.02 Most w Przegalinie nie będzie utrudniał żeglugi  
więcej...

**PRZEMYSŁ OKRĘTOWY**

06.02 Praca jest, wystarczy być dobrym  
06.02 Stocznie rozważa budowę gazowców LNG  
03.02 Rozwód dwóch biedaków  
więcej...

**LOGISTYKA I SPEDYCJA**

27.01 Bez pomysłu na dywersyfikację  
26.01 Dobry start biur morskiego Polfro  
26.01 Polfrost przysięga zmrózoną drobn  
więc...

**MARYNARSKIE**

31.01 P  
23.01 Po  
18.01 Rok 200 saperów

**RYBOLÓWSTWO MD**

www.PortalMorski.pl

# Legenda ze skażą...

www.naszemorze.com.pl



Nr 3 (3) Rok I  
ISSN 1895-4812  
Nakład 4000 egz.

**WYDAWCA**  
„Okrętownictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.

**Prezes zarządu,  
Redaktor naczelny:**  
Grzegorz Landowski,  
tel. (58) 307 12 49,  
GrzegorzLandowski@naszemorze.com.pl

**Dyrektor  
ds. wydawniczych:**  
Aleksandra Dylejko,  
tel. (58) 307 15 54,  
AleksandraDylejko@naszemorze.com.pl

**Sekretarz redakcji**  
Czesław Romanowski,  
tel. (58) 307 16 35  
CzeslawRomanowski@naszemorze.com.pl

**Sekretariat:**  
tel. (58) 307 17 90  
fax (58) 307 12 56  
sekretariat@naszemorze.com.pl

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

**Nr rachunku bankowego:**  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż  
numerów archiwalnych:**  
Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę  
krajową przyjmują:**  
Poczta Polska,  
Ruch S.A., Kolporter S.A.

**Oprac. graficzne i DTP:**  
Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**  
Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,  
Tomasz Falba, Maciej Goniszewski,  
Anna Gromnicka, Aldona Kaszubska,  
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,  
Grażyna Milewska, Waldemar Okrój,  
Ewa Opiela, Bartłomiej Pomierski,  
Dorota Rembiszewska,  
Piotr B. Stareńczak,  
Zbigniew Szczypiński,  
Jerzy Szymoniewski,  
Adam Woźniczka.

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

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

W lutym do Gdańska wpłynął legendarny holenderski wycieczkowiec i... od razu narobił zamieszania. Jeszcze na długo przed zawinięciem do polskiego portu, międzynarodowa społeczność miłośników statków uważnie śledziła jego drogę na specjalnej, poświęconej mu stronie internetowej. Na forach shiploverzy i shipspotterzy wymieniali się informacjami, gdzie najlepiej „zasadzić się” na *Rotterdam* i zrobić mu efektowne zdjęcie... Na aktualizowanej codziennie mapce widać było nawet położenie statku, który, ciągnięty przez holownik, po opuszczeniu hiszpańskiego Kadyksu z każdym dniem zbliżał się do Gdańska.

Tę mapkę śledzili w internecie także pomorscy dziennikarze. W internecie można było również przeczytać, że ta płynąca do nas legenda żegluga pasażerskiej skażona jest azbestem. Pech sprawił, że dosłownie kilka dni wcześniej światowe media obiegiła informacja o francuskim lotnikowcu *Clemenceau*, którego Hindusi nie wpuścili do siebie z powodu azbestu właśnie.

Dziennikarze błyskawicznie skojarzyli te z pozoru niemające ze sobą związku informacje. Na trzy dni przed wpłynięciem statku do portu wybuchła medialna bomba, najpierw w Gdańsku, a zaraz potem w całej Polsce. Okazało się, że o samym statku, jak i o celu jego podróży do Gdańska (usunięcie azbestu) tzw. czynniki oficjalne – w przeciwieństwie do międzynarodowej społeczności shiploverów - wiedzą zaskakująco mało. Gdyby nie dziennikarze – to właściwie nie byłoby tematu. To dzięki nim wyszo na jaw, że w sprawie pobytu w Gdańsku statku *Rotterdam* jest zbyt wiele znaków zapytania. Przypadek parowca pokazał jednak, że dzięki mediom w Polsce – kraju Unii Europejskiej – coraz mniej spraw można załatwić „po cichu”.

Szczerze mówiąc, żal mi Holendrów i *Rotterdam*. Jestem pełen podziwu dla ich umiłowania spraw morskich, a ten klasyczny transatlantyk to naprawdę piękny statek, który ma „duszę”. Ja ich nawet rozumiem – usuwanie azbestu i skażonych nim elementów ze statku



jest drogie, a w Polsce koszty pracy są jeszcze wciąż niższe niż gdzie indziej, więc chcieli to zrobić szybko i tanio, pozbywając się przy okazji toksycznego odpadu i problemów (kosztów) związanych z jego utylizacją. A i parę firm na Pomorzu by się przy tym pożywiło. Nie sposób jednak oprzeć się wrażeniu, że nasi unijni partnerzy próbowali nam podrzucić kukulczę jajo. Nie docenili jednak polskich dziennikarzy, którzy w tej akurat sprawie – jak w rzadko której – mówili jednym głosem.

Myślę, że cały ten medialny zgiełk wokół statku *s/s Rotterdam* jaki przetoczył się przez prasę, radio i telewizję w Polsce powinien nam uświadomić przynajmniej jedno. Jeśli nie chcemy, aby inni traktowali nasz kraj jak ekologiczny śmietnik Europy, najpierw my sami nie pozwólmy go tak traktować...

GrzegorzLandowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

## Legenda ze skazą

..... str. 3

## KONTROWERSJE

## Holender tułacz

Czy s/s *Rotterdam*, który przyplłynął do Gdańska miał otworzyć polską furtkę dla europejskich odpadów? ..... str. 6

## WYDARZENIA

## Prezes i pieniądze pilnie potrzebne

W Grupie Stoczni Gdynia S.A. nowa władza wymieniła starą władzę na nową. .... str. 10

## Sto dni chaosu

Po stu dniach rządów nowej ekipy scena polityczna w Polsce przypomina stan wojny wszystkich z wszystkimi. .... str. 12

## Przerwa (bez)płatna

Za wprowadzenie dodatkowej bezpłatnej piętnastominutowej

przerwy w pracy Stocznia Gdynia będzie musiała pracownikom zapłacić. .... str. 13

## Zwyciężył rodzinny rejs

Wrocławianka uhonorowana została tegorocznym Srebrnym Sekstantem i I Nagrodą Honorową Rejs Roku 2005. .... str. 14

## MORZE SZANS

## Praca czeka

Do wzięcia jest kilkadziesiąt tysięcy ofert dobrze płatnej pracy na morzu. Tylko, że mało kto o tym wie... .... str. 15

## Zawód z przyszłością

Rozmowa z prof. dr hab. inż. Józefem Lisowskim, rektorem Akademii Morskiej w Gdyni. .... str. 18

## O TYM SIĘ MÓWI

## Polskie zbiornikowce LNG?

Polskie stocznie przymierzają się do budowy statków do przewozu ziemnego gazu skroplonego LNG. .... str. 20

## Gazowce to przyszłość

Rozmowa z kapitanem żeglugi wielkiej Zbigniewem Byczyńskim. .... str. 23

## A może FSRU?

Na świecie coraz częściej zamiast budować porty gazowe na lądzie, rozważa się budowę nawodnych stacji przeładunkowych. .... str. 24

## MORZE FIRM

## Nadzieja dla rybaka

Ważą się losy polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. ... str. 27



## Politycy w firmie nie grzebali...

Rozmowa z Andrzejem Karnabalem, Dyrektorem Naczelnym Oddziału Gdynia Polsko - Chińskiego Towarzystwa Okrętowego S.A. Chipolbrosk. .... str. 29

## MORZE PIENIĘDZY

## Polska stal międzynarodowa

Huty w Polsce w większości należą do Ukraińców, Hindusów, Włochów, Hiszpanów i Amerykanów. Czy istnieje jeszcze polski rynek hutniczy? .... str. 33

## Stabilizacja budzi niepokój

Luty 2006 roku był miesiącem historycznym dla polskiego rynku finansowego. .... str. 37

## Rejsem do klienta

Nie wystarczy już przewieźć na drugi brzeg. Rejs promem staje się produktem dla konkretnych docelowych grup klientów. .... str. 40

## OBRAZY MORZA

## Polak na Jamajce

W Polsce nieznany. Był marynarzem i kapitanem żeglugi wielkiej. Odkrywamy tajniki dzieł wybitnego marynisty Michała Leszczyńskiego Lestera. .... str. 43



10

## ARCHIWUM MORZA

**Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej**

Przypominamy ważniejsze marcowe daty wydarzeń związanych z morzem. .... str. **48**

## POCZTÓWKA Z MORZA

**S/s Pułaski...**

...do historii polskiej żeglugi przeszedł jako pierwszy transatlantyk, który wyruszył z Gdyni do Nowego Jorku z całkowicie polską załogą. .... str. **50**



43

## MORZE ZA SZYBĄ

**Oko w oko z czworookiem**

Atrakcje Akwariów Gdynińskiego, największego w Polsce wodnego zoo... .... str. **55**

## MORZE - ŚWIAT

**Plecami do morza**

Morska aktywność Kanady straciła impet. Kłopoty mają i armatorzy i stocznie. .... str. **58**

**Piraci z Somalii**

Frachtowiec *Semlow*, a niedawno wycieczkowiec *Seabourn Spirit*. Piraci grasujący po morzach nie odpuszczają. .... str. **60**

## MORZE PODRÓŻY

**Wyprawa do krainy lodu**

Relacja i pokaz slajdów z podróży na Grenlandię zbudowanym niedawno nowoczesnym kontenerowcem arktycznym. .... str. **63**

## MORZE TAJEMNIC

**Podwodne lotniskowce**

Podczas II wojny światowej z pokładów japońskich okrętów podwodnych startowały samoloty. .... str. **68**

## MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. .... str. **74**



**Dodatek branżowy  
o stocznich i statkach**

## Z POLSKICH STOCZNI

**Stocznie szeroko otwarte**

W marcu w całej Europie odbędzie się cykl imprez związany z Europejskim Tygodniem Stocznym. .... str. **2**

## WYDARZENIA

**Aktualności z rynku stocznioowego i żeglugowego**

..... str. **4**

## DLA SHIPLOVERA

**S/s Rotterdam – zmierzch legendy**

Czy Gdańsk będzie ostatnim portem słynnego holenderskiego parowca? ..... str. **6**

## STATKI Z NASZYCH PORTÓW

**Front Page w Gdyni**

Gdynię odwiedził jeden z największych statków, jakie kiedykolwiek wpłynęły do polskich portów. .... str. **10**

## ŻEGLUGA

**Polska Żegluga Morska**

Pierwsza część encyklopedii polskiej współczesnej floty handlowej ..... str. **12**

## KONTRAKTY

**Jakie statki zamówiono ostatnio w stocznich na świecie**

..... str. **18**

**Na okładce:**

**S/s Rotterdam wpływa do portu gdańskiego.**

*Zdjęcie: Klaas Krijnen*

## MORZE KSIĄŻEK

**Nowości wydawnicze**

„Kolonie Kowalskiego”, „Tajemnica głębin”, „Wspomnienia diabła” – to książki, po które warto sięgnąć. .... str. **70**

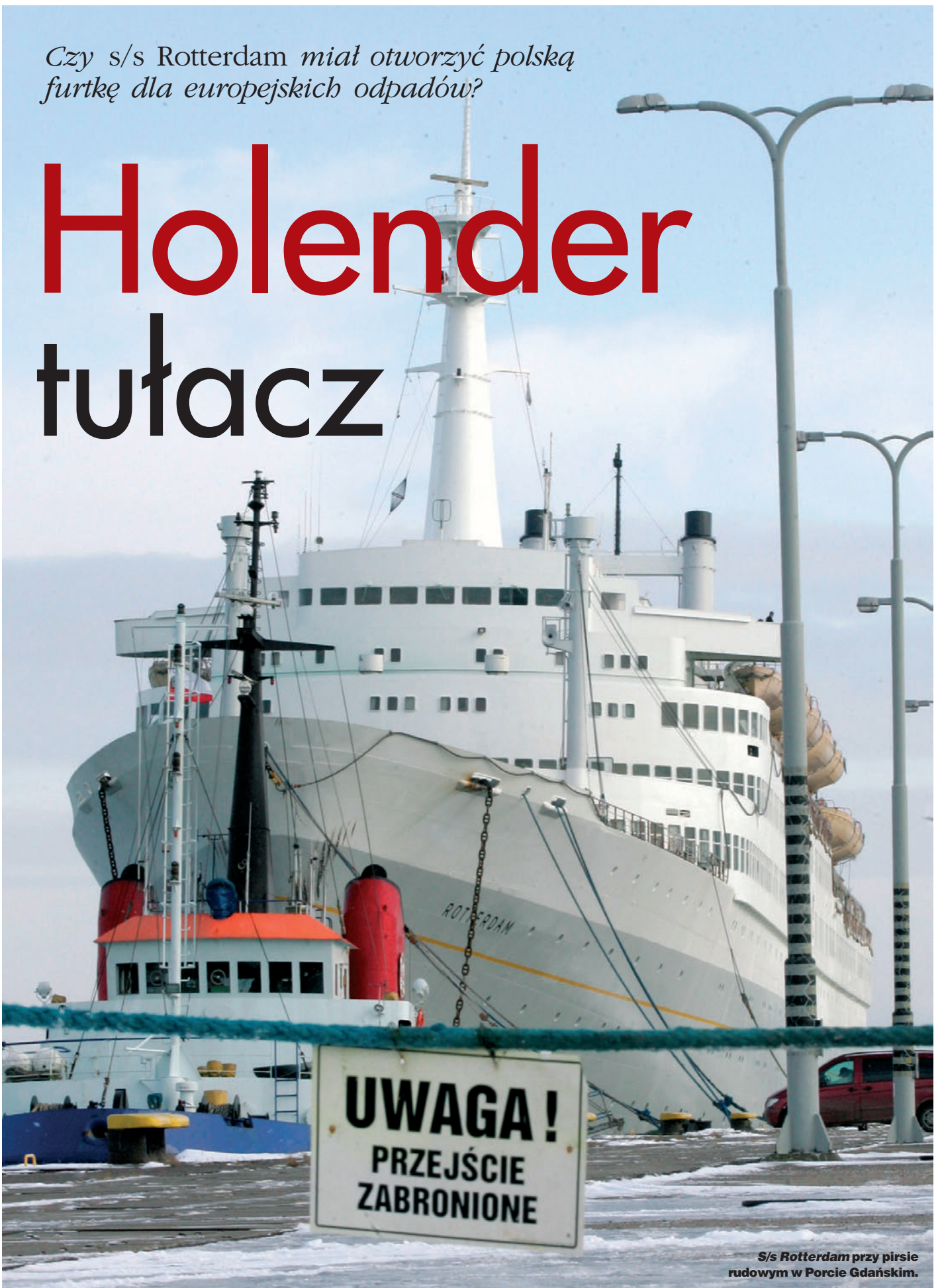
## MORZE FILMÓW

**Pierwszy pirat kina**

Rzecz o filmach z udziałem Errola Flynna, na których wzorowali się później wszyscy filmowi korsarze. .... str. **71**

*Czy s/s Rotterdam miał otworzyć polską  
furtkę dla europejskich odpadów?*

# Holender tułacz



Fot. Łukasz Glowala

S/s Rotterdam przy pirsie  
rudowym w Porcie Gdańskim.

Holendrzy mówią o nim:  
 - Nasza chluba i duma.  
 Zabytek klasy europejskiej.  
 Rotterdam jest jednym  
 z dziesięciu największych  
 transatlantyków świata.  
 Za czasów świetności mógł  
 zabrać na pokład nawet  
 1400 pasażerów. Jest  
 piękny. Ma jednak jedną,  
 ale istotną wadę - podczas  
 budowy przed niespełną  
 pół wiekiem został  
 nafaszerowany azbestem.  
 I teraz ktoś ten azbest musi  
 posprzątać...

Współpracujący z Holendrami Polacy tłumaczą patos pojawiający się w wypowiedziach na temat statku: - Nie trzeba się dziwić. To morski naród. *Rotterdam* może być porównywany jedynie z naszym *Batorym*. A i to nie do końca.

Pływająca duma i legenda Holendrów nie jest niestety bez skazy. Ta skaza to 180 ton azbestu - minerału włóknistego w czystej postaci. Podczas lat eksploatacji azbest skaził - według różnych szacunków - od 1300 do 1600 ton różnych materiałów: ścian, mebli, dywanów.

Według polskiego prawa każdy materiał, który choć w niewielkim stopniu został zanieczyszczony włóknkami azbestu, musi być traktowany jako azbest. W tym momencie nie można się już dziwić, że *Rotterdam* przez niektórych nazwany został bombą azbestową.

### Azbest budzi strach

Ten minerał włóknisty, występujący w przyrodzie, ma wiele zalet. Jego włókna są bardzo mocne i elastyczne, odporne na wysokie temperatury i czynniki chemiczne, słabo przewodzą ciepło. Używany był więc na masową skalę jako materiał izolacyjny oraz materiał budowlany. Na świecie znanych jest aż pięć tysięcy wyrobów, do produkcji których użyto azbestu. Tylko na terenie Polski znajduje się ogółem 15 466 tys. ton płyt zawierających azbest. Gdyby ułożyć je płasko obok siebie, to można by dziesięciokrotnie przykryć nimi całą Gdynię!

Dopiero w latach 80. ubiegłego wieku udowodniono, że azbest może zabijać.

Lekarze bezpośrednio wiążą zachorowania na złośliwego międzybłoniaka opłucnej z długotrwałym wdychaniem włókien azbestu. To rzadki, agresywny nowotwór. Tylko w Polsce zapada na niego co roku 300-500 osób! Większość, niestety, umiera. Średnie przeżycie chorych nieleczonych wynosi 4-12 miesięcy. Wyniki leczenia są złe, pomimo stosowania całej gamy metod leczniczych.

Raport WHO z 1986 r. mówi, że nie można określić progowej, bezpiecznie niskiej dawki zanieczyszczenia powietrza azbestowymi włóknkami. Oznacza to, że nawet najmniejsza ich ilość może prowadzić do pylicy azbestowej.

Z tego powodu usuwanie azbestu musi być przeprowadzane przy zachowaniu daleko idących środków ostrożności.

- Prawo jest bardzo rygorystyczne - twierdzi Halina Wojciechowska, inspektor Państwowej Inspekcji Pracy w Gdańsku. - Pracownicy zajmujący się tego typu robotami powinni wcześniej przejść przeszkolenie. Należy ich wyposażyć w jednorazowe stroje ochronne z materiału tyvek, nie przepuszczającego włókien azbestu, oraz specjalne maski filtracyjne typu P-3. Czas pracy winien być ograniczony. W pomieszczeniach, w których usuwa się azbest, musi panować podciśnienie, aby cząsteczki azbestu nie wydostawały się na zewnątrz. Z tego samego powodu obiekty, gdzie przeprowadzane są prace, winny znajdować się pod specjalnym namiotem.

Tego typu prace są szalenie drogie. Jednak azbest trzeba usunąć. Z dachów domów, ścian budynków. I ze statków - zarówno tych, które idą na złom, jak i tych, które mają być remontowane.

O tym, że sprawa nie jest łatwa, świadczy przypadek francuskiego lotnikowca *Clemenceau*, niegdyś dumy Francji, dziś niechcianego wraka, nazywanego (skąd tak duża popularność tej nazwy?) azbestową bombą. Lotnikowiec ten, naszpikowany 500 tonami azbestowych odpadów, od dziewięciu lat tuła się po oceanach. W swój ostatni rejs wyruszył z bazy w Tulonie 31 grudnia ubiegłego roku, 13 lutego br. miał dopłynąć do Indii. Wtedy do akcji wkroczyła Greenpeace, nagłaśniając sprawę. I osiągnęła sukces. Najpierw okrętu nie chcieli przepuścić przez Kanał Sueski Egipcjanie, a potem hinduski sąd nie wyraził zgody na wpłynięcie lotnikowca na swoje wody. Według prawników Greenpe-

ace, Francja złamała konwencję bazy-lejską zakazującą transportu toksycznych odpadów drogą morską. Lotnikowiec zawrócił do Francji.

### Kabina królowej

W jednym z pierwszych obrazów siedmiominutowego filmu, poświęconego historii i walce o ocalenie statku, królowa Juliana, nieżyjąca już matka obecnej królowej Beatrix, rozbija o butelkę szampana. *Rotterdam*, jeden z sześciu największych wycieczkowców świata, dumnie spływa z doku. Jest rok 1958.

- Rodzina królewska nadal żywo interesuje się losami naszego najwspanialszego wycieczkowca - mówił podczas konferencji prasowej w Gdańsku Rob Hagens, ostatni armator jednostki. - Cały czas na *Rotterdamie* znajduje się specjalna kabina przeznaczona dla królowej Beatrix i jej bliskich.

Jeszcze dziewięć lat temu dumny transatlantyk regularnie kursował między Holandią a Ameryką Północną. Tak, jak wiele innych tego typu jednostek, przegrał walkę o pasażerów z liniami lotniczymi. Został sprzedany armatorowi organizującemu wycieczki po Karaibach i od 1997 r. do 2000 r. pływał już jako *Rembrandt*, wożąc spragnionych ciepła i egzotyki turystów. Co ciekawe, część załogi na wycieczkowcu w tamtym czasie stanowili Polacy.

W 2000 roku nad *Rembrandtem-Rotterdamem* zawisła groźba pocięcia na żyłki. Wtedy to grupa złożona z miłośników starych statków, holenderskich biznesmenów i byłych marynarzy postanowiła podjąć walkę o jego ocalenie.

Założyli stowarzyszenie. *Rotterdam* kupiła spółka Woonbron, która postanowiła przerobić statek na pływający hotel, zacumowany na stałe w Rotterdamie, oraz szkołę.

- Nie mam zielonego pojęcia o okrętownictwie - twierdzi Rob Hagen, szef Woonbron. - Nasza firma jest właścicielem 55 tysięcy mieszkań w Rotterdamie i jednego statku. Nie znaczy to jednak, że nie znalazłem specjalistów, którzy zajmą się przywróceniem *Rotterdamowi* dawnej świetności.

Koszt robót wycenia się wstępnie na 20-30 milionów euro. Holendrzy chcą na co najmniej rok dać pracę kilkuset osobom. Lista prac, które trzeba wykonać na statku, liczy ponad 30 punktów. Trzeba usunąć sufity w kabinach, przebudować



**- Nie mam zielonego pojęcia o okrętownictwie - mówił Rob Hagen, szef Woonbron na konferencji prasowej w Gdańsku. - Nasza firma jest właścicielem 55 tysięcy mieszkań w Rotterdamie i jednego statku.**

toalety, założyć nową klimatyzację, wymienić sieć elektryczną, założyć internet i zrobić jeszcze wiele innych, bardzo potrzebnych rzeczy. A także... usunąć azbest.

### Stocznie mówią: nie!

Jeszcze w 2002 roku *Rotterdam* stał przy nabrzeżu Freeport na Bahamach. W maju wyruszył do stoczni Camell Laiard na Gibraltarze. Na stronie internetowej poświęconej holenderskiemu transatlantykowi można przeczytać informację sprzed trzech lat. Wyraźnie jest tam napisane, że prace remontowe będą polegać na usunięciu azbestu. I dopiero wtedy, gdy to już się stanie, wycieczkowiec ruszy do Holandii.

Tymczasem z Gibraltaru przeholowano statek do Kadyksu. Tam pomalowano mu jedynie burtę. Dlaczego azbest po wizycie w obu stoczniach pozostał na statku? Armator do końca tego nie wytłumaczył. Stwierdził tylko, iż *Rotterdam* ze względu

na głębokość zanurzenia (dziewięć metrów) nie może wpłynąć do każdej stoczni.

- W grę wchodziły tylko cztery miejsca w Europie - powiedział Rob Hagens. - Rotterdam, Gibraltar, Cypr i Gdańsk. W końcu, ze względu na cenę, umiejętności i doświadczenie, wybraliśmy Gdańsk.

Taka jest oficjalna wersja. Nieoficjalnie mówi się, że żadna z renomowanych stoczni europejskich nie chciała brać sobie na głowę azbestowego problemu.

Jeszcze w ubiegłym roku przedstawiciele Holendrów skontaktowali się z Gdańską Stoczną Remontową SA, znaną na świecie z tego, że wykonuje m.in. duże remonty i skomplikowane przebudowy statków. Stocznia ta dysponuje nawet otrzymaną od gdańskiego Urzędu Miejskiego zgodą na wytworzenie w ciągu roku 40 ton azbestowych odpadów.

Piotr Kubicz, dyrektor rynku niemieckiego w GSR: - W rozmowach dawkowano nam informacje na temat ilości azbestu do usunięcia. Kiedy wreszcie przed trzema miesiącami usłyszeliśmy, że chodzi o ponad tysiąc ton materiałów skażonych, zrezygnowaliśmy. Przyczyna jest jasna - obowiązują nas dyrektywy UE związane z utylizacją i usuwaniem odpadów.

### Firma nieznana, szukamy bezdomnych

Do Holendrów i związanych z nimi polskich spółek dziwnie jakoś nie dotarło stoczniowe „nie”. Ich determinacja musiała być duża, skoro na początku lutego wzięty na hol *Rotterdam* ruszył z Kadyksu do Gdańska. Zdecydowali się na ten krok mimo braku wykonawcy azbestowych robót. I przekazywali sprzeczne informacje.

Trzy miesiące po zerwanych rozmowach, 23 lutego br., Stanisław Kotlarz, dyrektor regionalny firmy Imtech, jeden z przedstawicieli armatora *Rotterdamu* na pytanie, kto usunie azbest ze statku, odpowiedział: - Rozmawiamy na ten temat z kilkoma firmami, m.in. z Gdańską Stoczną Remontową.

Na konferencji prasowej, zorganizowanej 27 lutego w Gdańsku Rob Hagens stwierdził: - Takich specjalistów od renowacji zabytkowych pomieszczeń jak u was, nie znajduję na Zachodzie. Zdecydowaliśmy się przyprowadzić statek do Polski, bo tu, w Gdańskiej Stoczni Remontowej jest słynny wydział, zajmujący się renowacją wnętrza.

- Proszę nie łączyć nas z tym tematem! Zbyt mało wiemy o zakresie prac, jakie ewentualnie byłyby do przeprowadzenia na tym statku. Stocznia nie była i nie jest zainteresowana usuwaniem i utylizowaniem takich ilości azbestu. Taką mamy zasadę - odpowiadają przedstawiciele Remontowej S.A.

Jeszcze przed wpływieniem do Gdańska *Rotterdamem* zajęli się dziennikarze. Sprawę opisał najpierw „Dziennik Bałtycki”, a następnie ogólnopolskie gazety. Problemem zainteresowały się stacje radiowe i telewizyjne. Okazało się, że armator nie może lub nie chce podać nazwy firmy, która miałaby usu-



nać azbest. W tej sprawie pojawiało się coraz więcej znaków zapytania.

- Po waszych artykułach zgłosiło się do nas kilkudziesięciu chętnych - odpowiadał dziennikarzom Stanisław Kotlarz z Imtechu na prośby o podanie nazwy wykonawcy azbestowych robót. - Mogę tylko zaręczyć, że nad procesem usuwania azbestu czuwać będzie wyspecjalizowana, posiadająca wszelkie certyfikaty, holenderska firma Search.

Tymczasem okazało się, że kilka tygodni przed wplynięciem *Rotterdamu* do Gdańska katowicka firma pośrednictwa pracy Omega 3 zaczęła na Pomorzu szukać ludzi do remontu statku. Ominięto jednak urzędy pracy i zwrócono się bezpośrednio do ośrodków pomocy społecznej z ofertą zatrudnienia setki... bezdomnych. Zaoferowano im 3,5 euro za godzinę.

W Gdańsku już pierwszego dnia znaleziono... czterech chętnych.

- Postawiliśmy jeden warunek - mówi Sylwia Ressel z gdańskiego MOPS. - Nie mamy prawa pośredniczyć przy załatwianiu pracy z pominięciem Powiatowego Urzędu Pracy. Musimy też chronić naszych podopiecznych. Kiedy powiedzieliśmy o konieczności współpracy z PUP w Katowicach lub Gdańsku, firma Omega 3 straciła zainteresowanie bezdomnymi. Trochę nas to zdziwiło.

Dziwiła jeszcze jedna sprawa. Według wcześniejszych deklaracji holenderskiego armatora, składanych m.in. podczas rozmów z Gdańską Stocznia Remontową, azbest usunięty ze statku miał wrócić do Holandii.

Tymczasem holenderski Greenpeace zawiadomił swego odpowiednika w Polsce, że jest to niemożliwe.

- Holendrzy azbestu nie wezmą, bo przepisy im zabraniają. Właściciel statku zawiadomił naszą organizację, że będzie on składowany w Polsce - mówi Jacek Winiarski z polskiego Greenpeace.

Jest to zgodne z europejskim prawem, które wprawdzie nie dopuszcza podrzucania do innego kraju UE odpadów, ale pozwala na pozostawienie ich tam, gdzie zostaną usunięte podczas remontu.

### Statek stoi, wojewoda kontroluje

*Rotterdam* wszedł do Gdańska rankiem w poniedziałek, 27 lutego br. Na zacumowanie statku przy nabrzeżu rudowym w Porcie Północnym zgodził się Urząd Morski w Gdyni. Również władze portu nie miały wtedy żadnych zastrzeżeń.

- Statek, który stoi przy nabrzeżu, nie stanowi zagrożenia ani dla ludzi, ani dla środowiska naturalnego - tłumaczył Roman Kolicki, rzecznik portu. - Nie będziemy mieli również zastrzeżeń do ewentualnych prac, przeprowadzanych na pokładzie, oczywiście, jeśli wszystko będzie zgodne z prawem.

Jednak medialny szum wokół statku wzbudził zaniepokojenie wojewody pomorskiego Piotra Ołowskiego, który zalecił przedstawicielom Wojewódzkiej Inspekcji Ochrony Środowiska kontrolę jednostki. Już w czwartek, 2 marca, biuro prasowe wojewody przesłało do mediów następujące oświadczenie:

„Po konsultacjach z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska i po zapoznaniu się z opiniami prawnymi wojewoda pomorski uznał, że Nabrzeże Rudowe, przy którym cumuje statek bandery holenderskiej s/s *Rotterdam*, nie jest właściwym miejscem do przeprowadzenia remontu jednostki.

Według inspektorów WIOŚ, prowadzenie prac remontowych połączonych z usuwaniem odpadów niebezpiecznych z jednostek pływających musi być prowadzone w wyspecjalizowanych stoczniach, które posiadają stosowne zezwo-

zenia takie posiadają natomiast niektóre stocznie.

Na stanowisko Wojewody wpłynął również fakt, że teren pirsu rudowego znajduje się w granicach europejskiego obszaru chronionego Natura 2000. Teren jest ostoją dla co najmniej 23 gatunków ptaków. Podmiotem odpowiedzialnym za realizację funkcji ochronnych programu Natura 2000 na obszarach morskich jest dyrektor Urzędu Morskiego, który po przeprowadzeniu procedury administracyjnej decyduje, czy zezwolić na działania mogące mieć negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze i gatunki objęte ochroną.”

- Podporządkuję się opinii pana wojewody - mówi Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. - Prace związane z usunięciem azbestu powinny być wykonane poza nabrzeżem.

Gdzie? Odpowiedź nie jest łatwa. Holendrzy zamierzają ponownie zwrócić się do polskich stoczni z pytaniem, czy nie zechcą przyjąć *Rotterdamu*.

- Im chodzi tylko o usunięcie azbestu - mówi Jacek Winiarski z polskiego Greenpeace. - *Rotterdam* miał być prawdopodobnie testem dla Polski, czy zgodzimy się przeprowadzać tego typu remon-



Od 1997 r. do 2000 r. *Rotterdam* pływał jako *Rembrandt*.

ty i przyjmować kolejne zanieczyszczone statki. Test trwa. Jeśli w Polsce się nie uda, to *Rotterdam* może spotkać los francuskiego lotniskowca *Clemenceau*. Będzie takim Wiecznym, Azbestowym Tułaczem.

Zgodnie z obowiązującym prawem, wszystkie podmioty prowadzące działalność na terenach portowych - związaną z korzystaniem ze środowiska, powinny posiadać stosowne zezwolenie wydane przez Wojewodę. Tymczasem Wojewoda Pomorski nie wydał decyzji zezwalającej na wykonywanie usług w zakresie wytwarzania odpadów azbestowych żadnemu z podmiotów działających na terenie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

ty i przyjmować kolejne zanieczyszczone statki. Test trwa. Jeśli w Polsce się nie uda, to *Rotterdam* może spotkać los francuskiego lotniskowca *Clemenceau*. Będzie takim Wiecznym, Azbestowym Tułaczem.

**Dorota Abramowicz  
Grzegorz Landowski**

O legendarnym statku czytaj także w dziale Budownictwo Okrętowe na str. 6 - 9.

*Zmiany w Stoczni Gdynia S.A.*

Na czele Stoczni Gdynia S.A. stanął tymczasowy prezes. Dwukrotnie podjęta w lutym próba podniesienia jej kapitału zakończyła się niepowodzeniem.



Fot. Waldemar Okrój

# Prezes i pieniądze pilnie potrzebne

**Arkadiusz Aszyk (z lewej), nowy członek zarządu Stoczni Gdynia S.A., oraz stojący na czele stoczni Kazimierz Smoliński.**

**K**ontrolujące stocznię ministerstwo Skarbu Państwa, z inspiracji polityków Prawa i Sprawiedliwości, po kolei wymienia najwyższe kierownictwo Stoczni Gdynia.

## Nowe nazwiska

Decyzją Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy, posady straciło najpierw trzech przedstawicieli Rady Nadzorczej firmy - m.in. jej dotychczasowy przewodniczący Bolesław Senyszyn, a także Jolanta Dor i Włodzimierz Komamicki. W ich miejsce powołano nowych - zaufanego człowieka PiS Kazimierza Smolińskiego, profesora Uniwersytetu Gdańskiego, znawcę zagadnień z zakresu gospodarki morskiej Jerzego Bielińskiego oraz Macieja Libiszewskiego. To było jednak tylko preludium do zmian w zarządzie Stoczni Gdynia S.A. Fotel prezesa zakładu stracił kojarzony z Sojuszem Lewicy Demokra-

tycznej Jerzy Lewandowski. Przedstawiciele Rady Nadzorczej, którzy go odwoływali, nie chcieli ujawnić szczegółów decyzji, twierdząc jedynie, że współpraca z nim się nie układała. Były już prezes nie zamierzał tej decyzji komentować.

Los prezesa podzielili dwaj jego zastępcy - Andrzej Czech i Jerzy Wróbel. W ich miejsce na nowego członka zarządu Stoczni Gdynia powołano Arkadiusza Aszyka. Nominacja ta wzbudziła kontrowersje. Aszyk kojarzony jest bowiem z Januszem Szlanta, byłym prezesem Stoczni Gdynia, któremu prokuratura zarzuca spowodowanie w przedsiębiorstwie wielomilionowych strat. Aszyk ma poparcie Ministerstwa Gospodarki, a politycy Prawa i Sprawiedliwości szukają już kandydatów na dwa kolejne wolne miejsca w zarządzie Stoczni Gdynia S.A.

Póki co, na stanowisko prezesa stoczni tymczasowo powołano Kazimierza Smolińskiego, na wiceprezesa kolejnego

członka Rady Nadzorczej, Jerzego Konopkę. Zmiany nie ominęły także Stoczni Gdańskiej, która - będąc w jednej grupie ze Stoczną Gdynia S.A. - jest przez nią kontrolowana. Drugiego marca Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni Gdańskiej zmieniło Radę Nadzorczą spółki, odwołując z niej Jerzego Lewandowskiego, Jana Benschę, Tomasza Sowińskiego i Marcina Staszewskiego. Do nowej rady weszli Roman Gałęzowski, Antoni Poziomski i Kazimierz Smoliński. Jej czwartym członkiem jest powołany wcześniej Andrzej Jaworski, pełnomocnik prezydenta Lecha Kaczyńskiego ds. stoczniowych. On także został p.o. prezesa Stoczni Gdańskiej w miejsce odwołanego z tej funkcji Stanisława Wojciechowskiego. Wiceprezesem ds. ekonomicznych został Roman Kraiński, a na drugiego wiceprezesa oddelegowano tymczasowo Antoniego Poziomskiego. Zapowiadano jednak rychłą zmianę na stanowisku prezesa.

## Ratunek w fachowcach

– Zmiany są oczywiste i konieczne – przyznaje Andrzej Jaworski. – Nie po to przemeblowano przecież Radę Nadzorczą gdyńskiej stoczni, aby nie dobrać sobie do współpracy członków zarządu zakładów w Gdańsku i Gdyni. Zapewniam, że osoby, które są szukane na te stanowiska, to nie politycy z partyjnego klucza. Mają być to najwyższej próby fachowcy, którzy postawią te dwie stocznie na nogi.

Jaworskiemu wtóruje Kazimierz Smoliński. – Jednym z moich najważniejszych zadań jako pełniącego obowiązki prezesa Stoczni Gdynia S.A. jest przyczynienie się do zmian w zarządzie Stoczni Gdańskiej – wyjaśnia.

Pragnący zachować anonimowość członkowie Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia potwierdzają, że ludzie do nowego zarządu przedsiębiorstwa dobierani są rzeczywiście bardzo ostrożnie. Spośród przesłuchiwanym przez radę kandydatów odrzucono m.in. akces Marka Stoppy, byłego prezesa gdańskiej spółki Marine Metal i jednocześnie brata byłego wiceprezydenta Gdańska Jana Józefa Stoppy, polityka kojarzonego z ZChN. Odpadł także ekonomista Jerzy Góra, były członek zarządu Stoczni Szczecińskiej Porta Holding, wcześniej dyrektor finansowy Polskiej Żeglugi Morskiej.

## Uniknąć katastrofy

Ostrożność jest wskazana, bo dane, jakie przekazali na temat stoczni nowym jej zarządom audytorzy firmy PriceWaterhouse Cooper, są zatrważające. Gdyńskie przedsiębiorstwo balansuje na krawędzi przepaści, zadłużenie sięgnęło miliarda złotych, a najprawdopodobniej kwotę tę nawet przekroczyło. Tylko w mijającym roku zakład stracił ponad 100 mln zł. O tym, że jest gorzej, niż początkowo ktokolwiek przypuszczał, przekonują nie tylko nowe władze przedsiębiorstwa. Mówił o tym otwarcie podczas swojej niedawnej wizyty w Trójmieście premier Kazimierz Marcinkiewicz.

– Musimy dokładnie zorientować się w sytuacji stoczni, aby podjąć niezbędne działania, ratujące jej byt – deklaruje Kazimierz Smoliński.

Pełniący obowiązki prezesa dodaje, że Skarb Państwa już zdecydował o dokapitalizowaniu stoczni kwotą najprawdopodobniej ćwierć miliarda złotych. Pieniądze te mają pomóc zakładowi odbić się od dna.

– Akcje, które zostaną wyemitowane wraz z dokapitalizowaniem, jest skłonny objąć także Skarb Państwa, być może zostaną też udostępnione innym, poważnym akcjonariuszom, o ile tylko wyrażą na to ochotę – zapowiada Smoliński. – Z ich pozyskania na pewno zostaną wyłączone tysiące drobnych akcjonariuszy. Objęcie przez nich udziałów byłoby długotrwałe, a my nie chcemy doprowadzić do zamętu i przeciągać procedur. Naszą intencją jest, aby pieniądze z dokapitalizowania trafiły do zakładu jak najszybciej.

Stocznia buduje pełną parą statki, cenione na całym świecie za wysoką jakość. Ma więc pełen portfel zamówień, ale paradoks polega na tym, że dokłada do produkcji. Podpisane dawniej kontrakty są niekorzystne ze względu na drastyczny w ostatnich latach wzrost cen stali – podstawowego surowca do budowy statków – a także spadek wartości dolara w stosunku do złotego, który spowodował, iż na każdej transakcji stocznia traci nawet kilkadziesiąt procent z kwoty, którą planowała pierwotnie uzyskać.

## Ungar ciągle w grze

Dla polityków, ekonomistów i znawców gospodarki morskiej jest jasne, że – aby państwo nie dokładało ciągle do stoczni – przedsiębiorstwu, jak rybie woda, potrzebny jest inwestor. Rozmowy toczą się opornie, a tłumy chętnych nie widać. Wiadomo, że do Ministerstwa Gospodarki wpłynęła po raz kolejny oferta od izraelskiego armatora, Ramiego Ungara, zamawiającego statki w Stoczni Gdynia, aktualnego jej akcjonariusza i człowieka deklarującego zainwestowanie w nią kolejnych 300 mln zł. Niecałe 100 mln zł z tej puli miałyby zostać przeznaczone na inwestycje i podwyżki dla pracowników, reszta na objęcie pakietu akcji firmy. Do oferty Ungara podchodzi się jednak z rezerwą, bo poprzednie negocjacje z nim na temat dofinansowania zakładu zakończyły się fiaskiem. Ungar skarżył się potem, że nie był w stanie przebić się przez polską biurokrację. Na spotkaniu ze związkami zawodowymi zakładu przyznał jednak ostatecznie, iż nie był przygotowany finansowo na to, aby samemu przejąć przedsiębiorstwo, natomiast rozmowy z partnerem z Włoch nie potoczyły się po jego myśli. Teraz izraelski biznesmen stawia twarde warunki. Negocjując z Agencją Rozwoju Przemysłu, chce m.in. szybkiego rozdzielenia

## Kto jest kim

**Jerzy Konopka** - ekonomista, wiceprezes mającej udziały w Stoczni Gdynia S.A. Korporacji Polskie Stocznie. Konopka legitymuje się też 15-letnim stażem w bankowości. Pracował na dyrektorskich stanowiskach m.in. w Banku Handlowym i Pekao SA.

**Arkadiusz Aszyk** - doktor ekonomii i były wykładowca Uniwersytetu Gdańskiego, od kilku lat związany ze Stoczną Gdynia S.A. Za prezury Janusza Szlanty uznawano go za jednego z jego najbardziej zaufanych ludzi, był w zakładzie dyrektorem biura zarządu. Aszyk doradzał także w sprawach związanych z przemyśłem okrętowym władzom stoczni oraz sekretarzowi generalnemu CESA (Community of European Shipyards' Associations) w Brukseli. Na sprawowaną obecnie funkcję uzyskał pozytywną rekomendację Ministerstwa Gospodarki.

**Jerzy Bieliński** - profesor, ekonomista, prorektor Uniwersytetu Gdańskiego, autor wielu publikacji na temat gospodarki morskiej. Był w Radzie Nadzorczej Stoczni Gdynia S.A. za czasów prezury Szlanty. Kontrolowany przez byłego prezesa zakładu i mający udziały w gdyńskim przedsiębiorstwie Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny desygnował Bielińskiego jako swojego reprezentanta na jedno z poprzednich Walnych Zgromadzeń Akcjonariuszy Stoczni.

**Kazimierz Smoliński** - prawnik z Tczewa, jeden z najbardziej zaufanych ludzi Prawa i Sprawiedliwości na Pomorzu. Niewiele brakowało, aby został... wojewodą pomorskim. Smoliński miał na to stanowisko poparcie zarządu wojewódzkiego PiS, jego kandydatury nie zaakceptowali jednak liderzy ugrupowania.

**Maciej Libiszewski** - prawnik, doświadczony menedżer. Wcześniej dał się poznać m.in. jako członek zarządu Przedsiębiorstwa Gospodarki Maszynami Budownictwa w Warszawie.



**Jerzy Lewandowski, były prezes Stoczni Gdynia S.A., nie chciał komentować decyzji o jego odwołaniu...**

Stoczni Gdynia S.A. od Stoczni Gdańskiej. Taka jest też intencja polityków PiS, jednak mówią oni, że trzeba czasu, aby ją zrealizować.

- Dziś natychmiastowe rozdzielanie jest niemożliwe, bo w mojej opinii jeden

z tych zakładów by nie przeżył - mówił w jednym z wywiadów radiowych premier Kazimierz Marcinkiewicz. - Który? Przez delikatność tego nie ujawnię.

Wiadomo jednak, że Marcinkiewiczowi chodziło o stocznnię w Gdyni, która -

odłączona w tej chwili od gdańskiej, miałaby olbrzymie kłopoty ze zrealizowaniem swojego planu produkcyjnego.

Padł też pomysł, aby w gdyńskiej zakład zainwestował potężny, włoski inwestor Luigi Aponte.

- Negocjacje z nim zakończyły się fiaskiem - przyznaje Kazimierz Smoliński. - Pojawiła się kolejna firma z Włoch, która wyraża zainteresowanie objęciem akcji Stoczni Gdynia. Ale na tym etapie sprawy nie jestem upoważniony, aby wymieniać jej nazwę.

Smoliński zapewnia też, że kontynuowane będą pertraktacje na temat zainwestowania w przedsiębiorstwo przez budujących w nim statki armatorów niemieckich. Prowadził je jeszcze poprzedni zarząd stoczni.

- Sytuacja jest taka, że nie możemy zaniedbać żadnych możliwości - podsumowuje pełniący obowiązki prezesa Stoczni Gdynia S.A.

Akcjonariusze Stoczni Gdynia mieli się spotkać ponownie 8 marca, już po zamknięciu tego wydania „Naszego Morza”.

**Jerzy Szymoniewski**

## OPINIE felieton

# Sto dni chaosu

Sto dni rządów nowej ekipy na pewno stanie się przedmiotem studiów i analiz dla studentów nauk społecznych; socjologów, psychologów, politologów. Po stu dniach rządów scena polityczna w Polsce przypomina opisany przez klasyka myśli społecznej Thomasa Hobbes'a stan wojny wszystkich z wszystkimi. Do naturalnych w demokracji sporów pomiędzy koalicją, a opozycją dochodzą nieustanne kłótnie i swary w samej koalicji, zawartej w warunkach zagrożenia rozwiązaniem parlamentu przez prezydenta, który wraz z bratem-bliźniakiem swoiście zinterpretował przepisy dotyczące terminu uchwalenia przez Parlament budżetu. Konflikty przelały się nawet poza ośrodek władzy.

Przykładem - spór ministra sprawiedliwości i głównego prokuratora w jednej osobie ze środowiskiem wymiaru sprawiedliwości oraz konflikt z mediami, wywołany stwierdzeniem prezesa rządzącej partii, że w Polsce nie ma wolnych mediów, a dziennikarze są najemnikami realizującymi to, co im każe redaktor, wydawca i właściciel. W tym stwierdzeniu zawarte jest, jak sądzę, oczekiwanie, że

media będą wolne dopiero wtedy, gdy wydawcą i właścicielem będzie Państwo, a konkretnie władza nim kierująca. Obiektywne media to takie, które myślą tak jak władza, a jeśli ją krytykują to po to, by władzę wzmocnić, a nie zmienić. Przypomnijmy - to prominentny polityk PiS-u Jacek Kurski - autor tekstu o dziadku jednego z kandydatów na prezydenta tłumaczył potem, że chociaż to nieprawda z tym dziadkiem w Wehrmachcie, to ciemny naród kupi każdą głupotę. To prawda, większość polskiego społeczeństwa nie ma żadnej wiedzy na temat mechanizmów politycznych i nie chce jej mieć, większość nie uczestniczy nawet w wyborach parlamentarnych. To źle, że ludzie są ciemni, ale znacznie gorzej, gdy władza na tym buduje swą siłę.

Rządząca ekipa prezentuje wizję patologicznego świata, w którym króluje zło, występki i zbrodnie, i który ona jedynie potrafi zmienić. Oceny sformułowane przez głównych aktorów sceny politycznej znajdują uzasadnienie w ich traumie, w doznanych w przeszłości krzywdach. Polityka prowadzona na gruncie psychicznych urazów i lęków, działania zmierzające do rewanżu i odwetu budzi złe skojarzenia.

Rewolucja moralna wymaga nowych, lepszych ludzi. To od ich jakości, wiedzy i kompetencji zależeć będzie sukces lub porażka najbardziej szczytnych zamierzeń. W tym kontekście dwie sprawy zwracają uwagę - szybkość z jaką minister Skarbu Państwa zmienił swoją opinię na temat prezesa Nafty Polskiej oraz kryteria, w oparciu o które powołany został sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki ds. gospodarki morskiej.

Ta ostatnia nominacja zdziwiła nawet tych, którzy myśleli, że ich już nic w życiu nie zdziwi. Czyż nie jest fascynującym pomysłem nowego wiceministra, aby budować potrzebne rybakom kutry za pieniądze z opłat parkingowych? Z lektury CV nowego Sekretarza Stanu wynika, że był on pracownikiem toruńskiego radia ojca dyrektora. To dobrze wróży - ojciec Tadeusz Rydzik prowadził zbiórkę pieniędzy na rzecz ratowania Stoczni Gdańskiej i jak wiemy, Stocznia kwitnie, a załoga jest szczęśliwa. Jego ludzie mają doświadczenie w wyprowadzaniu na prostą polskiego przemysłu stoczniowego, czas teraz na rybolówstwo i żeglugę.

**Zbigniew Szczypiński**

Najdroższe piętnaście minut w gdyńskiej stoczni

# Przerwa (bez) płatna

Bezpłatną, dodatkową, piętnastominutową przerwę w pracy wprowadzono w Stoczni Gdynia S.A. 2 stycznia. 1 marca została zlikwidowana. Zaalarmowana przez związkowców Państwowa Inspekcja Pracy przeprowadziła kontrolę i nakazała wypłatę za ten czas pieniędzy pracownikom.

Zarząd Stoczni Gdynia z prezesem Jerzym Lewandowski, wprowadzając bezpłatną przerwę w pracy, powoływał się na regulamin pracy. Okazało się jednak, że nie miał takiego prawa, na co od początku zwracali uwagę stoczniowcy związkowcy. Twierdzili, że Zakładowy Zbiorowy Układ Pracy nakazuje konsultować z nimi takie decyzje, a tego nie uczyniono. Wątpliwości w tej kwestii nie mają także inspektorzy pracy.

- Zapisy Zakładowego Zbiorowego Układu Pracy są nadrzędne w stosunku do regulaminu pracy - wyjaśnia Grzegorz Klimaszewski z Okręgowego Inspektoratu Pracy w Gdańsku. - Za wprowadzoną przerwę należy się więc stoczniowcom wynagrodzenie, bądź udzielenie im czasu wolnego. Zaleciłem właśnie takie rozwiązanie zarządowi stoczni.

Dodatkowa przerwa w pracy, którą zalecała stoczni Agencja Rozwoju Przemysłu w ramach planu restrukturyzacji zakładu, obowiązywała także cały 2005 rok, za czasową zgodą związków zawodowych. - Umówiliśmy się, że po tym okresie władze stoczni przedstawią nam raport, jakie korzyści przyniosło takie rozwiązanie - mówi Leszek Świętczak, przewodniczący Związku Zawodowego „Stoczniowiec” Stoczni Gdynia S.A. - Nic takiego się nie stało, sami również nie byliśmy w stanie zauważyć zalet. Dlatego na dalsze funkcjonowanie tego pomysłu nie było naszej zgody. Skoro przerwę

**- Skoro przerwę wprowadzono nielegalnie, musieliśmy zawiadomić Państwową Inspekcję Pracy - mówi Leszek Świętczak, przewodniczący Związku Zawodowego „Stoczniowiec” Stoczni Gdynia S.A.**

nielegalnie wprowadzono, musieliśmy zawiadomić PIP. Rozstrzygnięcie na naszą korzyść od początku było oczywiste.

Podobnego zdania są stoczniowcy.

- Ta przerwa to był bezsensowny pomysł - uważa Krzysztof Z., jeden z pracowników. - Kiedy słyszałem, że mogę podczas niej zjeść kanapki, albo porozmawiać z kolegami, za głowę się łapałem. Części kolegów spoza Trójmiasta takie rozwiązanie utrudniało dojazdy do stoczni i powrót do domu, bo wydłużało o 15 minut ogólny czas pracy. Tymczasem niektóre pociągi mieli „na styk”.

Związkowcy nie mają wątpliwości, że stoczni będzie musiała wypłacić pracownikom pokątną kwotę pieniędzy. - Sytuacja dotyczy zarówno robotników, jak i pracowników biurowych - dodaje Jan Gumiński, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Gdynia S.A. - Tutaj pracuje 5,3 tys. osób. Każdemu zebrało się około 10 dodatkowych godzin pracy. Ponieważ liczone muszą być jak

nadgodziny, czyli stawki są wyższe od standardowych, można śmiało szacować, iż stoczniowcy otrzymają dodatkowo średnio po około 200 zł. Łącznie to około milion złotych. Źle się stało, że zarząd stoczni popełnił taki błąd. Zakładu nie stać na podobne, bezsensowne wydatki, sytuacja finansowa jest dramatyczna. W kasie już teraz brakuje kilkudziesięciu tysięcy złotych na zupy regeneracyjne, czy ubrania robocze.

Kazimierz Smoliński, pełniący obowiązki prezesa stoczni podkreśla, że kwestia wypłat pieniędzy za dodatkową przerwę dla załogi nie jest najważniejszym problemem, z którym boryka się stoczni. Długi zakładu powodują, że trzeba ciągle prowadzić pertraktacje z Energa i OPEC, aby nie odcięto w stoczni prądu i ogrzewania. Na postojowe wysłano też 400 osób.

- Ale pieniądze za przerwę oczywiście się znajdują - uspokaja Smoliński.



Fot. Waldemar Okroj

**Jerzy Szymoniewski**

Srebrny Sekstant dla Barbary Królikowskiej

# Zwyciężył rodzinny rejs

Wrocławianka, Barbara Królikowska, kapitan jachtu *Karolka* uhonorowana została tegorocznym Srebrnym Sekstantem i I Nagrodą Honorową Rejs Roku 2005. Przebyła 34 887 mil morskich w trwającym cztery lata, rodzinnym rejsie dookoła świata.



Laureatka nagrody głównej Barbara Królikowska z ojcem i mężem, którzy także brali udział w rejsie. Pierwszy z lewej – w jednej osobie - Grotmasztz Bractwa Kaphornowców i komendant Daru Młodzieży kpt. Leszek Wiktorowicz.

Barbara Królikowska jest drugą kobietą uhonorowaną Srebrnym Sekstantem. Pierwszą była kapitan Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, która w 1978 roku zakończyła samotny rejs dookoła świata na jachcie *Mazurek*. Zasiadała ona w jury tegorocznej nagrody i optowała za nagrodą dla kapitan Królikowskiej. Podobnego zdania byli pozostali członkowie jury.

Rejs *Karolki* był niezwykle z kilku powodów. Sam jacht budowany był przez Romana Kocembę, ojca pani Barbary, przez 17 lat (nazwa pochodzi od imienia jego matki). - Dla tej wyprawy rzuciliśmy wszystko: pracę, sprzedaliśmy samochód, zapożyczyliśmy się - opowiada pani Barbara.

W rejsie brali udział jej ojciec oraz mąż Jacek. Na części trasy uczestniczyła w nim także matka pani Barbary, Bogumiła Kocemba. Wyruszyli ze Szczecina 21 lipca 2001. Odwiedzili m. in. wyspy Kanaryjskie, Karaiby, Stany Zjednoczone, Panamę, wyspy Galapagos, Markizy.

- Był lęk, był wielki respekt przed oceanem. Nie wiedzieliśmy jak się sprawdzi nasz jacht. Niezwykle były pierwsze odgłosy fal, które słyszałam: jakby rozmowy ludzi, rżenie koni, grające organy. Tego do końca życia nie zapomnę - opowiada Barbara Królikowska. - Przerazona byłam tylko raz. Jak płynęliśmy do Baltimore, natrafiliśmy na burzę, która przyszła z terenów Karoliny Południowej. Od północy do szóstej rano pioruny waliły dookoła wzdłuż i w poprzek! Wtedy naprawdę się bałam! Na szczęście nic złego się nie stało.

Strach towarzyszył załodze co najmniej jeszcze raz. W 2004 roku Święta Bożego Narodzenia żeglarze spędzali na wyspie Phuket. Właśnie w tym czasie do wybrzeży Tajlandii dotarło niszczycielskie tsunami. Ocaleni niemal cudem. Zwiedzili także Timor, gdzie poznali króla Boti, a do Zatoki Adeńskiej płynęli w konwoju jachtów, bo zdarzają się tam napady piratów. Załoga, cała i zdrowa, powróciła do Szczecina 28 maja 2005. Na jachcie przez

## Tegoroczni nagrodzeni:

- Srebrny Sekstant i I Nagroda Honorowa Rejs Roku 2005 - Barbara Królikowska, kapitan 12-metrowego jachtu *Karolka*.
- II Nagroda Honorowa Rejs Roku 2005 - kapitan laminatowego, 11-metrowego jachtu *Ospray* Jacek Rajch. W latach 1997-2005 opłynął na nim glob.
- III Nagroda Honorowa Rejs Roku 2005 - kapitan Sobiesław Zasada za zwycięstwo w klasie katamaranów w transatlantycznych regatach ACR 2005 z Las Palmas do St. Lucii (Karaiby) z udziałem 223 jachtów. Dowodził 5-osobową załogą *Dady V*, przybywając na metę jako siedemnasty.
- Nagroda Grotmaszta Bractwa Kaphornowców (kpt. Leszka Wiktorowicza) - kapitan Janusz Kurbiel za rejs polamy (23 marca - 15 września 2005) na drewnianym jachcie *Vagabond Elle* (14,7 m) na trasie Irlandia Płn, Wyspy Owcze, dookoła Islandii, Wsch. Grenlandia, Szkocja, Anglia.

## Honorowe Wyróżnienia Rejs Roku 2005:

- kapitanowie Edward Kinas oraz Andrzej Posmykiewicz z gdyńskiego klubu „Kotwica” za znakomitą postawę w Operacji Żagiel 2005 na jachcie *Tornado*. Zdobyli główną nagrodę Angela Cup oraz Illingworth Trophy dla najszybszego jachtu klasy C;
- kapitan Jerzy A. Kosz za organizację wyprawy jachtem *Panorama* dookoła Ameryki Południowej i do Antarktyki;
- kapitan Jerzy Kołakowski za aktywną działalność żeglarską wśród Polonii amerykańskiej wschodniego wybrzeża USA.

te cztery lata nie zdarzyła się żadna poważniejsza awaria.

Uroczystość wręczenia nagród Rejs Roku, w której wzięło m.in. udział kilkudziesięciu członków Bractwa Kaphornowców, odbyła się, jak nakazuje tradycja, w pierwszy piątek marca, w Sali Białej Ratusza Głównego Miasta w Gdańsku. Po zawieszeniu wydawania „Głosu Wybrzeża” gala odbywa się pod patronatem Telewizji Polskiej S.A.

Cze

*Nie ma polskiej floty,  
ale są szkoły i dobrze płatne  
posady do wzięcia*

# Praca czeka

Do wzięcia jest kilkadziesiąt tysięcy ofert dobrze płatnej pracy na morzu. To szansa dla absolwentów polskich szkół morskich. Popyt jest jednak większy niż podaż. Powód? Skrót myślowy: Polska nie ma floty, nie ma więc zapewne szkolnictwa morskiego. Stąd mała liczba zainteresowanych morskim fachem. A państwo jakoś nie kwapi się do promocji tego typu kształcenia.

- Uczestnicząc we wszelkiego rodzaju targach edukacyjnych w głębi kraju ciągle spotykamy się ze zdziwieniem, że na Pomorzu są jeszcze szkoły morskie – mówi Krzysztof Michnal, wicedyrektor prywatnej Szkoły Morskiej w Gdyni. – Większość ludzi myśli, że skoro nasz kraj nie posiada własnej floty, nie ma u nas szkolnictwa morskiego. Ludzie są zaskoczeni, że jest praca na morzu.

Jak mówi, jego szkoła mogłaby ulokować na rynku zdecydowanie więcej kandydatów na oficerów niż co roku opuszcza jej mury. Rynek wchłonąłby ich wszystkich.

- Zapotrzebowanie jest olbrzymie. Polska ma w tej chwili swoje pięć minut. Wybiera się z rynku każdego, kto ma odpowiednie papiery – mówi dyrektor Michnal. - Rozmawiamy z firmami, które są gotowe z góry zapłacić za tych ludzi. Ale my ich nie możemy znaleźć, bo oni o nas nic nie wiedzą.

Według profesora Józefa Lisowskiego, rektora Akademii Morskiej w Gdyni, zapotrzebowanie rynku jest dwa razy większe niż liczba absolwentów opuszczających co roku mury uczelni (wywiad z rektorem publikujemy na str. 24). Mógłby dwukrotnie zwiększyć rekrutację, jednak musiałby na

to uzyskać zgodę i środki finansowe od ministra edukacji. A fakt, że Polska nie ma floty, powoduje, iż zainteresowanie państwa sprawami morza jest mniejsze. No i jeszcze ten niż demograficzny...

### Duży popyt, mała podaż

Deficyt kadr marynarskich w ramach Unii Europejskiej szacuje się na około 30 tysięcy osób.

Na świecie zapotrzebowanie ocenia się na 60 – 70 tysięcy ludzi. Ocenia się, że do roku 2010 niedobór oficerów wyniesie 46 tys., a nadwyżka



## Szkolimy według potrzeb...

Krzysztof Michnal,  
wicedyrektor  
prywatnej  
Szkoły Morskiej  
w Gdyni

- To jest zawód stresujący: izolowana grupa przebywa ze sobą długi czas. Powoduje to wiele ludzkich błędów i wpływa na wypadkowość. Zastanawialiśmy się, jak tego uniknąć, jakie kryterium przyjmując przy przyjmowaniu do naszej szkoły? Uznaliśmy, że będziemy sprawdzać przydatność do zawodu za pomocą specjalnie opracowanych testów psychologicznych. Są bardzo skuteczne. Ilość pomyłek jest mała. W sytuacjach wątpliwych rozmawiamy i badamy, czy ten człowiek naprawdę chce być marynarzem. W kilku przypadkach odmówiliśmy przyjęcia do szkoły, bo mieliśmy wątpliwości. Czasami rodzice przyprowadzają do nas swoje pociechy. Wiedzą, że to jest dobry zawód, bo daje szybką samodzielność.

Nie tylko szkolimy, ale także staramy się zapewnić kontakt z przyszłym pracodawcą. Kontaktujemy się z firmami, które zlecają te szkolenia i płacą za nie. Nie kształcimy w próżnię, np. marynarzy uczymy „pod zapotrzebowaniem”, jednak na nich jest najmniejszy popyt. Za to oficerów szkolimy dużo...

marynarzy - 250 tys. Stąd szkoły nastawiają się na szkolenie oficerów lub ludzi pracujących w branży morskiej na lądzie. Wykształcone kadry oficerskie odchodzą z firm brytyjskich, niemieckich czy norweskich. To kraje, w których ludziom się dobrze powodzi i nie chcą już ciężko pracować na morzu. Bogaci Anglicy czy Niemcy nie chcą pływać, bo im się to po prostu nie opłaca. Praca oficera zawsze była pracą narodów mniej zamożnych. Przykładem choćby Norwegia, gdzie wiele lat temu na gospodarstwie zostawała jedna osoba, reszta szła na morze. W tej chwili to kraj zamożny, morze nie jest już tam tak interesujące pod względem finansowym, brakuje więc kadr na morzu i w biurach, starsi wymierają, a młodszy nie chcą iść do tego zawodu. I to jest szansa dla polskich oficerów, którzy są o wiele lepiej wykształceni niż zajmujący podobne stanowiska Filipińczycy czy Indonezyjczycy. Tylko, że tej szansy Polska nie potrafi wykorzystać.

W Polsce nie mówi się w ostatnich latach o gospodarce morskiej i, co za tym idzie, o kształceniu na kierunkach morskich. Tematy morskie pojawiają się wtedy, gdy zatonię statek lub zdarzy się jakaś zadyma, jak ta z lata ubiegłego roku, kiedy polscy rybacy zbuntowali się przeciw skróceniu przez Unię Europejską okresu połowu dorszy. Powszechnie jest zdanie, że Polska nie wie o tym, że istnieje morze i flota. Co za tym idzie, nie ma odpowiednich regulacji prawnych pomagających w zdobyciu pracy.

Przykładem urzędy zatrudnienia. Nie znajdziemy tam ofert pracy na morzu. Urzędnicy wyjaśniają, że są od zatrudniania tylko na terenie Polski. A przecież marynarze pływają za granicą! Pytają: czy szkoła morska daje gwarancje zatrudnienia? Szkoła nie daje, armator też nie – bo w tej branży pracuje się w systemie kontraktowym.

A przecież uczelnie morskie od dawna funkcjonują na rynku globalnym. Miejsce pracy dla ich absolwentów nie można utożsamiać z miejscami zarejestrowanymi pod polską flagą narodową. W innych krajach europejskich także nie ma flot narodowych - Niemcy i Anglicy też pływają pod obcymi banderami.

### Wysoki poziom - konkretne korzyści

- Tygodnik „Newsweek” od kilku lat przyznaje pierwsze miejsce wśród uczelni „mundurowych” Akademii Morskiej w Gdyni w kategorii dostosowania programów edukacyjnych pod kątem znalezienia pracy. Dziennikarze tygodnika śledzą przez pierwsze dwa lata, jak przebiega awans naszych absolwentów. Okazuje się, że jesteśmy w czołówce, jeżeli wziąć pod uwagę młodych ludzi, którzy pną się po drabinie zawodowej. Nasi absolwenci doskonale sobie radzą z tym problemem i znajdują pracę – mówi Tomasz Degórski, rzecznik prasowy Akademii Morskiej w Gdyni.

- Co dobrego jest w zawodzie marynarza? – pyta dyrektor Michnal. – Wykształcony w naszym kraju



# THE GDYNIA MARITIME SCHOOL LTD

lekarz na przykład wyjeżdża na zachód, ściga tam rodzinę, zostaje. Absolwent szkoły morskiej wyjeżdża na kontrakt, jest utrzymywany przez armatora, czyli koszty pobytu są stosunkowo nieduże, wszystkie w zasadzie pieniądze przywozi do Polski. Tu się buduje, tu żyje. – I dodaje: - Z Zachodu przyjeżdżają do nas przedstawiciele tamtejszych firm i mówią: wy nam dajcie ludzi. Ci ludzie zatrudniani są przez coraz lepsze firmy. To jest ciężki chleb, ale opłacalny.

W maju 2002 roku, na posiedzeniu Komisji Nauki, Edukacji i Sportu (która odbyła się na pokładzie statku szkoleniowo-badawczego Akademii Morskiej w Gdyni „Horyzont II”) ówczesny prorektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie Przemysław Rajewski powiedział: „(...) nasi absolwenci rywalizacji jakościowej na rynku pracy się nie boją, raczej są postrzegani jako zdecydowane zagrożenie dla krajów europejskich i pozaeuropejskich, nawet tych o wysokiej kulturze. Szereg naszych polskich programów nauczania wyższych szkół morskich i akademii morskiej jest albo inkorporowanych, albo w części kopiowanych przez rozwijające się europejskie wyższe uczelnie morskie”.

Tak więc, polskie uczelnie na całym świecie cieszą się uznaniem. Ich rektorzy i dyrektorzy gwarantują, że każdy ich absolwent znajdzie pracę. Wprawdzie nie mogą im tej pracy dać, ale zapotrzebowanie jest tak duże, że dają gwarancje zatrudnienia.

Oblicza się, że na statkach światowej floty pracuje około 40 tysięcy absolwentów polskich szkół morskich, którzy rocznie przysyłają do banków w Polsce około miliarda dolarów.

Państwo zdaje się nie zauważać czyśto finansowych korzyści płynących ze szkolnictwa morskiego. Do tej pory nie wprowadzono korzystnych przepisów podatkowych dla marynarzy. Nie podpisano dwustronnych porozumień z innymi krajami Unii Europejskiej, umożliwiających ubezpieczenie się zatrudnionych pod unijnymi banderami marynarzy w Polsce.

## Apel rektorów

Rok temu rektorzy obu naszych uczelni morskich wystosowali do ówczesnego rządu apel o zaangażowanie się w promowanie pracy polskich marynarzy. Pisali między innymi: „Od pewnego czasu kraje wysoko rozwi-

nięte cierpią na brak własnej kadry chętnej do pracy na morzu. Jest to zawód bardzo trudny, wymagający wielu wyrzeczeń osobistych. Do jego wykonywania potrzebna jest rozległa wiedza i umiejętności praktyczne, cały czas weryfikowane przez pracodawcę, system międzynarodowych inspekcji i żywiol morski. Życiu i pracy marynarza towarzyszy poważny wysiłek umysłowy, fizyczny i psychiczny. Wynika to ze złożoności ich pracy zawodowej, wykonywanej daleko od kraju i najbliższych oraz w sytuacjach morskich trudnych do przewidzenia. Dlatego w krajach wysoko rozwiniętych ten bardzo trudny zawód spotyka się z coraz mniejszą popularnością i wśród młodzieży obserwuje się spadek zainteresowania pracą na morzu. Armatorzy zmuszeni są do zatrudniania obcokrajowców. Marynarze polscy w naturalny sposób zajmują te miejsca pracy. Wielu armatorów z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Danii, Holandii, Norwegii, Szwecji czy Austrii zatrudnia Polaków na najwyższych stanowiskach, kapitanów i starszych mechaników, powierzając im odpowiedzialność za ludzi i majątek wart wiele milionów dolarów (...) Nie możemy zrezygnować ze zdobytej i wysokiej pozycji tej grupy zawodowej na światowym rynku żegludowym. Powinniśmy ją podtrzymać i umacniać, racjonalnie i rzeczowo dążyć do unormowania sytuacji prawnych i społecznych przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, gdyż zaniechanie takich kroków przyniesie dla kraju i marynarskiej społeczności niepowetowane straty moralne i materialne.”

Ówczesny rząd nie kwapił się jednak do promowania naszych marynarzy ani szkolnictwa morskiego. Nowy, jak na razie, także nie. Apel nadal jest aktualny. Zbigniew Wysocki, powołany w lutym na stanowisko wiceministra transportu odpowiedzialnego za gospodarkę morską, na razie nie potrafił przedstawić jasnej koncepcji polityki morskiej rządu premiera Marcinkiewicza. A to od niej, w znacznej mierze, zależy dalszy rozwój szkolnictwa morskiego.

**Czesław Romanowski**



## SZKOŁA MORSKA W GDYNI

ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia  
tel./fax. (58) 621 75 41; 661 26 55  
e-mail: szkola@morska.edu.pl  
www.morska.edu.pl



### Policealna, 2,5-letnia

#### Szkoła Morska kształcąca w zawodach:

- oficer nawigator statku morskiego,
- oficer mechanik statku morskiego.

### Egzaminy wstępne:

30 czerwiec, 14 lipiec,  
18 sierpień, 01 wrzesień 2006 r.

Kursy kwalifikacyjne dla działu pokładowego i maszynowego na poziomy zarządzania i operacyjny.

Kursy specjalistyczne wymagane konwencją STCW 78/95 i przepisami krajowymi.

Kursy i szkolenia według programów uzgodnionych ze zleceniodawcą.

### Wyposażenie:

- Pełnozadaniowy symulator mostka z wizualizacją firmy Kongsberg Norcontrol
- Symulator łączności GMDSS firmy Transas.
- Symulator siłowni okrętowej firmy Unitest
- Multimedialne programy szkoleniowe firmy Seagull AS.
- Symulator operacji ładunkowych na zbiornikowcach firmy L3 SHIP ANALYTICS



**- Panie rektorze, zapytam prowokacyjnie: czy szkolnictwo morskie w sytuacji, gdy państwo nie ma skryzalizowanej polityki morskiej, a Polska nie ma własnej floty, ma sens?**

- Każdy nowy wiceminister do spraw morskich pyta mnie dokładnie o to samo. Polska ma 550 kilometrów dostępu do morza i kilkaset tysięcy młodych ludzi w wieku 19 lat, którym nasze państwo ma obowiązek dać wykształcenie. Szkolnictwo morskie ma więc oczywiście sens. Bo jakie mamy inne wyjście? Wszystko zaościć, zlikwidować szkolnictwo morskie, bo nie ma statków i polskiej floty? Zapomnieć o morzu? A jak za parę lat pojawi się własna flota - wtedy zostaniemy z niczym! Odtworzenie własnych kadr morskich będzie trwało minimum 20 – 30 lat. Tego wtedy już się nie da szybko odtworzyć. Przez analogię - kiedyś podobnie - pozwolono na likwidację przyzakładowych szkół okrętowych. I dziś mamy rezultat - spawaczy i monterów musimy sprowadzać z zagranicy. A więc podkreślam z całą mocą: szkolnictwo morskie ma jak najbardziej sens! Absolwenci uczelni „lądowych”, emigrujący do Europy Zachodniej czy Stanów Zjednoczonych, często już tam zostają; tam płacą podatki, zakładają lub sprowadzają rodziny. Absolwenci uczelni morskich tym się od nich różnią, że po każdym rejsie wracają do naszego kraju i tutaj przywożą zarobione na morzu pieniądze.

**- Ile jest tych ludzi i jakie korzyści finansowe płyną z tego dla państwa?**

- W tej chwili na statkach światowej floty pracuje około 40 tysięcy absolwentów naszych uczelni morskich, którzy rocznie zasilają banki w Polsce około miliardem dolarów! Utrzymują z tego rodziny; w sumie żyje z tego blisko 200 tysięcy osób. Czyli całe duże miasto! Ta społeczność musi się oczywiście wyżywić, umeblować, kupić samochody, mieszkania. Z ich podatków państwo zarabia około 400 milionów złotych. W zamian wydaje około 200 milionów złotych na dwie uczelnie morskie. A więc połowa tych pieniędzy zostaje w kasie państwa. Poza tym, absolwenci Akademii Morskiej w jednej trzeciej zasilają przedsiębiorstwa lądowego zaplecza gospodarki morskiej: stocznie, porty, firmy obsługowe...

**- No właśnie, jak wygląda droga zawodowa studentów i absolwentów kierowanej przez pana rektora Akademii Morskiej?**

- Po trzecim roku każdy z naszych studentów ma zapewnioną praktykę na stat-

*Nie pozwólmy zapomnieć o morzu!*

# Zawód z przyszłością

Z prof. dr hab. inż. Józefem Lisowskim, rektorem Akademii Morskiej w Gdyni rozmawia Czesław Romanowski.

ku, w pierwszym rzędzie – krajowym, potem – zagranicznym. Po praktyce wracają do Uczelni, a armatorzy, u których pływali, finansują im małe stypendium, około 200 dolarów, na dokończenie piętego roku studiów, bez żadnych zobowiązań. Po dziesięciu maksimum latach taki absolwent zostaje kapitanem, starszym mechanikiem. Nie pływa dłużej niż 15 - 20 lat, bardzo często zakłada własną firmę crewingową lub serwisową i szuka ludzi do pracy, także naszych absolwentów. Nasi oficerowie mają dostęp do pracy u armatorów we wszystkich krajach świata, ich poziom kwalifikacji zawodowych jest tak wysoki, że zostają kapita-

nami np. na statkach amerykańskich, dużych zbiornikowcach, samochodowcach. Zostają superintendentami dużych europejskich armatorów, a więc oni także decydują o polityce kadrowej.

**- Nie wszyscy jednak dostrzegają tę inność, odrębność szkolnictwa morskiego i morskiego fachu...**

- Funkcjonuje źle przełożenie myślowe, że na kształcenie w uczelni morskiej wydaje się pieniądze polskich podatników, a jej absolwent idzie pływać u obcego armatora. Powtarzam, w odróżnieniu od innych zawodów, absolwent uczelni morskiej do nas wraca i przywozi wszystkie zarobione pieniądze do ban-

ków w Polsce. Gdyby tak było w wypadku pozostałych uczelni, byłoby naprawdę niezłe.

**- Czy państwo, rząd zauważa te pieniądze i inne korzyści, które płyną ze szkolnictwa morskiego, także korzyści czysto finansowe?**

- Muszę powiedzieć, że jest z tym pewien kłopot. Jestem rektorem dwunasty rok, z sześcioletnią przerwą, zaczynałem w 1989 roku. W tym czasie rozmawiałem z bardzo wieloma politykami, poznałem kilkunastu ministrów do spraw gospodarki morskiej. Problem jest taki: sprawa kształcenia morskiego dotyczy co najmniej czterech ministrów. W sensie kształcenia podlegamy ministrowi edukacji i nauki, w sensie podległości bezpośredniej – ministrowi transportu i budownictwa, w sensie finansów – ministrowi finansów, w sensie zatrudnienia, zmniejszenia bezrobocia - bo wielu naszych absolwentów pochodzi z południa Polski, z regionów o dużym bezrobociu - podlegamy z kolei ministrowi pracy i polityki społecznej. Każdy minister akceptuje nasze propozycje, ale odsyła do następnego. Moim marzeniem jest zorganizowanie wspólnego spotkania wyżej wymienionych ministrów i przekonanie ich, że warto zwiększyć budżet Uczelni w celu zwiększenia naboru studentów na specjalności morskie.

**- Czy można w takim razie mówić o „problemie” szkolnictwa morskiego? Czy to rozproszenie kompetencji po prostu nie szkodzi szkolnictwu morskiemu?**

- Ja nie narzekam. Trzeba zrozumieć także sytuację państwa. Skoro są ograniczone środki, nie mogę żądać więcej niż inni. Proszę tylko każdego nowego ministra o współpracę i popieranie naszych działań rozwijających polskie szkolnictwo morskie.

**- Zainteresowanie nauką zawodów związanych z morzem w ostatnich latach wzrosło czy spadło?**

- W naszej Akademii obecnie studiuje osiem tysięcy osób. Mamy od dwóch do ośmiu kandydatów na jedno miejsce, w zależności od specjalności studiów. To ludzie już zdecydowani, zdeterminowani do studiowania u nas. Chętnych na „wilków morskich” cały czas jest dużo. Jednak zdając sobie sprawę, że obecne roczniki zaczynają być rocznikami niżu demograficznego, poprawiamy formy i warunki studiowania oraz uruchamiamy nowe specjalności studiów, jak biznes elektro-

**- Jaki procent wykrusza się w trakcie nauki?**

- Studia kończy w terminie około 85 procent. Ale przeważnie nie „gubimy” tych, którym się nie powiedzie. Tych, którzy „spadają” ze studiów stacjonarnych i których na to stać, idą na studia niestacjonarne i pracują na statkach zarabiając na studia. Ci, którzy „spadają” po pierwszym semestrze, mają szansę na naukę w naszej pomaturalnej szkole morskiej, prowadzonej przez Studium Doskonalenia Kadr. Po jej ukończeniu mogą kontynuować studia w Akademii. Taki system zaczyna bardzo dobrze działać.

**- Jakie kierunki są najbardziej oblegane?**

- Ilościowo najczęściej osób studiuje hotelarstwo i turystykę morską, eksploatację portów i floty, biznes elektroniczny oraz towaroznawstwo. Potem zarządzanie przedsiębiorstwem morskim. Armatorzy najczęściej potrzebują mechaników, ale nie mamy pieniędzy w budżecie Uczelni na zwiększenie naboru. Następnie – nawigatorów i elektroautomatyków.

**- Czy prywatne szkoły morskie są dla Akademii Morskiej konkurencją?**

- Nie uważam ich za konkurencję. Ich absolwenci przygotowani są do pełnienia niższych stanowisk oficerskich, podczas gdy nasi – przygotowani do pracy na wyższym poziomie, mają zapewniony szybki awans od stanowisk oficerskich do kapitana żegluga wielkiej i starszego mechanika. I jedni i drudzy są potrzebni. To jest zbyt mała skala, by tworzyło to dla nas konkurencję. Pracy na morzu jest wystarczająco dużo dla wszystkich.

**- Czy może pan stwierdzić stanowczo, że chłonność rynku morskiego w Europie i na świecie, jest tak duża, iż każdy z absolwentów Akademii Morskiej w Gdyni znajdzie zatrudnienie?**

- Bezwzględnie! Zapotrzebowanie rynku jest dwa razy większe niż mamy absolwentów. Dotyczy to nawigatorów, mechaników, elektroautomatyków. Także kształconych przez nas elektroników armatorzy chętnie przyjmują do obsługi pokładowych sieci komputerowych. Na dzisiaj moglibyśmy dwukrotnie zwiększyć rekrutację na studia. Musielibyśmy na to jednak uzyskać środki finansowe od ministra edukacji i nauki. Jednak fakt, że posiadamy mniej statków niż kilkanaście lat temu, przyczynia się do mniejszego zainteresowania państwa sprawami morza.

**- No właśnie, wydaje mi się, że poza Pomorzem w ogóle wiedza na temat szkolnictwa morskiego jest niewielka. Być może większość myśli, iż skoro nie mamy floty, nie mamy też szkolnictwa morskiego, bo przecież gdzie ci absolwenci nie mieliby gdzie pływać...**

- Tak, niestety jest takie przełożenie. Ale to krzywdzący skrót myślowy. W Europie nie ma flot narodowych. I Niemcy i Anglicy też przecież pływają pod obcymi banderami.

**- W krajach zachodnich notuje się odpływ oficerów morskich. Bogaci Anglicy, Niemcy nie chcą już pływać, bo im się to po prostu nie opłaca...**

- Tak, to ciekawa kwestia. Trzeba się zastanowić, jak długo w Polsce studia w morskich specjalnościach będą atrakcyjne. Praca marynarza jest atrakcyjna nie tylko dlatego, że jego wynagrodzenie za pracę na statku jest wyższe niż pensja inżyniera na lądzie, chociaż może to mieć duże znaczenie w wyborze zawodu. Wiem, że zawsze znajdują się entuzjaści i „fanatycy” - w dobrym tego słowa znaczeniu, których morze przyciągnie. Morze jest jak magia – jest sprawdzianem dla ludzi silnych i żądnych przygód. Praca na morzu jest ciekawiej zorganizowana niż kiedyś. Teraz oficer pływa na kontrakcie „trzy na trzy”: trzy miesiące ciężkiej pracy na morzu, a potem trzy miesiące odpoczynku na lądzie w domu – dalej za tę samą pensję.

**- Reasumując, czy warto będzie się kształcić w kierunku morskim, np. na Akademii Morskiej, przez najbliższe 15 – 20 lat?**

- Oczywiście, ale nie tylko przez 15 – 20 lat! Kształcimy marynarzy i oficerów już przez 86 lat! Zawsze będzie to zawód bardzo atrakcyjny, umożliwiający prawdziwe spełnienie się. Poza tym, po zakończeniu bezpośredniej pracy na statkach nasz absolwent przechodzi z bardzo dużym doświadczeniem zawodowym do pracy na lądzie. Coraz więcej naszych absolwentów uzupełnia swoje wykształcenie zdobywając dyplom MBA lub stopień naukowy doktora, czy doktora habilitowanego, a następnie staje się profesorem Akademii Morskiej i fachowo kreuje następne pokolenie polskich ludzi morza. Polska z racji swojego położenia nad morzem zawsze była, jest i będzie krajem morskim! Tak się dzieje na całym świecie.

*Stocznia Gdynia chciaaby budować statki do przewozu gazu skroplonego*

**Castillo de Villalba** to jeden z pierwszych hiszpańskich gazowców LNG. Zbudowany w 2003 roku w stoczni Puerto Real, ma pojemność 138 tys. m sześć. i zbiorniki typu membranowego. Napędzany przez turbiny parowe, rozwija prędkość 19,5 węzła.

# Polskie

Fot. Atrave



## zbiornikowce LNG?

Jesienią 2006 r. być może będzie już wiadomo, czy i gdzie powstanie w Polsce terminal do odbioru ziemnego gazu skroplonego LNG. Konsekwencją budowy portu gazowego jest utworzenie floty gazowców - statków do transportu tego paliwa.

Ile gazowców potrzebuje Polska? Zależy, skąd gaz będzie transportowany. Przy założeniu, że z metra sześć. gazu skroplonego do transportu otrzymuje się około 600 m sześć. gazu sieciowego, do pełnego wykorzystania możliwości planowanego gazoportu potrzebne będzie dostarczenie około 8 mln 400 tys. m sześć. LNG. Aby taką ilość przywieźć w ciągu roku z rejonu Morza Północnego (czas trwania rejsu ze Świnoujścia i z powrotem oraz załadunku i rozładunku - sześć dni) trzeba dwóch - trzech statków o pojemności 75 tys. m sześć. (z minimalną rezerwą transportową) lub jednego - o pojemności 130 tys. m sześć. i drugiego

mniejszego. Już jednak przy dostawach z Algierii (12 dni rejsu) potrzebne byłyby trzy większe statki, a przyjmując, że gaz sprowadzany będzie z regionu Zatok Perskiej (30 dni) - co najmniej sześć dużych jednostek.

### Duży popyt

Popyt na ten specjalistyczny tonaż i jego podaż są mniej więcej równe. Z uwagi na wysokie koszty pojedynczego statku nie występuje tutaj - charakterystyczna dla rynku ładunków masowych i drobnicy - duża nadpodaż tonażu. Przy braku własnych gazowców wynajmowanie stat-

ków do transportu dużych ilości gazu wymagałoby zaoferowania bardzo korzystnych dla armatorów stawek frachtowych. W wielu przypadkach musiałyby one być na tyle wysokie, by prócz nadzwyczajnego podniesienia zysków, zrekompensować armatorowi (operatorowi) kary umowne wynikające z zerwania długoterminowych umów z dotychczasowymi odbiorcami. Nie ma przy tym żadnej pewności, czy tym sposobem udałoby się pozyskać odpowiednią dla polskich potrzeb ilość gazowców. Przy braku własnych statków i konieczności szybkiego dostarczenia dużych ilości gazu, Polska byłaby zakładnikiem firm żeglugowych dysponujących takim tonażem.

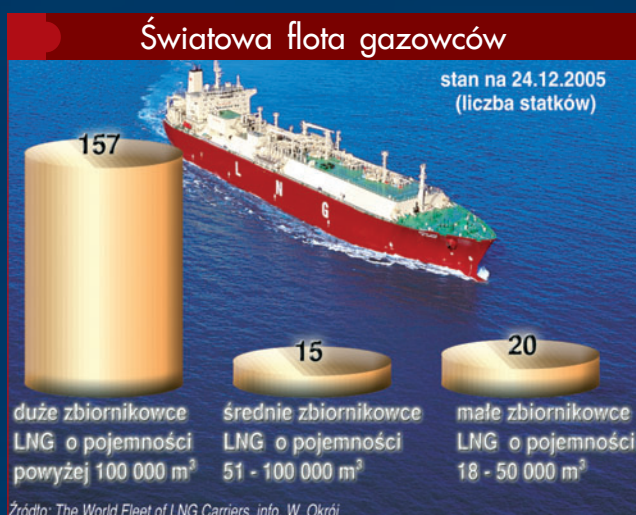
Flotyła gazowców, tworząca wraz gazoportem jeden system, winna dysponować zdolnością przewozową (przy założeniu, że gaz importowany jest z Morza Północnego) adekwatną do potencjału przeładunkowego. Cieśniny bałtyckie determinują wielkość takich statków - ich maksymalna pojemność nie może przekraczać 130 tys. m sześć. W grę wchodzi również statki o pojemności 75 tys. lub 50 tys. m sześć.

## Niewiele stoczni

Gazowce LNG, zwane niekiedy też zbiornikowcami kriogenicznymi, to bardzo skomplikowane statki, co wynika ze stosowanej technologii przewozu. Gaz LNG przewożony jest w temperaturze  $-164^{\circ}\text{C}$

pierwszorzędym jest więc zapewnienie ciągłego, bezawaryjnego chłodzenia ładunku. Światowa flota gazowców na koniec 2005 r. składała się z 192 jednostek, w większości dużych, o pojemności zbiorników powyżej 100 tys. m sześć.

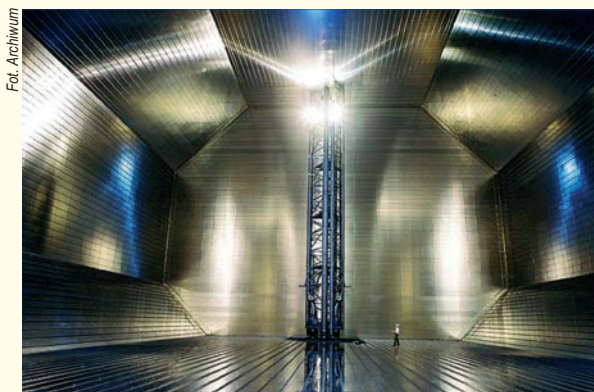
cantieri Sestri (Włochy), IHI Chita, Imabari Higaki, Imamura, Kawasaki Sakaide, Kawasaki Kobe, Mitsubishi Nagasaki, Mitsui Chiba, NKK Tsu (Japonia), Daewoo, Hanjin, Hyundai, Samsung (Korea), Bilsma (Holandia), Moss Moss, Moss Stavanger (Norwegia), Astano, IZAR Puerto Real, IZAR Sestao (Hiszpania), GD Quincy, Newport News (USA).



(temperatura punktu wrzenia dla metanu stanowiącego 91–92 proc. objętości gazu LNG wynosi  $-161,5^{\circ}\text{C}$ , a współczynnik kondensacji – stosunek objętości cieczy do objętości gazu – 804). Kwestią o znaczeniu

Statki LNG buduje zaledwie kilkanaście stoczni na świecie. Są to: Kvaerner-Masa (Finlandia), Atlantique, Dunkerque, La Ciotat, La Seyne, Le Trait (Francja), HDW (Niemcy), Italcantieri Genoa i Ital-

# Membranowe i kuliste



Gazowce LNG dzielone są na dwie kategorie: posiadające zbiorniki membranowe i gazowce z wolnostojącymi sferycznymi zbiornikami niezależnymi. Zbiorniki membranowe (na zdjęciu

zbiornik wewnątrz) zbudowane są w ten sposób, że ich wewnętrzna warstwę stanowi cienka warstwa (membrana) wykonana z niskowęglowej stali nierdzewnej lub ze stopu z wysoką zawartością niklu, spoczywająca na mocnej izolacji, która oparta jest na przylegającej konstrukcji kadłuba wewnętrznego statku. Zbiorniki sferyczne natomiast nie stanowią części konstrukcyjnej kadłuba. Ustawiane i mocowane są do specjalnych elementów, przytwierdzonych do kadłuba wewnętrznego statku.

## Gazowce z Gdyni?

W Polsce gotowość do budowy gazowców wyraża m.in. Stocznia Gdynia S.A. Budowała ona wcześniej gazowce LPG (sześć takich statków powstało jeszcze w latach 70., dwa w latach 90.) i zbiornikowce z napędem diesel-electric.

Projekt jest bardzo ambitny. Z jednej strony stocznia ma fatalną sytuację finansową, która stawia go raczej pod dużym znakiem zapytania. Z drugiej - zakład ma odpowiednie doki oraz doświadczenie przy wykonywaniu izolacji zbiorników. Problemów do pokonania jest jednak więcej: gazowce LNG są bardziej skomplikowane niż jednostki typu LPG (do przewozu gazu ropopochodnego). Do tego dochodzi zakup licencji, inwestycje w niezbędne maszyny, urządzenia i technologie oraz przeszkolenia ludzi. Mimo złej

kondycji finansowej, poprzednie kierownictwo stoczni było dobrej myśli (seminarium poświęcone budowie gazowców LNG odbyło się w Stoczni Gdynia 3 marca, w międzyczasie jednak zarząd tej stoczni został odwołany – o czym piszemy na str. 10). Abstrahując od tego, czy w obecnej sytuacji Stoczni Gdynia reali-

projekt budowy statku LNG dla armatora Statoil.

- Umożliwiło to rozpoznanie problematyki budowy gazowców LNG. Dla realizacji specyficznych zadań związanych z ich budową stocznia KMY przygotowała 500 nowych stanowisk pracy, w tym 300 związanych bezpośrednio z linią ob-

nięcia i wyposażenia, wahają się od 160 do 200 milionów dolarów.

### Trzy koncepcje

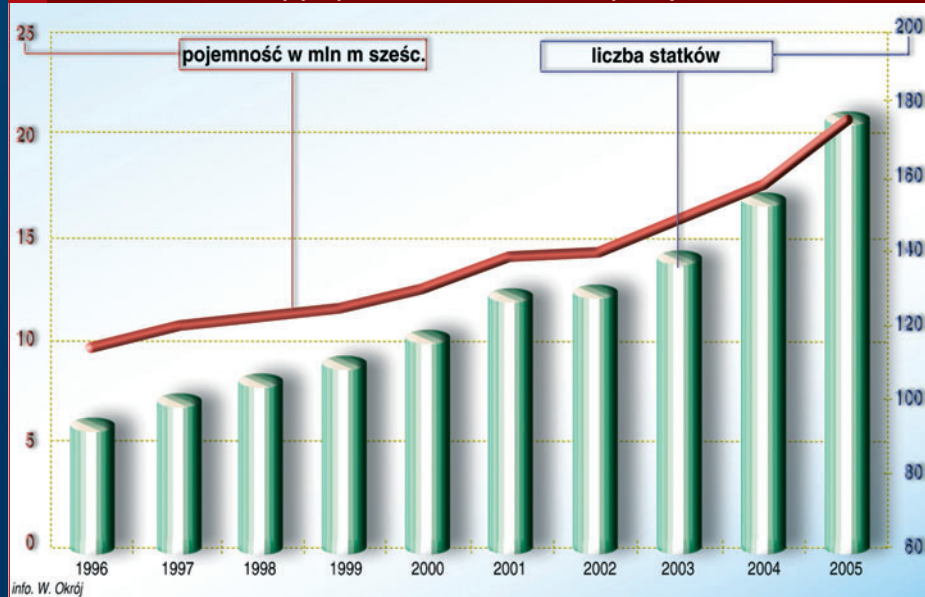
Są trzy koncepcje budowy statków typu LNG w Stoczni Gdynia S.A. Pierwsza, to budowa w dwóch modułach kadłuba mieszczących po dwa zbiorniki kuliste, przeholowanie ich do stoczni KMY w Turku, zamontowanie gotowych zbiorników, przeholowanie modułów kadłubowych ze zbiornikami do Stoczni Gdynia S.A., wprowadzenie do doku SDII, oraz montaż kadłuba w całości.

Druga - budowa kadłuba statku w całości, montaż na statku zbiorników składających się z trzech części wykonanych w stoczni KMY w Turku i dostarczonych do Stoczni Gdynia S.A. statkiem samowładowniczym. Trzecia (najmniej prawdopodobna) to kompleksowa budowa całego statku typu LNG w... Gdyni. Ważna jest kwestia wyboru typu zbiorników. Na świecie stosowane są dwa: membranowy (na licencji francuskiej) i kulisty (licencja norweska). Za drugim typem przemawia właściwie jedynie łatwiejsza logistyka zakupów. Zalety pierwszego to m.in. krótszy cykl dokowy i niższe nakłady inwestycyjne.

Według dyrektora technicznego stoczni Antoniego Rylke, w sprzyjających warunkach pierwsze gazowce LNG mogłyby powstać już za trzy lata. Mogłyby one służyć nie tylko do wożenia gazu do Polski, ale także obsługiwać inne kraje. Pytanie tylko, kiedy w Stoczni Gdynia zaistnieją sprzyjające warunki?

**Krzysztof Kubiak**  
**Czesław Romanowski**

### Wzrost łącznej pojemności ładunkowej floty statków LNG



zacja tego pomysłu byłaby w ogóle możliwa, pomysł wart jest rozważenia.

Jak wynika z materiałów przygotowanych na seminarium, w latach 1999-2000 Stocznia Gdynia wspólnie ze stocznia Kverner Masa Yard (KMY) przygotowała

róbki i prefabrykacji zbiorników LNG – twierdzą przedstawiciele spółki.

Gazowce, do których produkcji przemierza się gdyński zakład, mają mieć pojemność 130-135 tysięcy m. sześć. Ich ceny, w zależności od standardu wyko-

**Muscat LNG, gazowiec o poj. 150 tys. m sześć., zbudowany w japońskiej stoczni Kawasaki Sakaide, to przykład statku wyposażonego w zbiorniki typu Moss.**



Fot. Kawasaki Shipyard



# Gazowce to przyszłość

Rozmowa  
z kapitanem żeglugi wielkiej  
Zbigniewem Byczyńskim.

## - Czy polskie stocznie są zdolne do produkcji gazowców LNG?

- Gazowiec, ogólnie mówiąc, składa się z dwóch części: kadłuba i zbiorników. Kadłub polska stocznia może zrobić bez problemu. Jeżeli chodzi o zbiorniki, instalację, nie jesteśmy tego, według mojej wiedzy, w stanie zrobić; dlatego, że nie mamy u nas producentów. Skroplony gaz LNG przewożony jest w temperaturze minus 161 stopni Celsjusza. Do tego wymagane są specjalne materiały i technologie. Są to niklowe stale stopowe bądź aluminium. Na razie nie wytwarzamy tego typu instalacji. Na świecie jest kilka wiodących firm zajmujących się produkcją instalacji dla gazowców, na przykład norweski Kverner. Więc: kadłub – jak najbardziej, zbiorniki, instalacja produkowana przez renomowanych producentów.

## - Czy budowa w polskiej stoczni takiego gazowca byłaby przedsięwzięciem opłacalnym?

- Wobec boomu, który w tej chwili mamy, opłacalność gazowców LNG jest oczywista. Niedawno byłem w Norwegii. Tam stocznie mają więcej zamówień niż są w stanie wyprodukować. W tej chwili potentatem w produkcji gazowców jest Daleki Wschód, przede wszystkim Południowa Korea. One też współpracują, jeżeli chodzi o instalacje, z partnerami, w tym wypadku z Francuzami, na bazie ich licencji.

## - Ile i jakich powinniśmy mieć statków LNG?

- Przy własnej flocie, żeby zapewnić w miarę regularny serwis, powinno

się dysponować dwoma, trzema statkami. To też kwestia ich wielkości. Generalnie gazowce LNG są statkami relatywnie dużymi, ze względu na dość niską jednostkową cenę gazu. W związku z tym takie jednostki zwykle mają pojemność zbiorników powyżej 100 tysięcy metrów sześciennych. W naszych warunkach chodzi o możliwość przejścia przez Cieśniny Duńskie, czyli zanurzeniu około piętnastu metrów. Mówimy więc o statkach przewożących 140, nawet 150 tysięcy metrów sześciennych. Taki statek może wejść na Bałtyk.

## - Jakie typy silników są w tej chwili preferowane?

- Gaz, który na skutek przenikania ciepła wraca do swojej naturalnej, gazowej postaci, nie jest zwykle na gazowcu LNG skraplany; wykorzystuje się go do wentylacji lub jako paliwo zasilaające kotły parowe, wówczas gdy jest to statek napędzany turbiną parową. To jedna z tendencji, ten napęd jest stosowany także na nowych statkach. Drugi to napęd silnikami diesla, które pracują na gaz. Mówi się również o systemach diesel-electric.

## - Który napęd stosowany jest częściej?

- Większość skłania się ku napędowi dieslowskim, ze względu na prostszą konstrukcję siłowni. Ale w sumie jest w tym względzie równowaga. Przyszłość należy jednak do diesla.

## - A zbiorniki? Membranowe czy kuliste?

- Zaczynają dominować zbiorniki membranowe. Są lżejsze, łatwiejsze w eksploatacji.

## - Czy gazowce są statkami bezpiecznymi?

- Gaz LNG jest lżejszy od powietrza. Więc nie ma problemu jego kumulacji w którejś z części statku, jak ma to miejsce w wypadku propanu-butanu, który jest od powietrza cięższy. Jest, oczywiście, ryzyko ataków terrorystycznych. W związku z tym wszystkie terminale są specjalnie chronione. Przy samym przejściu morzem nie ma jakiś specjalnych środków bezpieczeństwa, w postaci na przykład konwoju.

## - Czy samo „wyładowanie” gazu ze statku do terminala jest bezpieczne?

- Tak, przy zachowaniu wszelkich warunków bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o ekologię, gaz LNG to jedno z bardziej ekologicznych paliw. Jeżeli chodzi o same terminale, ludzie boją się pożaru, wybuchu. Wydaje mi się, że przy zastosowanych zabezpieczeniach zagrożenie jest bardzo minimalne. Choć, oczywiście, brane pod uwagę. Stąd terminale budowane są w znacznym oddaleniu od miejsc zamieszkałych przez ludzi. Robi się wszystko, by uniknąć potencjalnego zagrożenia.

## - Gazowce mają przyszłość?

- Tak, zapotrzebowanie na nie jest olbrzymie. Tak wielkie, iż brakuje personelu; obecnie szkoli się nowych ludzi.

Rozmawiał:  
Czesław Romanowski

Można zbudować gazoport, można też inaczej

# A może FSRU?

W Polsce toczy się spór o lokalizację dla lądowego terminalu gazu LNG. Tymczasem na świecie znane są także inne sposoby odbioru tego paliwa, przywożonego przez statki. Jednym z nich jest budowa unoszącej się na wodzie tzw. jednostki magazynująco – przeładunkowej FSRU (Floating Storage and Regasification Unit).

**G**az ziemny wysokometanowy, zawierający powyżej 85 proc. metanu, staje się coraz ważniejszym paliwem pierwotnym, istotnym źródłem energii. Jego zaletą jest brak szkodliwego działania na środowisko, wadą bardzo niska temperatura skraplania – 161 °C. Przez długie lata był produktem kojarzonym z odwiertami wykonywanymi dla pozyskania ropy naftowej. Jednak już po II wojnie światowej gaz ziemny stawał się z każdym rokiem ważnym źródłem energii. Jego pozyskiwanie i wykorzystanie rozwija się szczególnie dynamicznie od 20 lat, co ma istotny związek ze spadkiem zaufania i ograniczeniem wykorzystania energii pochodzącej z rozpadu jądra atomowego.

## Światowe zasoby...

...tego surowca wystarczą na 100 lat. Największymi zasobami gazu ziemnego według dzisiejszego stanu wiedzy są obdarzone Rosja - 48 trn, Iran - 27,5 trn, Katar - 25,8 trn, Arabia Saudyjska - 6,8 trn, Zjednoczone Emiraty Arabskie - 6,1 trn, USA - 5,3 trn, Nigeria - 5,0 trn, Algeria - 4,5 trn, Wenezuela - 4,2 trn, Iraq - 3,3 trn m sześć. W drugiej połowie lat 90. zaczęły się wyczerpywać skromne zasoby europejskie, szczególnie Wielkiej Brytanii i Holandii, znacząco podnosząc import tego surowca do Europy. W 1990 roku import

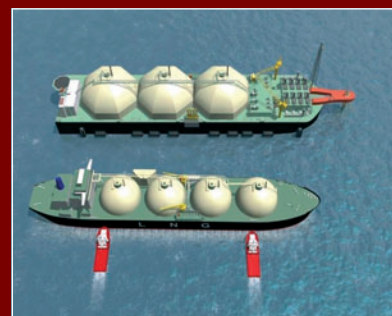
do Europy osiągał 40 proc. zużycia, jednak w 2025 roku ma osiągnąć aż 70 proc. Stałe zwiększanie udziału Rosji w tym imporcie zostało ograniczone sprowadzaniem LNG, głównie z Algierii i innych państw Bliskiego Wschodu, tak, aby do 2025 roku zaspakajał około 35 proc. popytu, utrzymując import z Rosji na poziomie 35 proc. (obecnie jest to ok. 25 proc.). Pozostała część popytu będzie zaspokajana ze źródeł europejskich. Po roku 2015 popyt na LNG w Europie będzie wyższy niż możliwości jego dostaw od znanych dzisiaj producentów i nie są tutaj przeszkodą zasoby, tylko możliwości skraplania gazu ziemnego. Tak ostry wzrost popytu na LNG przy ograniczonych zdolnościach produkcyjnych może spowodować wzrost ceny, choć już dzisiaj na tym produkcie są generowane olbrzymie zyski.

## Zamiast terminala

Odrębną sprawą są możliwości odbioru LNG. Powstaje wiele nowych projektów portowych terminali gazowych w całej Europie. Są to jednak przedsięwzięcia wysokonakładowe (rzędu 400 – 500 mln dol.) niosące za sobą przewlekły proces przygotowania i uzgadniania projektu, często spotykające się z protestami lokalnej społeczności; stąd należy przyjąć miarodajny okres realizacji „od pomysłu



**Tankowiec LNG zacumowany burtą w burtę do stacji FSRU. Ilustracja z Projektu Cabrillo Port z 2004 roku, dotyczącego budowy jednostki FSRU w hrabstwie Ventura w Kalifornii. W USA na skutek protestów ludności przeciwko budowie lądowych terminali LNG coraz częściej rozpatruje się projekty takich stacji morskich.**



**Podczas cumowania niezbędna będzie asysta dwóch holowników.**

Ilustr. Cabrillo Port Project 2004

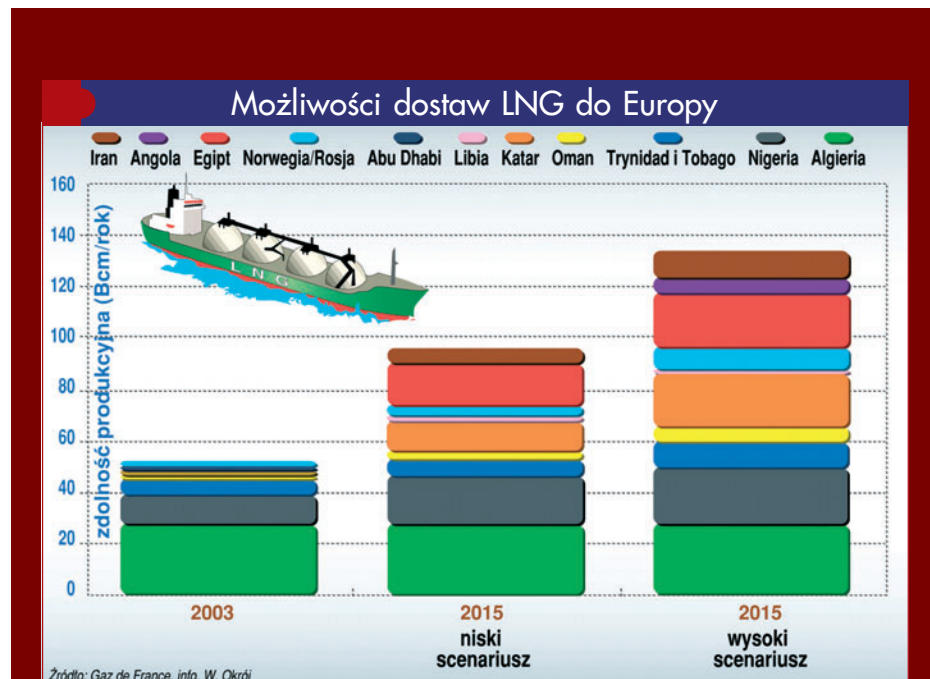


do przemysłu” - pięć lat. Na przykład w USA są tylko cztery portowe terminale LNG: Everett, Dominion Cove Point, Elba Island, Lake Charles, które nota bene wymagają nowych urządzeń dla podniesienia wydajności i nie ma ani jednego takiego terminalu na zachodnim wybrzeżu. W trakcie są zmiany prawa w tym zakresie, które mają otworzyć drogę nowym projektom.

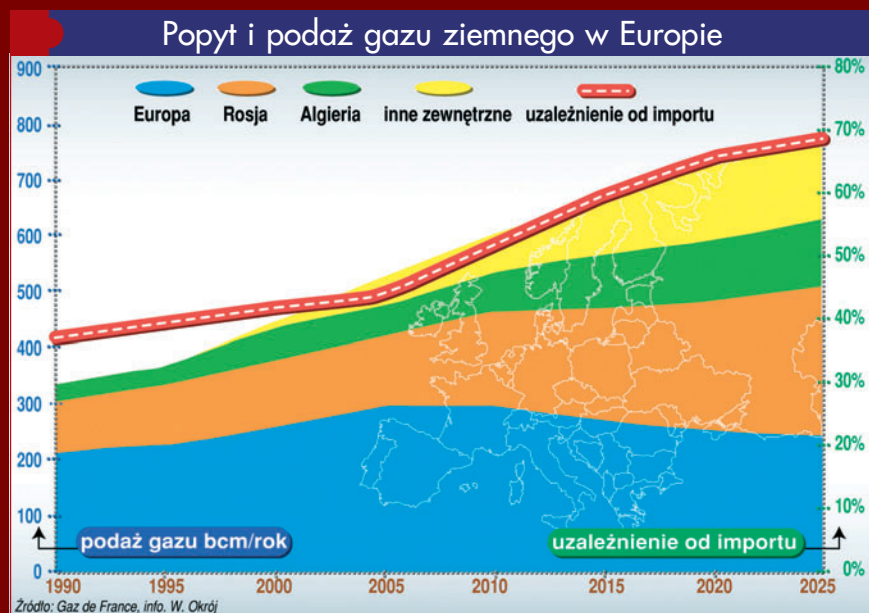
Biorąc pod uwagę konieczność skrócenia okresu realizacji terminali odbioru LNG, obniżenia kosztów, ograniczenia protestów lokalnej społeczności oraz przyspieszenia uzyskania dokumentacji i niezbędnych uzgodnień, od początku XXI wieku rozważa się poważnie projekt FSRU, tj. Floating Storage and Regasification Unit. Ostatnio został on skonkretyzowany pierwszym zamówieniem skierowanym do Stoczni Keppel (Keppel Shipyard Limited) na przebudowanie tankowca LNG typu Moss o wydajności 129 tys. m sześć. na jednostkę FSRU za 90 mln dol. z terminem odbioru w I kw. 2007 r. Będzie to pierwsza tego typu jednostka na świecie, która może otworzyć nowy kierunek w tej dziedzinie gospodarki, wyprzedzając konwencjonalne rozwiązania lądowo – morskie o trzy lata. Rozważa się przebudowę na FSRU kolejnych sześciu jednostek. Będą całkowicie kompletnymi terminalami LNG, zasilającymi sieć gazu ziemnego w gotowy produkt pod ciśnieniem 85 barów.

### Projekt Keppel'a

Dla projektu realizowanego w Stoczni Keppel'a przyjęto zasadę, że stacja regazyfikacji będzie umieszczona na dziobie jednostki, zbiorniki LNG w środku, a pomieszczenia załogi i pokoje z aparaturą kontrolno – pomiarową na rufie. Urządzenia pomiarowe gazu w stanie naturalnym będą obok stacji regazyfikacji. Jednostka o żywotności obliczonej na 20 lat będzie stale cumowana do dna morskiego poprzez wieżyczkę cumowniczą, która jest jednocześnie obudową rurociągu gazu naturalnego, a którym gaz ziemny o ciśnieniu 85 barów będzie tłoczony do sieci lądowej, ułożonym na dnie morza rurociągiem. Jednostka o wymiarach według projektu 289 m x 44,6 m x 25 m (o zanurzeniu 11,6 m) z kompletną 44-osobową załogą może być cumowana na akwenu o głębokości od 50 do 150 m i prowadzić prace przeladunkowe przy wysokości fali do 2,5 m, szybkości fali 0,75 m/s i szybkości wiatru 15 m/s. Jest też w stanie przeżyć sztormy powodujące fale



Źródło: Gaz de France, info. W. Okroj



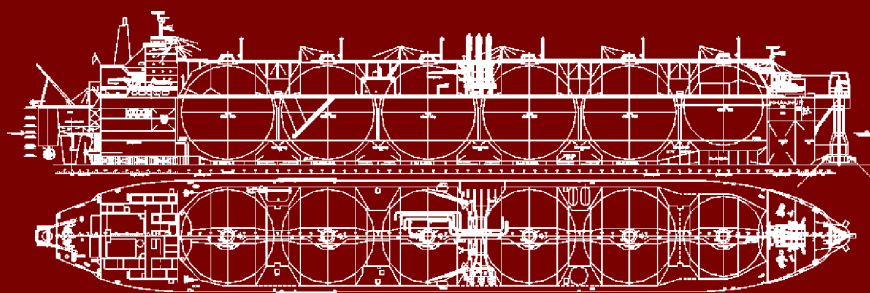
Źródło: Gaz de France, info. W. Okroj

do 8,0 m wysokości, o szybkości fali 1,0 m/s i przy wietrze o szybkości 30 m/s.

Maksymalną wydajność takiej jednostki obliczono na 2,4 t/h co oznacza możliwość zalania sieci w około 6,5 mln m sześć. na dobę gazu ziemnego pod ciśnieniem 85 barów (w Polsce średnio dobowe zużycie wynosi około 35 mln m sześć.). Dla zapobieżenia rotacji jednostki wokół wieżyczki cumowniczej, będą założone w odpowiednich miejscach liny kotwiczne z naciągaczami. Wieżyczka ta pozwoli przedtem na dowolne ułożenie jednostki przed ostatecznym zakotwiczeniem.

### Przeladunek na wodzie

Do stacji FSRU będą mogły bezpiecznie cumować tankowce LNG bez modyfikacji, a pojemność zbiorników będzie wymagała pojawiania się statków co dzień z ładunkiem 120 – 134 tys. ton. Cumowanie burta w burcie odbędzie się przy pomocy systemu odbojnic, lin nylonowych łączonych z linami stalowymi tankowca poprzez szkle cumownicze oraz hydraulicznych szybkich haków z mechanizmami wyzwalającymi. Podczas cumowania niezbędna będzie asysta dwóch holowników o uciągu 50 t, a czas



Stacja FSRU powstanie z przebudowanego statku ze zbiornikami kulistymi w projekcie realizowanym w stoczni Keppel'a – wizualizacja i plan ogólny.

obsługi wyniesie około 24 godzin przy tankowcu 120 – 140 tys. ton.

Trzy urządzenia przeładunkowe o średnicy 16 cali pozwolą na transfer LNG i powrót pary (dwa ramiona do LNG, jedno ramię dla pary), co zapewni rozładunek w 16 godzin. Ramiona są podobne do stosowanych w terminalach portowych, zmodyfikowane jedynie na łącznikach dla uwzględnienia ruchów pomiędzy tankowcem a FSRU. Gaz skroplony będzie wysyłany ze zbiorników do pokładowej stacji regazyfikacji i stamtąd najpierw pod ciśnieniem 90 barów do urządzeń mierniczych i dalej pod ciśnieniem 85 barów do sieci gazowej, wysokometanowej.

Na pokładzie FSRU będą generatory. Są to obecnie dwa turbogeneratory gazowe; jeden o mocy 6 MW będzie zainstalowany dodatkowo oraz dwa generatory dieslowskie, w tym jeden bezpieczeństwa. Kotły będą zasilane w gaz naturalny za pośrednictwem ssania z systemu BOG i częściowo z regazyfikowanego LNG.

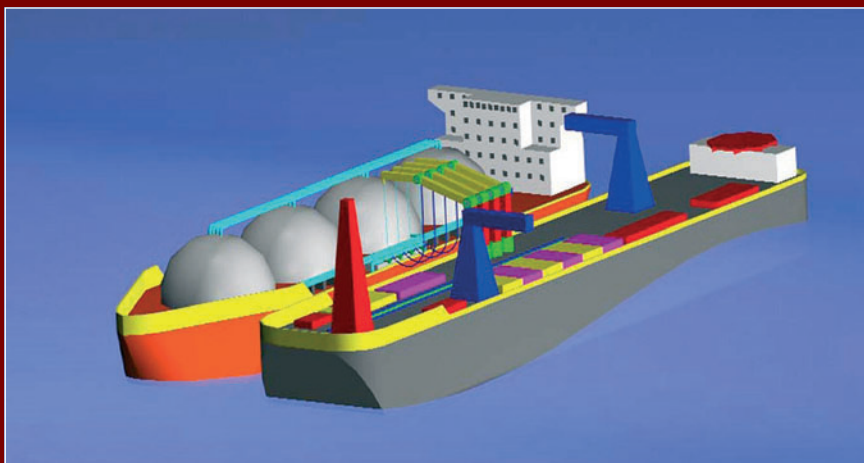
### Ostrożnie z gazem!

Przedstawione rozwiązanie było poprzedzone badaniami choćby projektu przeznaczonego dla Afryki Zachodniej (dla wybrzeża Nigerii), ale całość i tak będzie wymagała zebrania doświadczeń z bieżącej eksploatacji, co stanie się dopiero w 2007 roku. Projekt dla Afryki zakładał uzyskanie jednostki FSRU po przebudowie statków ze zbiornikami zarówno kulistymi, jak i membranowymi. Przy wszelkich analizach trzeba pamiętać o wszechstronnym badaniu bezpieczeństwa przyjętego systemu pozyskiwania gazu ziemnego do sieci lądowych, przesyłowych, a szczególnie przy wykorzystywaniu LNG, ponieważ w przypadku rozlania na wodę 1000 m sześć. LNG następuje jego odparowanie w około 150 sekund przy temp. wody 0° C, a powstała chmura gazu ziemnego przy wymiarach 12,4 x 10<sup>6</sup> m sześć. ma energię spalania 2,11 x 10<sup>10</sup> k/J co daje 5,9 mln kW w czasie 11 sekund!

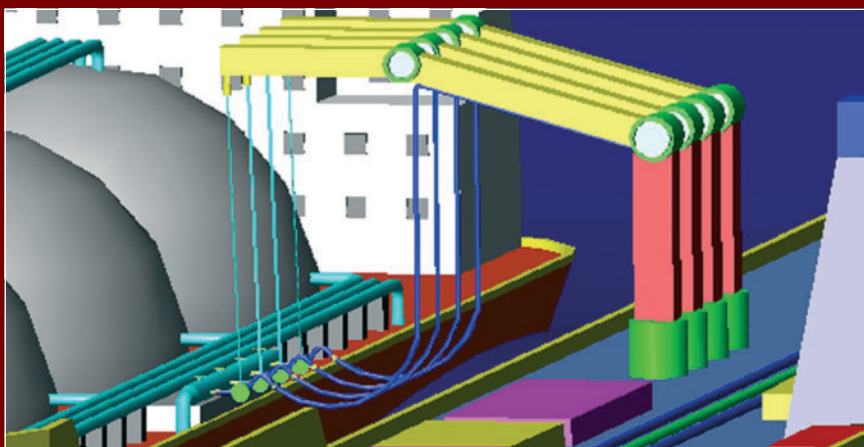
Wkrótce omówimy sprawy związane z lądowo – morskimi terminalami LNG.

**Jerzy Znyk**

**Autor jest specjalistą w zakresie budownictwa i inżynierii morskiej.**



Projekt dla Nigerii. Wizualizacja FSRU (w tym przypadku posiada zbiorniki typu membranowego) z zacumowanym statkiem.



Zbliżenie na system przeładunku gazu LNG z tankowca na FSRU, w projekcie dla Nigerii.

**Dalmor II to, obok Altaira i Atrii, jeden z trzech statków Dalmoru. Wszystkie pływają pod banderą maltańską.**

*Ważą się losy polskiego rybołówstwa dalekomorskiego*

# Nadzieja dla rybaka

Powrót państwowego Przedsiębiorstwa Połowów, Przetwórstwa i Handlu Dalmor S.A. na wydajne łowiska Morza Ochockiego, rozwój polskich prywatnych przedsiębiorców zainteresowanych wykorzystaniem egzotycznych łowisk w dalekiej Mauretanii. Tak może wyglądać przyszłość rybołówstwa dalekomorskiego w Polsce.

**P**oprzedni ministrowie infrastruktury określali połowy dalekomorskie mianem nieopłacalnych. Teraz, aby ta głęboko zakorzeniona w polskiej tradycji morskiej branża mogła się rozwijać, potrzebne są szybkie decyzje rządu i negocjacje z Unią Europejską w sprawie poziomu referencyjnego dla tonażu floty polskich kutrów. Póki co jednak, nowej strategii gospodarki morskiej państwa, która regulowałaby m.in. kwestie rybołówstwa, nie ma.

## Słowo premiera

Gdy premier Kazimierz Marcinkiewicz zapowiadał m.in. w wywiadzie dla „Naszego Morza”, iż widzi możliwości rozwoju tej gałęzi gospodarki w Polsce, przedstawiciele branży liczyli, iż reprezentanci rządu szybko przedstawią konkrety. Okazją do tego miało być zwołane w ostatnich dniach lutego posiedzenie sejmowej komisji infrastruktury. Posłowie oraz liczni goście czekali na wystąpienie wiceministra transportu i budownictwa Zbigniewa Wysockiego. Ale rewelacji nie usłyszeli. Minister, zamiast przedstawić strategię rozwoju gospodarki morskiej, posiłkował się danymi sprzed kilku lat i materiałami przygotowanymi jeszcze przez rząd Marka Belki. Zawiedzeni byli nie tylko posłowie opozycji, ale także obecne na sali osoby od lat związane z gospodarką morską, m.in. przedstawiciele związków zawodowych.

- To wystąpienie wiceministra Wysockiego nic nie wniosło dla rozwoju polskiej gospodarki morskiej – mówi Krzysztof Dośła z gdańskiej „Solidarności”, który przez wiele lat pracował w Polskich Liniach Oceanicznych. – Żadnych konkretnych. Boję się, aby nie skończyło się tak, iż gospodarka morska będzie przez ten rząd traktowana w podobny sposób, jak przez poprzednie. Czyli jako zło konieczne. Obym się mylił...

W biurze prasowym Ministerstwa Transportu i Budownictwa zapewniono nas, że scenariusz nakreślony przez Dośłę nie sprawdzi się. Rządowi zależy na gospodarce morskiej, czego dowodem mają być m.in. przygotowywane ustawy sejmowe o zmianach w poborze podatku tonażowego, a także o ewentualnym wprowadzeniu tzw. drugiego rejestru, co ułatwi rejestrowanie statków pod polską banderą.

## Kierunek – Morze Ochockie

Dla rybaków dalekomorskich jedną z najważniejszych kwestii jest jednak podjęcie negocjacji z Rosją, które mogłyby umożliwić powrót polskiej floty na Morze Ochockie. W opinii ekspertów to jedno z nielicznych łowisk, które firmie w pełni państwowej – takiej, jak „Dalmor”, dysponującej kutrami budowanymi 20 lat temu do połowów przemysłowych w dużych skupiskach ryby białej

(mintaja i morszczuka) zapewniłoby zyski z tej działalności. Nic dziwnego więc, że o wznowienie rozmów ze stroną rosyjską monituje przedstawiciele rządu Krzysztof Rychlicki, prezes „Dalmoru”.

- Kwestia powrotu na Morze Ochockie jest skomplikowana, choć uważam, że trudności, które się piętrzą, można przezwyciężyć – mówi Rychlicki. – Gdy w 2002 roku zostaliśmy usunięci z tego łowiska, Rosjanie mieli ku temu poważne argumenty. Część polskiej floty nie płaciła bowiem za odłowioną rybę. Konsekwencje były takie, że upadł szczeciński „Gryf”, zlikwidowano świnoujską „Odrę”, a my musieliśmy płacić za cudze winy i ponieśliśmy za to surową karę. Nie mieliśmy długów, co udowodnił wygrany przez nas proces z Komitetem Rybołówstwa Federacji Rosyjskiej. W naszej sytuacji jednak niewiele to zmieniło, bowiem morze nadal było dla nas zamknięte.

## Lata rozmów

Krzysztof Rychlicki od 2002 roku był uczestnikiem dwóch rządowych delegacji, które pertraktowały z Rosjanami. Strona rosyjska była gotowa na ponowne otwarcie dla polskiej floty Morza Ochockiego, pod warunkiem jednak, że zostanie spłacony dług „Odry” i „Gryfa”. Ale polscy politycy na to się nie zdecydowali.

- Pieniądze, o których mowa, nie są jakimś wielkimi sumami – uważa Krzysztof Rychlicki. – Chodzi o kwotę 2 - 2,5 mln dolarów. Sądzę, że jej wyłożenie mogłoby być dla Polski opłacalne. Na połowach ryb na Morzu Ochockim można dobrze zarabiać, dodatkowo utrzymana by została praca dla 370 zatrudnionych w „Dalmorze” rybaków. Ci ludzie żyją z połowów dalekomorskich, często zajmują się tym od 20- 30 lat. Gdybyśmy musieli odstąpić od eksploatacji statków,



**- Wcześniejsze emerytury dla rybaków obowiązują tylko do 2007 roku. Do tego czasu sprawa naszej obecności na rentownych łowiskach dalekomorskich musi się wyjaśnić – mówi prezes Dalmoru Krzysztof Rychlicki.**

trudno się spodziewać, że przekwalifikują się, lub znajdą pracę gdzie indziej. Wcześniejsze emerytury dla rybaków obowiązują tylko do 2007 roku. Do tego czasu sprawa naszej obecności na rentownych łowiskach dalekomorskich musi się wyjaśnić.

Specjaliści zwracają uwagę na fakt, iż z ostatnich danych, sporządzonych przez Ministerstwo Rolnictwa oraz obserwacji rybnej branży przetwórczej wynika, że przetwórcy potrzebują znacznie więcej ryby, niż dostają od polskich rybaków, dlatego także włączyli się do walki o polskie rybołówstwo. Na całej sytuacji tracą też konsumenci, którzy kupują rybę sprowadzaną z zagranicy - droższą i o gorszych walorach smakowych. Dla przykładu,

eksportowany z Chin mintaj i morszczuk są podwójnie mrożone. Po odłowieniu ryby trafiają do chłodni, potem są rozmrażane, filetowane i jeszcze raz zamrażane. Na europejskich kutrach, także polskich, nie stosuje się tzw. techniki „double frozen”. Ryba natychmiast po odłowieniu jest filetowana, zamrażana i w takiej postaci trafia do konsumenta.

### Niech łowią Polacy

O to, by na polskim rynku pojawiało się jak najwięcej ryby odławianej przez rodzimych rybaków, zabiega od dawna Północnoatlantycka Organizacja Producentów, założona przez spółkę „Atlantex”. Firma zakupiła niedawno w Islandii statek *Andres Gdy 38*, na którym podniesiono już biało-czerwoną banderę. To trzecia podobna jednostka, po trawlerach *Wiesbaden Gdy 157* i *Polonus Gdy 36*, eksploatowana przez firmy zrzeszone w PAOP. Wszystkie - obsługiwane głównie przez polskie załogi - są wykorzystywane na łowiskach Mauretanii i Północnego Atlantyku. Poławiają makrelę, sardynkę, ostroboka i śledzie. PAOP myśli o dalszym rozwoju, blokuje to jednak niski poziom referencyjny tonażu polskiej floty rybackiej, określony przez Unię Europejską. Z UE można jeszcze tę kwestię negocjować, czas na to jest do końca 2007 roku. Przedstawiciele PAOP, którzy są ciałem doradczym Komisji Europejskiej w sprawie wspólnej polityki rybackiej, liczą, że sprawę uda się załatwić pomyślnie.

- Trudno określić, jakie są procentowe szanse na porozumienie, wiadomo jednak, że Polska przygotowuje materiały w tej sprawie – mówi Bogusław Szemioth, prezes zarządu PAOP. –Trzeba jasno powiedzieć, że negocjacje łatwe nie będą, bo polski rząd i Unia Europejska, w trosce o ochronę zasobów ryb, wydają spore pieniądze na redukcję potencjału połowowego, m.in. złomowanie kutrów. To nieuniknione. Z drugiej strony, zważywszy na polski potencjał, musimy zabiegać o ustalenia, które będą adekwatne do wielkości naszego kraju i jego tradycji morskich. Dlatego liczymy na zwiększenie poziomu referencyjnego.

Przedstawiciele PAOP dodają, że spodziewają się od rządu negocjacji nie tylko w tej sprawie, ale także pomocy w uzyskiwaniu w latach 2007 - 2013 dotacji z Unii Europejskiej na budowę nowych statków rybackich. Poprzednio Polska nie mogła aplikować o takie fundusze i dlatego ro-

dzima flota pod względem rozwiązań technologicznych odbiega od statków „starych” krajów UE. Zwiększenie poziomu referencyjnego byłoby na rękę nie tylko firmom prywatnym z branży rybołówstwa, ale także „Dalmorowi”. To bowiem kolejny z warunków powrotu jego trzech kutrów na Morze Ochockie.

- Umowa polsko - rosyjska określała warunki, na jakich możemy odławiać ryby – wyjaśnia Krzysztof Rychlicki. - Łowiska były otwarte dla handlowej floty polskiej, czyli statków pod polską banderą. Ale, ze względów ekonomicznych, nasze statki czasowo przerejestrowano pod banderę maltańską. Teraz chcę je przeflagować, ale nie mogę tego zrobić, bo nie pozwala na to poziom referencyjny tonażu polskiej floty dalekomorskiej. Doszło do kuriozalnej sytuacji: statki są polskie, przez cały czas pływa na nich polska załoga, ani na chwilę nie zostały wypisane z polskiego rejestru statków, ale nie mogą wrócić pod polską banderę. To jakiś latający cyrk Monthly Pytona. Mam głęboką nadzieję, że to się zmieni i zabiegam u przedstawicieli rządu, aby negocjowali z Unią Europejską w tej sprawie.

### Kilka wyjść

„Dalmor”, póki co, nie mogąc w sposób rentowny odławiać ryb na własną rękę, podpisuje umowy z partnerami zagranicznymi, użyczając im m.in. sprzętu i załóg. To się opłaca, bo dla przykładu nowozelandzka spółka połowowa Dalfish Ltd, w której firma z Gdyni ma 24 procent udziałów, osiągnęła w ubiegłym roku zysk około 11 mln zł. „Dalmor” podpisał też nowy, czteroletni, korzystny kontrakt z Japończykami na połów kryła na południowym Atlantyku. Te małe krewetki, wykorzystywane m.in. jako składnik paszy dla zwierząt i przynęta dla wędkarzy - hobbystów, sprzedają się w Japonii jak ciepłe bułeczki. Ambitnych planów rentownych połowów ryb przez polskie statki, bez wchodzenia w spółki z obcokrajowcami, kierownictwo firmy nie ma zamiaru odłożyć do szuflady.

- Nasza flota nigdy nie będzie liczyła 150 statków, jak w starych, dobrych czasach, nie będzie ich nawet 70 – twierdzi Krzysztof Rychlicki. – Nie widzę jednak przeszkód, aby przy sprzyjających dla nas posunięciach nie pokusić się o kilka statków więcej, niż te trzy, którymi dysponujemy.

**Jerzy Szymoniewski**  
**Zdjęcia: Waldemar Okrój**

# Politycy w firmie nie grzebali

Rozmowa  
z Andrzejem Karnabalem,  
dyrektorem naczelnym  
Oddziału Gdynia Polsko -  
Chińskiego Towarzystwa  
Okrętowego S.A. – Chipolbrot,  
które w tym roku obchodzi 55  
rocznicę powstania.

**Andrzej Karnabal:**  
- Na przestrzeni bez mała 55 lat,  
perturbacje polityczne nigdy  
nie przenosiły się bezpośrednio  
na naszą działalność.  
Nigdy też politycy nie „grzebali”  
w Chipolbroku...

- Jest takie wrażenie, myślę, że nie tylko nasze, że o Chipolbroku, w końcu sporej firmie, jest u nas cicho. Może dlatego, że to towarzystwo chińsko – polskie. Czyli - nieco tajemnicze, może nawet – podejrzane. Chiny nie kojarzą się nam, przynajmniej politycznie, zbyt pozytywnie.

- To mylna opinia.

- Tak. Mamy dwóch szefów Rady Nadzorczej: Polaka i Chińczyka. W wypadku Polski jest to dyrektor departamentu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa, ze strony chińskiej – dyrektor departamentu zajmującego się żeglugą w Ministerstwie Komunikacji. Oprócz tego jest jeszcze po dwóch członków z każdej strony: jedna osoba zajmująca się zagadnieniami żeglugi i druga – reprezentująca mini-



Fot. Przemysław Mrowiec

Należący do Chipolbroku Chopin to zbudowany w 1989 roku semi-kontenerowiec o nośności 18 144 t. Ma 158,93 m długości, 23 m szerokości i 9,80 m zanurzenia. W swoich ładowniach i na pokładzie może pomieścić 723 kontenery dwudziestostopowe. Pływa pod banderą cypryjską.

- Ale przyzna Pan, że o Chipolbroku nie można znaleźć u nas zbyt wielu informacji. Nawet Wasza strona internetowa jest tylko po angielsku. Dlaczego?

- Spółka nie działa na polskim rynku, nie robimy tutaj prawie żadnych interesów. Nad czym, swoją drogą, bardzo mocno bolejemy, bo chcielibyśmy zawijać do polskich portów.

- A nie możecie?

- Nie ma ładunków, które moglibyśmy wozić. Statki płyną tam, gdzie są dla nich ładunki.

- W takim razie, jaki jest sens utrzymywania tutaj, w Polsce, siedziby firmy?

- Teraz można zarządzać flotą z każdego miejsca na świecie. Nie ma znaczenia, gdzie jest ulokowana. Struktura firmy wygląda następująco: jest dwóch akcjonariuszy - pięćdziesięcioma procentami dysponuje rząd chiński, pięćdziesięcioma polski. Owe rządy reprezentują w spółce ministrowie, którzy są odpowiedzialni za żeglugę. W rządzie chińskim – minister komunikacji, w polskim – minister transportu i budownictwa. Firma opiera się na prawie chińskim, albowiem jej centrala mieści się w Szanghaju. Tutaj, w Gdyni, mamy oddział.

- Czy to oznacza, że firma ma dwóch szefów?

stra finansów. Tak więc, sześciuosobowa Rada Nadzorcza składa się z trzech Polaków i trzech Chińczyków. Podobny dualizm panuje w zarządzaniu: jest dwóch dyrektorów generalnych, dwóch dyrektorów oddziału, dziewięciu Polaków pracuje w Centrali w Szanghaju i tyłuż Chińczyków tutaj. Wszystkie decyzje, które podejmujemy, są wspólne. Nic się nie może dziać bez uzgodnienia między dwoma stronami.

- Aż dziw bierze, że to wszystko działa!

- I to działa bardzo dobrze! Może dlatego, że mamy podwójną kontrolę, że wszystko, co robimy, podlega podwójnej weryfikacji.

- A jaki wpływ na obsadę poszczególnych stanowisk ma polski minister transportu i budownictwa?

- Ma wpływ na obsadę polskiej Rady Nadzorczej.

- A strona chińska?

- Sprawy personalne każda ze stron rozstrzyga we własnym zakresie. Naczelną zasadą jest kompetencja danej osoby. Nie było takiego wypadku, by jedna strona ingerowała w nominacje drugiej.

- Czyli współpraca układa się harmonijnie, bez zgrzytów?

- Mówi się, że im mniej się władze wtrącają, tym lepiej idzie praca.

### - Dlaczego powstała taka firma jak Chipolbrok?

- Powody były czysto polityczne. W 1951 roku umową między rządami Polski i Chińskiej Republiki Ludowej powołano spółkę w celu utrzymania połączenia drogą morską między portami chińskimi i polskimi. Działalność floty Chipolbroku pozwalała na regularne dostawy towarów do odbudowy i rozwoju, obciążonej w tym czasie embargiem, gospodarki chińskiej. Z tego względu statki podlegały wielorakim restrykcjom, między innymi nie otrzymywały paliwa na trasie podróży, a w latach 50. władze tajwańskie uprowadziły dwa statki. Pomimo wielu trudności spółka rozwijała się pomyślnie, a uzyskiwane z przewozu ładunków dochody pozwalały na rozbudowę floty. Liczba statków wzrosła szybko z sześciu wniesionych przez właścicieli do 23 jednostek. W miarę upływu czasu forma działania spółki stawała się coraz bardziej komercyjna.

### - Tak więc obecnie powody utrzymania Chipolbroku są czysto komercyjne? Nie ma w tym polityki?

- Wyłącznie komercyjne. Spółka, w zależności od koniunktury na rynku żeglugowym, kumulowała większy lub mniejszy, ale zawsze dodatni wynik finansowy, przynosząc wymierne korzyści akcjonariuszom.

### - A wyobraża Pan sobie sytuację, w której Polska wycofa się z firmy?

- Myślę, że Chińczycy chętnie wykupiliby nasze akcje, gdyby tak się miało stać. Ale nie wyobrażam sobie takiego scenariusza. Jesteśmy dzisiaj znanymi i li-

czącym się w świecie żeglugowym armatorem liniowym uprawiającym żeglugę oceaniczną, którego właścicielem w 50 procentach jest polski kapitał. Pozycję swoją w świecie razem z partnerem chińskim budowaliśmy przez wiele lat. Pomimo różnych zakrętów historii, które miały miejsce w obu państwach na przestrzeni bez mała 55 lat, nigdy perturbacje polityczne nie przenosiły się bezpośrednio na naszą działalność. Nigdy też politycy nie „grzebali” w Chipolbroku.

**- Ale można sobie wyobrazić sytuację, gdy zaczynają się naciski na firmę, bo na przykład mamy dobre stosunki z USA, a między tym państwem a Chinami istnieje konkurencja gospodarcza i będzie się ona zastrzącać. Poza tym takie sprawy jak np. łamanie prawa człowieka i ktoś powie: „panowie, trzeba coś z tym zrobić, może byście przestali grać na dwie strony?” Nigdy nie było takich zakusów?**

- W takim wypadku musielibyśmy się rozejść. W firmie, żeby wykonać jakiś ruch, zwłaszcza strategiczny, musi być consensus obu stron. Pytanie brzmi: czy jest sens, po 55 latach działania firmy, która funkcjonuje na najbardziej dzisiaj rozwijającym się gospodarczo rynku, który za chwilę ma dawać 25 procent produkcji światowej, likwidować spółkę, która ma takie tradycje i taką pozycję na tamtym rynku?

**- A po 1989 roku, kiedy w naszym kraju zmienił się ustrój, nie było obaw, że Chipolbrok w dotychczasowej formie przestanie istnieć?**

- Sztuka polegała na tym, żeby przejść przez te zmiany suchą nogą. I to się udało. Jestem tutaj dyrektorem 23 lata. W przypadku współpracy z takim partnerem jak Chińczycy, ciągłość i zaufanie są niezwykle istotne.

**- Słyszeliśmy opinię, że Chipolbrok po 1989 roku stał się przechodnią dla byłej nomenklatury. Podziela Pan to zdanie?**

- Absolutnie nie. Nigdy nikogo nie zatrudnialiśmy z powodu polecenia, że ktoś ma tu być, bo zakończył działalność polityczną, nomenklaturową. Tu pracują ludzie w miarę młodzi, czterdziestokilkulatki, dobrze wykształceni, znakomicie przygotowani do wykonania zawodu, umiejący współpracować z partnerem. Podobnie jest po stronie chińskiej. To nie są ci sami ludzie, którzy pracowali w spółce 15 lat temu. To pragmatycy. Ich pragmatyzm jest dla mnie jednym z najbardziej znaczących dowodów na to, że mają szansę na sukces.

### - Lubi pan Chińczyków?

- Jeżeli się z nimi pracuje wiele lat, to nie można ich nie rozumieć. Ale żeby ich zrozumieć – trzeba z nimi trochę pobyc. Poznałem ich na tyle, by ich doceniać. Cenię ich za pragmatyzm, za to, że w ciągu ostatnich lat potrafili się tak bardzo zmienić mentalnie. Ta przebudowa mentalna jest nieprawdopodobna. I nie tyle imponują mi ich sukcesy gospodarcze i ileś tam wieżowców wzniesionych w Szanghaju czy w Pekinie, co właśnie zmiana sposobu myślenia.

Oczywiście mam też wśród Chińczyków paru przyjaciół.

**Władysław Orkan to jeden z serii czterech nowych wielozadaniowych statków (pozostałe to: Leopold Staff, Chipolbrok Sun i Chipolbrok Moon) przystosowanych do przewozu ładunków ciężkich. Jednostka zbudowana w 2003 roku ma nośność 30 435 ton, długość – 199 m przy szerokości 27,8 m i wyposażona jest w dźwigi umożliwiające przeładunek sztuk o wadze jednostkowej do 640 ton. Rozwija prędkość 19,50 węzła. Pływa pod banderą cypryjską.**



Fot. Mac Gregor

### - Wróćmy do firmy. Chipolbrok ma udziały w kilku polskich firmach...

- Na początku lat 90. skończył się nasz monopol na transport ładunków pomiędzy Europą Środkowo-Wschodnią, a Dalekim Wschodem. Znaczącym cyklem koniunkturalnym w żegludzie, które mają niestety okresy bessy dłuższe niż hossy, doszliśmy do wniosku, że sama działalność podstawowa nie pozwoli na nieprzerwane utrzymanie dodatniego wyniku finansowego. Zbudowaliśmy szybko „drugą nogę”, inwestując w inne rodzaje działalności: przede wszystkim w nieruchomości. Zbudowaliśmy w Gdyni dwa biurowce, będąc na Wybrzeżu pionierami w budowie obiektów o wysokim standardzie. To samo zrobiliśmy w Szanghaju. Jesteśmy właścicielem budynków mieszkalnych w obu miastach, a także ośrodka sportowo-rekreacyjnego w Sopocie. Nieruchomościami zarządzają specjalnie powołane do tego firmy w Polsce i w Chinach. Również zainwestowaliśmy pieniądze w firmy okołozeglugowe. W Polsce jesteśmy głównym i strategicznym udziałowcem w Spółce Baltic Container Lines Sp. z o.o., będącej wiodącym operatorem feederowym i żeglugi krótkiego zasięgu w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego. Jesteśmy również wyłącznym właścicielem spółki spedycyjnej Polbrok oraz udziałowcem w firmach COSCO Poland Sp. z o.o. i MIRTRANS International Forwarding & Trade. W Chinach jesteśmy właścicielem dużej firmy spedycyjnej i agencji oraz depotu kontenerowego.

### - Można więc powiedzieć wręcz o grupie kapitałowej.

- Tak, tworzymy grupę kapitałową, w której skład wchodzi jeszcze spółki off-shore'owe stworzone dla wszystkich naszych statków.

### - To są opłacalne interesy?

- Te interesy pozwalały nam na utrzymanie dodatniego wyniku finansowego w połowie lat 90., w okresie kryzysu azjatyckiego.

### - Ale i tak musieliście drastycznie zredukować zatrudnienie.

- Oczywiście, przeszliśmy restrukturyzację, zmniejszając zatrudnienie w biurach w Gdyni i w Szanghaju o około połowę. Ciężko było także koszty eksploatacyjne i techniczne.

### - Dysponujecie flotą, która liczy...

- ...23 statki. Uniwersalne drobnicowce o tonażu około 530 tys. DWT jak na realia chińskie nie jest to dużo, na euro-

pejskie – to znaczący tonaż. Średni wiek statków to 14 lat, więc nie jest to już taka młoda flota. Ta średnia wieku nakazuje nam wycofywać stare statki i w ich miejsce wprowadzić nowe. Dlatego staraliśmy się jak najszybciej sfinalizować zamówienie na następne cztery nowe statki, podobne do tych, które zbudowaliśmy ostatnio w Stoczni Szanghajskiej. To bardzo nowoczesne, uniwersalne, trójpokładowe drobnicowce o tonażu 30 tys. DWT, charakteryzujące się ruchomymi międzypokładami, dźwigami, które zdolne są unieść 640 ton, i dosyć dużą prędkością – powyżej 20 węzłów. Planujemy również w 2006 roku przebudowę trzech starszych statków zbudowanych w Rijecie w latach 1997-1998, polegającą głównie na wymianie dźwigów na ciężkie, zdolne do podnoszenia 300 ton.

### - A co z naszymi stoczniami?

- Bardzo byśmy chcieli budować nowe statki w polskiej stoczni. Mamy ofertę ze Stoczni Gdynia. Szczerze jednak powiem, że cena znacznie różni się od tej, którą zaproponowano nam na Dalekim Wschodzie. Niestety, polska stocznia nie jest w stanie przedstawić oferty konkurencyjnej dla tego typu statków, które my potrzebujemy.

### - Wasze statki nie pływają pod polskimi banderami...

- Załogi są polskie i chińskie. Po polowie. Te z załogami chińskimi pływają pod banderami Malty, Cypru, Hongkongu i Chin. Z polskimi – maltańskimi i cypryjskimi.

### - Co i gdzie wozicie?

- Przede wszystkim wozimy drobnicę nieskonteneryzowaną typu project cargo na naszym tradycyjnym szlaku żeglugowym Europa – Daleki Wschód – Europa. Ponadto rozwijamy działalność w kierunku Zatoki Meksykańskiej i Ameryki Środkowej. Oferujemy już regularne połączenia z portów Dalekiego Wschodu, głównie Chin, oraz portów koreańskich i japońskich do tego rejonu, aby następnie kontynuować podróż do Europy. Podjęliśmy również próby organizacji przewozów na trasie Europa – Zatoka Meksykańska - i dalej, na Daleki Wschód. Tym samym, zaczęliśmy uprawiać żeglugę dookoła świata. Otwarte rok temu własne biuro w Houston zajmuje się akwizycją i koordynacją ładunków w tamtym rejonie.

### - Ile było tych ładunków w zeszłym roku?

- Najwięcej w historii naszego Towarzystwa. Nie publikujemy wyników, więc ich nie podam. Mogę powiedzieć tyle: rok

2005 był jednym z lepszych w naszej historii - przewieźliśmy dużą ilość ładunków, mieliśmy wysokie wpływy i niezłe zyski.

### - Ile osób zatrudniacie?

- W gdyńskim biurze – 56 osób. Plus około 400 marynarzy, którzy są pracownikami kontraktowymi. Mówię tu o Polakach. Partnerzy mają nieco liczniejsze załogi na swoich statkach. Natomiast w centrali pracuje ta sama ilość osób, co w Gdyni.

### - Był pan członkiem Rady Nadzorczej Prokomu...

- Byłem. Ale żadnych związków merytorycznych z Chipolbrokiem ten fakt nie ma. To po prostu nasza wieloletnia znajomość z panem Ryszardem Krauze.

### - Jest Pan także przewodniczącym Rady Nadzorczej Arki Gdynia. To też Prokom...

- ...ale też i miasto. Arka moim zdaniem jest przede wszystkim wizytówką Gdyni. Wiem, że miastu bardzo zależy na tym, ażeby Arka funkcjonowała jak najlepiej i była klubem w Polsce znanym. My, jako że w swojej misji mamy zapisaną działalność na rzecz regionu, wspomagamy w miarę finansowych możliwości sport i kulturę w Trójmieście.

### - I wracamy do początku. Ma Pan w swoim gabinecie tyle wyróżnień, m.in. za wspomaganie kultury własnie, ale jakoś się tym zupełnie nie chwalcie.

- Nie robimy tego, żeby się chwalić. Ponieważ nasze interesy w Polsce są śladowe, całe działania marketingowe biura gdyńskiego skierowane są na klientów w Europie Zachodniej. Będąc jednak firmą znaczącą, na trwale wpisana w krajobraz gospodarczy Pomorza, pozuwamy się w obowiązku uczestniczyć w budowaniu prestiżu i pozycji tego regionu. Realizujemy, jak już wspominałem, jeden z punktów naszej misji.

### - Jaka jest najbliższa przyszłość Chipolbroku?

- Chcemy zbudować następne nowoczesne statki, oferując jeszcze lepszy serwis naszym klientom. Chcemy utrzymać pozycję lidera w przewozach ładunków typu project. Tworząc lepsze szanse uważamy, że w najbliższych latach możemy jeszcze więcej.

**Rozmawiali:  
Tomasz Falba  
i Czesław Romanowski**



Czy istnieje jeszcze polski rynek hutniczy – zastanawia się Piotr Góral z działu handlowego Stoczni Szczecińskiej Nowej. Obserwując zmiany własnościowe, można mieć wątpliwości. Największym polskim dostawcą stali dla stoczni jest Huta Stali Częstochowa, należąca do Ukraińców. Oprócz nich, w Polsce funkcjonują zakłady należące do Hindusów, Włochów, Hiszpanów oraz Amerykanów.

# Polska stal

## *międzynarodowa*

Rok 2004 był na rynku stali rokiem hossa. Ceny rosły z dnia na dzień, a i tak surowiec ten był kupowany w olbrzymich ilościach przez Chiny, które zamieniły się w wielki plac budowy. W roku 2005, mimo wcale nie mniejszego zapotrzebowania na stal, ceny ustabilizowały się. Ostatnio daje się obserwować systematyczny, choć nie gwałtowny, spadek cen.

Dla polskiego przemysłu hutniczego hossą na światowych rynkach oznaczała wyjątkowe zainteresowanie zagranicz-

nych inwestorów zakupem polskich zakładów. Atrakcyjność polskich hut wzrosła dodatkowo po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Koncerny z Europy Wschodniej i Azji stoczyły istną bitwę, żeby wejść w posiadanie firm, które mają nieograniczony dostęp do europejskiego rynku.

### Hindusi kontra Ukraińcy

Obecnie największym graczem na polskim rynku stalowym jest hinduski

Mittal Steel Company, który skupia około 70 proc. potencjału produkcyjnego polskiego przemysłu hutniczego. Firma posiada cztery największe polskie huty położone w Krakowie (dawna Huta im. T. Sendzimira), w Dąbrowie Górniczej (dawna Huta Katowice), w Sosnowcu (dawna Huta Cedler) oraz w Świętochłowicach (dawna Huta Florian). Zdolności produkcyjne należące do międzynarodowego koncernu Mittal Steel Poland S.A. w skali roku sięgają 7,6 mln ton stali

surowej oraz ok. 6,6 mln ton wyrobów walcowanych. Firma jest jednym z największych eksporterów, sprzedając wyroby z Polski do ponad 60 krajów na całym świecie.

Głównym rywalem Hindusów jest na polskim rynku ukraiński Związek Przemysłowy Donbasu, właściciel Huty Stali Częstochowa. ZPD dzięki temu, że posiada

W Polsce obecna jest także hiszpańska Grupa Celsa – poprzez Hutę Ostrowiec. To jeden z największych producentów stali w Europie, w skład którego oprócz polskiego zakładu wchodzi: Celsa, Nervacero, Global Steel Wire i Celsa UK. Zachodnioeuropejskich właścicieli ma także Arcelor Huta Warszawa, należąca do Koncernu Arcelor, który powstał w 2002 roku w wyniku fuzji trzech grup hutniczych: hiszpańskiej firmy Aceralia, luksemburskiej Arbed i francuskiej Usinor. Obecnie Koncern Arcelor ma zakłady w 60 krajach i zatrudnia 95 tysięcy pracowników. Kapitał amerykański reprezentuje w Polsce CMC Zawiercie S.A., należąca do notowanej na Giełdzie Papierów Wartościowych w Nowym Yorku Commercial Metals Company.

### Państwo i Karkosik

Zagraniczne koncerny nie przejęły jednak wszystkich polskich hut. Ciągłe są jeszcze takie, w których większościami udziałowcami jest Skarb Państwa – np. Huta Stalowa Wola S.A. gdzie państwo dysponuje 76,16 proc. akcji. Oprócz Skarbu Państwa, najpoważniejszym polskim inwestorem w branży stalowej jest Roman Karkosik, który kontroluje m.in. Boryszew, Alchemię i Impexmetal, a poprzez te spółki także Hutę Batory, Aluminium Konin, Hutmen, Impex Łożyska, Zakłady Metalurgiczne Silesia, Walcownię Metali Dziedzice, Hutę Metali Nieżelaznych Szopienice i Nowoczesne Produkty Aluminiowe Skawina. Karkosik obecnie konsoliduje swoje firmy i zamierza stworzyć jeden duży koncern, w skład którego mogłyby wejść kolejne spółki branży stalowej – np. Stalexport, którego akcjonariat jest rozproszony.

– Stalexport leży w kręgu naszych zainteresowań tak samo jak wiele innych spółek z branży, jednak nic nie wiem na temat konkretnych planów wobec tej firmy – przyznaje Karina Wściubiak, prezes Alchemii.

Na rynku funkcjonuje też szereg zakładów mających mniejszy udział w rynku i zróżnicowany akcjonariat – m.in. huty: Pokój, Ferrum, Królewska, Szczecin, Łabędy, Łaziska oraz Walcownia Rur Andrzej i Buczek HB Zakład Produkcji Rur.

### Stoczniowcy o polskiej stali

W strukturze kosztów polskich stoczni ponad 60 proc. stanowią koszty materiałowe. A stal to jeden z podstawowych

### Najwięksi producenci stali na świecie

dane za IV kwartał 2005 r. w tys. ton



info. W. Okrój

HSCz, produkuje ponad 65 proc. blach grubych wytwarzanych w Polsce i ma około 35-procentowy udział w całości krajowego zużycia. ZPD kieruje na Ukrainie grupą przemysłową skupiającą przedsiębiorstwa z branży hutniczej i metalowej, które produkują rocznie 8,4 mln ton stali surowej (Huta Częstochowa wytwarza 650 tys. ton).

surowców zużywanych przez stocznie. Huta Stali Częstochowa - jak sama podaje - dostarcza aż 64,4 proc. wszystkich zużywanych przez polskie okrętownictwo blach grubych.

- Na polskim rynku stali mamy obecnie tylko jednego liczącego się dostawcę dla stoczni produkcyjnych - twierdzi Czesław Pawelczyk, starszy specjalista, menedżer branży w pionie dyrektora zaopatrzenia w Stoczni Gdynia S.A. - Jest to Huta Stali Częstochowa. Jej oferta pokrywa niemal w całości potrzeby stoczni produkcyjnych. Stocznia Gdynia S.A. kupuje stal od tego producenta za pośrednictwem Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa. Inni polscy producenci - huty Pokój i Batory - mają dużo mniejsze znaczenie. Ich oferta jest mniej atrakcyjna cenowo, przy tym obejmuje tylko niewielką część potrzeb stoczni. Dlatego dostawy z tych hut to najwyżej 5-6 procent zaopatrzenia Stoczni Gdynia (licząc tonażowo i wartościowo) w blachy okrętowe i inne wyroby stalowe.

- Wśród polskich producentów podstawowym dostawcą stali jest Huta Stali Częstochowa - potwierdza Wiesław Badura, zastępca dyrektora ds. zaopatrzenia Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. - Jednak coraz więcej kupujemy z Huty Batory. W przypadku nagłego zapotrzebowania na niewielką partię towaru, korzystamy także ze składów - Centrostatu, a także zagranicznych.

- Generalnie nie można już mówić o rynku polskich producentów stali, najwyżej o zakładach produkujących na terenie Polski - dodaje Piotr Góral z działu handlowego Stoczni Szczecińskiej Nowa. - Nasze zakłady zostały wykupione przez koncerny z Ukrainy i Indii. Rynek stalowy stał się rynkiem globalnym i Stocznia Szczecińska kupuje stal w całej Europie. Decydują o tym możliwości produkcyjne poszczególnych zakładów, cena i jakość.

Zagraniczne zakupy robią także stocznie z Gdyni i Gdańska. Głównym dostawcą stali, blach okrętowych itp. dla Stoczni Gdynia S.A. jest oprócz wspomnianej Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa czeska huta Vitkovice.

- Coraz więcej kupujemy z Ukrainy - mówi przedstawiciel Remontowej S.A. - a także z hut w Europie Zachodniej. Jest to materiał droższy od polskiego (polski z kolei jest droższy od ukraińskiego), więc kupujemy jedynie blachy. Chodzi głównie o grubość, żeby była ona dokładnie taka jak w specyfikacji, żeby nie była

na przykład grubsza o dziesiątą część milimetra. Kupujemy też od niemieckich, włoskich i holenderskich składów stalowych.

Z opinii wyrażanych przez przedstawicieli trzech największych polskich stoczni wynika, że polscy producenci są atrakcyjni cenowo - chociaż nie tak bardzo jak np. ukraińscy, ale nie są w stanie zapewnić pełnego asortymentu potrzebnego przy produkcji statków.

Pewne problemy wiązały się także z wejściem międzynarodowych koncernów na polski rynek producentów stali. W pierwszym okresie negocjujący kontrakty przedstawiciele stoczni odczuli, że ośrodek decyzyjny oddalił się od nich, a osoby reprezentujące huty nie są pewne swoich uprawnień.

- Teraz widzę wyraźną poprawę - przyznaje Wiesław Badura. - W moim odczuciu huty bardziej dbają teraz o klientów.

### Wzrost Azji - spadek Europy

Observacje przedstawiciela stoczni dane statystyczne potwierdzają co do spadku produkcji. Produkcja stali w Polsce w 2005 roku wyniosła 6,86 mln ton. Jest to poziom niższy niż w rekordowym 2004 roku, w którym było to - 9,8 mln ton.

Co ciekawe, spadek produkcji w Polsce nie jest efektem globalnej tendencji. International Iron & Steel Institute (IISI)

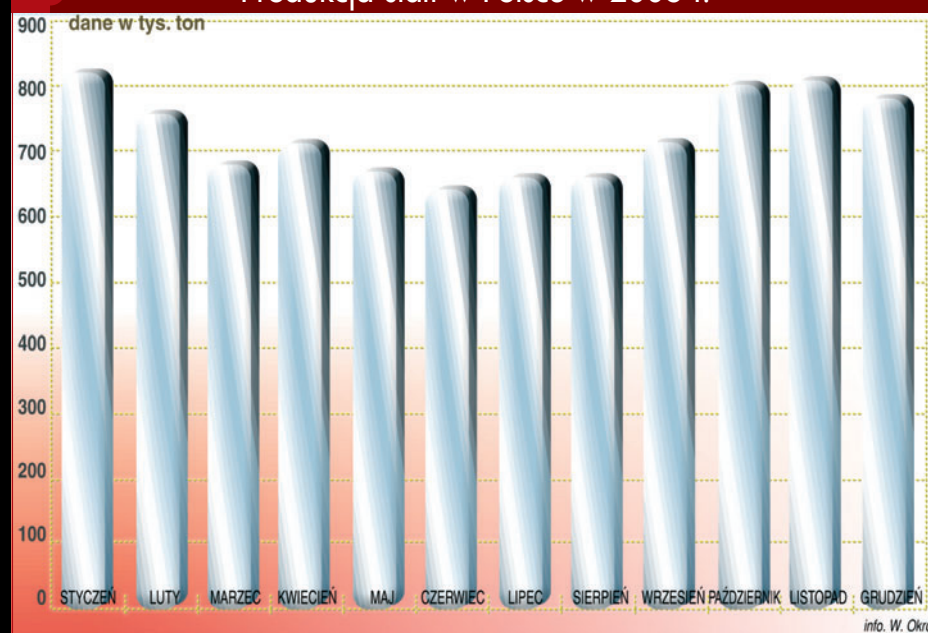
oszacował, że światowa produkcja stali już w listopadzie ubiegłego roku przekroczyła miliard ton i była o 6,1 proc. wyższa niż w tym samym okresie 2004 r. Liderem były Chiny, które wyprodukowały jej 317,7 mln ton, czyli o 25,5 proc. więcej niż w tym samym okresie 2004 r. Eksperci IISI szacują, że wyłączając Chiny, światowa produkcja stali surowej wyniosła 694 mln ton, co stanowi wynik mniejszy o 0,9 proc. niż przed rokiem.

- W 25 krajach Unii produkcja sięgnęła 171,5 mln ton, co oznacza spadek o 3,8 proc., a w 15 państwach starej Unii - 151,17 mln ton, czyli 2,5 proc. mniej - wylicza Andrzej Ciepela, dyrektor Polskiej Unii Dystrybutorów Stali.

W Polsce spadek produkcji to m.in. efekt świadomego ograniczania produkcji, bo huty nie chcą dopuścić do spadku rentowności. Wszystko wskazuje na to, że nieźle im się to udało. Według danych Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej (HIPH), ograniczenie produkcji przełożyło się na wzrost cen wyrobów stalowych - o 27 proc. w eksporcie i o 12 proc. w imporcie.

- Nie ma powodów do niepokoju, gdyż najgorsze mamy już za sobą - uspokajał na branżowej konferencji w Katowicach Romuald Talarek, prezes HIPH. - Huty będą musiały zmienić dotychczasową filozofię działania. W przemyśle stalowym mamy bowiem do czynienia z nowym podejściem - nie chodzi o ilość wyprodukowanej stali, ale przede wszystkim

Produkcja stali w Polsce w 2006 r.



kim liczą się efekty ekonomiczne. Producenci będą musieli także sprostać coraz bardziej ostrym normom w zakresie ochrony środowiska.

### Możliwa zmiana struktury

Według przedstawiciela HIPH, najważniejszym zadaniem dla krajowego hutnictwa jest zmiana struktury produkcji. To pozwoliłoby zastąpić rosnący import wyrobów wysoko przetworzonych, głównie blach przeznaczonych na potrzeby przemysłu samochodowego, stoczniowego i AGD.

Zmianie może ulec także struktura własnościowa na polskim rynku producentów stali. Dominujący obecnie Mittal Steel może stracić pozycję lidera, ponieważ jest atakowany zarówno przez związki zawodowe, które oskarżają go o transfer wyprowadzonego zysku za granicę i nierealizowanie inwestycji, oraz przez polityków, którzy uważają, że koncern kupił polskie huty po zaniżonej cenie. Możliwe jest nawet powtórzenie prywatyzacji Polskich Hut Stali (obecnie Mittal Steel Poland), na co bardzo liczy Związek Przemysłowy Donbasu.

Ukraiński inwestor jest gotów kupić Mittal Steel Poland, jeżeli polski rząd zdecydowałby o ponownej prywatyzacji przedsiębiorstwa. Przedstawiciele koncernu Mittal Steel twierdzą, że cena, jaką zapłacono za PHS, odzwierciedlała wartość rynkową firmy w momencie jej przejęcia, ale Samoobrona chce złożyć w Sejmie wnioski o powołanie komisji śledczej do zbadania prywatyzacji PHS.

Nie czekając na komisję śledczą, hutnicza „Solidarność” złożyła doniesienie do prokuratury, oskarżając Mittal Steel Poland SA, że wyprowadza ze spółki 200 mln dolarów zysku z kupionej przez siebie byłej Huty Katowice i 300 mln dolarów z Koksowni Zdzeszowice. Lokowane miałyby one być na Antylach Holenderskich, czyli w raju podatkowym, gdzie ma siedzibę firma-matka Mittal Steel Holdings N. V.

- Zarząd spółki złamał prawo. Nie postarał się o zgodę Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy na przeprowadzenie operacji przekraczających 20 proc. wartości kapitału zakładowego oraz nie realizował założeń biznesplanu i umowy prywatyzacyjnej - podkreślał po złożeniu doniesienia Władysław Mołęcki, przewodniczący NSZZ „S” w oddziale MSP SA w Dąbrowie Górniczej.

Związkowcy przypominają, że pieniądze z zysku miały iść na inwestycje. Tymczasem za cały zysk z 2004 r. (1,7 mld zł, czyli nieco ponad 500 mln USD) kupiono obligacje.

- Zarząd spółki kupił obligacje firmy-matki, bo już po sześciu miesiącach będzie miał zysk 1,5 proc. powyżej inflacji – tłumaczy Jacek Mireński, reprezentujący MSP SA. - To będzie dodatkowe dziesięć milionów dolarów zysku w skali roku. Podatki od dochodu zostaną zapłacone w Polsce.

Opinię zarządu spółki podzieliła śląska prokuratura, która umorzyła śledztwo, ponieważ nie do-

patrzyła się objawów przestępstwa w działalności inwestycyjnej spółki.

Niemniej istotne niż rozstrzygnięcia dotyczące przyszłości w Polsce Mittal Steel Holdings będą działania podjęte przez Romana Karkosika, który planuje połączyć kontrolowane przez siebie firmy.

Strategia spółek sektora metali nieżelaznych, które wejdą w skład połączonej grupy, oparta będzie w dużej mierze na kontynuacji działań podjętych już w roku ubiegłym i zmierzających przede wszystkim do obniżania kosztów działalności oraz zwiększania wartości aktywów spółek. W 2005 roku przeniesiono już działalność handlową Impexmetal bezpośrednio do podmiotów produkcyjnych: handel wyrobami z miedzi został przejęty przez Hutmen, wyrobami z cynku przez Silesia, a wyrobami z ołowiu przez BATERPOL.

W Aluminium Konin kontynuowany będzie program inwestycyjny rozpoczęty w 2004 r., związany z kompleksową modernizacją linii wyrobów cienkich. Jego wartość wyniesie ok. 200 mln zł, a zakończenie przewidziane jest na trzeci kwartał tego roku. Dzięki realizacji programu wzrosną możliwości produkcyjne wyrobów walcowanych, zdecydowanie poprawi się ich jakość oraz rentowność produkcji. Rozszerzą się również możliwości zbytu. W BATERPOL SA na początku tego roku uruchomiona zostanie nowa instalacja do odsiarczania paty ołowiowej i jej przetopu na ołów surowy oraz produkcji krystalicznego siarczanu sodu i utylizacji zużytego elektrolitu. Koszt tej inwestycji wyniósł 36 mln zł, a efektem będzie zdecydowany wzrost odzysku ołowiu ze zużytych akumulatorów.

Zmiany zachodzące na rynku producentów stali są korzystne dla stoczni, które mogą liczyć na dalsze obniżanie ceny surowca na skutek konkurencji pomiędzy dwoma międzynarodowymi koncernami i tworzącą się silną polską grupą. Dowodem na to jest np. coraz większa dywersyfikacja zamówień Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. między zakładem należącym do Przemysłowego Związku Donbasu a Hutą Batory, należącą do polskiej Alchemii.

Pojawia się też zagrożenie, którym jest niepewna sytuacja i intencje hinduskiego koncernu. Jeżeli dojdzie do powtórnej prywatyzacji oznaczać to będzie, że stracono miesiące, które ze względu na globalną hossę doskonale nadawały się do przeprowadzenia inwestycji. Są one niezbędne, żeby największe polskie huty mogły zgodnie z tym, co sugeruje Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa, zmienić strukturę produkcji i lepiej zaspokajać potrzeby m.in. stoczniowe.

**Maciej Goniszewski**

# Stabilizacja budzi niepokój

Luty był na rynku walutowym całkowitym przeciwieństwem stycznia. W pierwszym miesiącu 2006 roku dolar taniał w stosunku do innych walut, a w lutym drożał. Wpływ na to może mieć m.in. rosnąca stopa funduszy federalnych amerykańskiego banku centralnego, co powoduje, że rośnie zapotrzebowanie na dolary wśród inwestorów zainteresowanych zakupem amerykańskich obligacji i instrumentów rynku pieniężnego.

Luty 2006 roku jest miesiącem historycznym dla polskiego rynku finansowego. Po obniżeniu pod koniec stycznia stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej do najniższego poziomu w historii – 4,25 proc. – stały się one niższe niż amerykańskie stopy procentowe, które dla odmiany po podwyżce wzrosły do 4,5 proc. Jakby tego było mało, w ostatnim dniu lutego, RPP znowu obniżyła stopy procentowe do poziomu 4 proc.

## Stopy w dół

Teoretycznie jest to sytuacja niekorzystna. Stabilna i niósąca ze sobą ryzyko zdecydowanie mniejsze niż polska gospodarka amerykańska oferuje inwestorom wyższe oprocentowanie obligacji. Wiele miesięcy wcześniej zastanawiano się nad problemami, jakie może stworzyć taka sytuacja. Okazało się, że naszej walucie to nie zaszkodziło. Polska gospodarka jest na tyle atrakcyjna dla inwestorów, że znajdują dla siebie lokaty kapitału poza rynkiem pieniężnym (akcje, nieruchomości), a zwiększając zapotrzebowanie na naszą walutę, umacniają ją.

- Obniżenie krajowych stóp procentowych z reguły prowadzi do spadku rentowności obligacji i instrumentów rynku pieniężnego – mówi Wojciech Kuryłek, główny ekonomista Kredyt Banku. - Jednocześnie obniżenie stóp procentowych najczęściej skutkuje poprawą wyceny spółek notowanych na gieł-





dzie. Zatem analizując wpływ obniżenia stóp procentowych w Polsce do poziomu poniżej obowiązującego w USA, warto zwracać uwagę na bardziej skomplikowaną naturę rynków finansowych i nie utożsamiać ich tylko z rynkiem pieniężnym, aby nie wyciągać zbyt pochopnych wniosków.

Złotówka cały czas, niezależnie od zamętu politycznego i decyzji RPP, funkcjonuje na rynku według dwóch zasad – stałego umacniania się wobec euro i powielania kursu tej waluty względem dolara. Zgodnie z tą tendencją, także w lutym zmniejszyła się cena europejskiej waluty z 3,82 na początku miesiąca do 3,77 na koniec miesiąca. Podobnie złotówka zachowywała się w stosunku do brytyjskiego funta i norweskiej korony. Dzięki temu umocnieniu złotówka nie traciła, ale i nie zyskiwała do dolara, mieszcząc się w przedziale 3,15 – 3,20 zł przez cały miesiąc. W stosunku do walut azjatyckich nasza waluta słabła, ale warto pamiętać, że yen jest obecnie najtańszy od pięciu lat. Podobnie jest z funtem, a inne waluty też są znacząco tańsze niż w minionych latach.

### Złoty będzie słabnąć?

Tak wysoka wartość złotówki, a także wspomniane już wyższe oprocentowanie stóp w USA, sprawia, że wielu analityków spodziewa się w najbliższych tygodniach osłabienia naszej waluty. Jako argumenty na poparcie tej tezy przytaczają dane dotyczące produkcji przemysłowej, która w styczniu spadła drugi raz z rzędu, tym razem o 8,3 proc., po spadku grudniowym o 1,3 proc. Zmniejszyła się też sprzedaż detaliczna – o 26,3 proc. Negatywne sygnały docierają także ze strony rządu. Premier Kazimierz Marcinkiewicz zapowiedział, że budżet na 2007 rok będzie przewidywał wzrost wydatków na cele społeczne.

- Właśnie nad tym pracujemy – mówił premier. - Na tym polega nasza polityka. Solidarne państwo to jest dzielenie się sprawiedliwe wzrostem gospodarczym ze wszystkimi. To jest rzecz, która jest oczywista. Rząd pracuje obecnie nad znalezieniem środków na pokrycie tych wydatków. Chodzi o takie zwiększenie dochodów i jednocześnie takie zmniejszenie wydatków niepotrzebnych, żeby prowadzenie takiej polityki było możliwe.

### Pod znakiem dolara

Na rynku międzynarodowym luty upłynął pod znakiem wzrostów dolara, który potaniał jedynie w stosunku do chińskiego yuana, którego kurs ograniczony przez tamtejszy rząd daleki jest od rzeczywistej wartości. Wzrosty te wynikały w dużej części z korekty wcześniejszego znacznego osłabienia amerykańskiej waluty i pod koniec miesiąca wyczekiwane były już spadki. Jako jeden z powodów wymieniano możliwy wzrost ceny ropy.

- Ceny ropy mogą rosnać, bo w Iraku sytuacja jest coraz gorsza, rebelianci w Nigerii znowu grożą instalacjom, no i sprawa Iranu niedługo wejdzie na wokandę Rady Bezpieczeństwa ONZ – tłumaczy Piotr Kuczyński z WGI Dom Maklerski.

Spekulacje takie dodatkowo podgrzewała wyjątkowa stabilizacja kursu euro do dolara w drugiej połowie lutego. Cena euro oscylowała w tym czasie między 1,18 a 1,19 USD. Powodem takiej sytuacji było starcie dwóch frontów. Z jednej strony inwestorzy oczekiwali na dalsze podwyżki stóp procentowych w Stanach Zjednoczonych, a z drugiej strony pojawiły się równie silne nadzieje na to, że koszt pieniądza będzie podnosił także Europejski Bank Centralny. Do tego dołączyła się jeszcze Japonia, gdzie prezes banku centralnego nie wykluczył odejścia od dotychczasowej polityki taniego pieniądza. Możliwość taka powstała, ponieważ produkcja przemysłowa Japonii wzrosła w styczniu o 0,3 proc. i był to szósty miesiąc wzrostów (najdłuższy taki okres od 1997 roku). Wzrosła także sprzedaż detaliczna – o 3,1 proc. Minister finansów Tanigaki stwierdził co prawda, że niebezpieczeństwo deflacji nie minęło, ale chyba bardziej chciał w ten sposób powstrzymać umacnianie się yena, aniżeli wpłynąć na bank centralny. W efekcie zapowiedzi yen gwałtownie podrożał, ale ponieważ pod koniec stycznia taniał, miesięczny bilans wyszedł prawie na zero.

### Chińczycy mieli rację?

Luty, który właściwie był miesiącem stabilizacji kursów, kończył się nerwowym wyczekiwaniem, w którym kierunku stabilizacja się wychyli. W żadnej z analizowanych gospodarek nie pojawiły się sygnały, które zapowiadałyby wzrosty lub spadki. W żadnej poza Chinami, które jednak nie mają wolnego kursu juana. Impulsem do wzrostów tej waluty byłaby bez wątpienia prognoza Roberta Mundella, laureata Nagrody Nobla w dziedzinie ekonomii z 1999 roku, który stwierdził, że Chiny będą rozwijać się w tempie co najmniej siedmiu procent rocznie przez najbliższe 20 lat. Rozwój ten jest możliwy tylko dzięki kontrolowaniu kursu waluty.

Zdaniem Mundella, zbyt duża zmiana kursu juana mogłaby doprowadzić m.in. do obniżenia o połowę wzrostu gospodarczego, sięgającego obecnie około dziewięciu procent, zmniejszenia zysków firm i inwestycji zagranicznych, oraz do zwiększenia bezrobocia. Amerykański noblista uważa, że nadmierna aprecjacja juana mogłaby nawet spowodować kryzys finansowy w Chinach.

Czyżby Polska popełniła w latach 90. błąd?

**Maciej Goniszewski**



# Rejsem do klienta



Fot. Frank Lose

Ostatnie lata w przewozach promowych pasażerskich i frachtowych przyniosły wiele zmian. W czasach, gdy potencjalny pasażer, chcąc dostać się z jednego brzegu na drugi, nie musi wcale korzystać z promu, oferowanie prostej usługi transportowej już nie wystarcza. Coraz częściej rejs staje się produktem zaadresowanym do konkretnych docelowych grup klientów.

Odkąd na promach kursujących pomiędzy krajami Unii Europejskiej zakazano sprzedaży wolnocłowej, spadła liczba pasażerów robiących zakupy w pokładowych sklepach, a więc także i dochody armatorów generowane przez taką sprzedaż. To z kolei przyczyniło się do spadku w liczbie przewozów pasażerskich. Na Bałtyku „wolnocłówki” możemy jeszcze spotkać w połączeniach z Norwegią, która nie jest członkiem Unii, oraz z Wyspami Alandzkimi, które choć należą do Finlandii (członka UE), posiadają autonomię.

## Zarabiają z „burty”

Ze względu na cel podróży można wyróżnić dwie podstawowe grupy pasażerów. Pierwsza to ci, którzy traktują prom tylko jako środek transportu. Druga grupa to wycieczkowicze, dla których prom to miejsce zabawy, zakupów i odpoczynku. To właśnie ten drugi „target” jest szczególnie atrakcyjny dla armatorów, którzy o takich pasażerów zabiegają. Formą tych zabiegów jest np. rozdawanie biletów w biurach i innych miejscach pracy na rejsy okrężne – wycieczkowe, popularne w Skandynawii, a w Polsce nieznanne. Praktyka opłacalna, zwłaszcza poza sezonem turystycznym, bo właśnie przychody z tzw. „burty”, czyli konsumpcja i sprzedaż, mogą pokryć znaczną część kosztów. Dzięki takim zabiegom promy armatorów takich jak np. Color Line czy DFDS przewożą setki tysięcy pasażerów - wycieczkowiczów. Choć z Polski nie odchodzą aż tak luksusowe jednostki wycieczkowe jak z Oslo, Sztokholmu, Kopenhagi czy Helsinek, to jednak nie znaczy, że takie rejsy u nas się nie odbywają.



Wszyscy armatorzy obsługujący połączenia promowe z Polski mają w ofercie atrakcyjne, posezonne rejsy wycieczkowe (koszt takich wyjazdów to ok. 25 proc. normalnej ceny w sezonie turystycznym). Dzięki nim możemy po korzystnej cenie zwiedzić Kopenhagę, Ystad, Karlskronę czy Sztokholm.

### Prom jak wycieczkowiec

To walka o klienta - wycieczkowiec (bądź strach przed jego utratą) zmusza armatorów do budowy nowych, coraz bardziej luksusowych promów (przykładem może być zbudowany w 2004 roku prom *Color Fantasy* dla norweskiego armatora Color Line) lub modernizacji części pasażerskiej (jak np. remonty dokonane na wszystkich jednostkach duńskiego DFDS, kilku promach szwedzkiej Steny, czy dwóch ekskluzywnych jednostkach fińskiej Silja Line).

Mimo malejącej globalnie liczby przewozów pasażerskich (w Polsce rynek ten w 2005 roku wzrósł zaledwie o jeden procent w stosunku do roku 2004), nie jest źle. Konkurentem armatorów promowych stają się linie lotnicze - zarówno tanie, jak i klasyczne, kuszące pasażerów wciąż nowymi promocjami. Z tego punktu widzenia wciąż rosnąca liczba lotnisk, do których możemy dolecieć z Polski po całkiem przyzwoitej cenie - porównywalnej z ceną biletu promowego, czy zapowiadany na lata 2005-2009, 11 - proc. rozwój rynku lotniczego w Polsce nie będą działały na korzyść armatorów.



Fot. Jakub Bogucki

### Bardzo Ważny Kierowca

W przypadku przewozów samochodów ciężarowych (frachtu) notowany jest wzrost od kilku do kilkunastu procent w skali roku, co cieszy armatorów i pozwala na pokrycie ewentualnych strat związanych ze spadkiem przewozów w innych grupach. Zwiększająca się wymiana handlowa między krajami Unii przyczynia się do rozwoju transportu drogowego. Coraz ważniejszą grupą klientów dla przewoźników promowych stają się więc kierowcy tirów. Jak można się dowiedzieć od starych marynarzy, kiedyś walciono o tirowców przy pomocy pa-

**Jeden z pokładów samochodowych odnowionej Steny Baltici. W związku ze wzrastającą liczbą przewozów frachtowych, na promach dobudowuje się dodatkowe pokłady samochodowe.**

**Stale podnoszenie jakości usługi gastronomicznej spotyka się z uznaniem pasażerów. Na zdjęciu nowa cafeteria na przebudowanej Stenie Baltice.**



**Silja Serenade to jeden z dwóch (drugim jest Silja Symphony) ekskluzywnych promów przewoźnika Silja Line, pływających na trasie Sztokholm – Helsinki.**



Fot. Jakub Bogucki

czek z prezentami. Dziś przy wyborze dogodnej przesyłki promowej branych jest pod uwagę więcej czynników, dlatego linie promowe dwoją się i troją, aby pozyskać jak najwięcej z tej grupy klientów. Pojawiają się coraz to nowe udogodnienia dla firm spedycyjnych i ich kierowców. Ostatnio w modzie jest wprowadzanie pełnej obsługi biletowej dla frachtu i ciężarówek przez Internet (w przypadku pasażerów i ich samochodów taka obsługa wprowadzona była przez niektóre firmy już kilka lat temu). Na przełomie ostatnich 15 lat kierowca ciężarówki ze zwykłego pasażera stał się ważnym klientem, dla którego tworzy się osobne miejsca do wypoczynku – kluby oraz oddzielne stołówki z pełną ofertą gastronomii. Z myślą o kierowcach powstają programy lojalnościowe, w których mogą oni zdobywać drobne upominki z logiem armatora.

### Stocznie się cieszą

Wzrost przewozów frachtowych spowodował także boom na usługi stoczniowe. Przebudowy, przedłużenia, dodatkowe pokłady – armatorzy robią co mogą, by tylko pozyskać dodatkową przestrzeń na car-decku. Chodzi o przewiezienie większej liczby TIR-ów i zmniejszenie liczby niezadowolonych klientów, których pojazdy nie zmieściły się na prom.

Każdą linię promową można scharakteryzować poprzez wielkości przewozów w poszczególnych grupach (pasażerowie/

samochody osobowe/TIR-y/wagony), długości rejsu itp. To właśnie zmiany tych wielkości stoją za omawianymi wcześniej przebudowami oraz zmianami w tonażu. Armatorzy często zamiast przebudowywać promy, decydują się na ich lepsze rozlokowanie, jeśli posiadają inne jednostki i połączenia promowe, bądź pozbywają się jednych i kupują całkiem inne, bardziej odpowiadające charakterowi linii, na której mają pływać. Przykładów z ostatnich lat jest wiele: Stena Line przebudowała promy *Stena Baltica* i *Stena Nautica*, Polferries wprowadził prom *Wawel*, a Unity Line *Gryfa*, Destination Gotland przedłużył swój rorowiec *Gute*.

W 2005 roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. gruntownie zmodernizowano i przebudowano promy takich armatorów jak Color Line (*Color Festival* i *Christian IV*), Unity Line (*Gryf*), Polferries (*Wawel*), Stena Line (*Stena Baltica*). Wiele stoczni Europy - fińska Aker, włoska Fincantieri, holenderska Merwede czy niemiecka Flensburg - ma pełne portfele zamówień na promy. Armatorzy widząc ogólny boom i posiadając wolny tonaż na skutek odbioru nowych jednostek, rozglądają się za nowymi połączeniami. Ostatnio nieoficjalnie mówi się o możliwości otworzenia przez Finlines połączenia towarowego z Malmö w południowej Szwecji do Świnoujścia, za czym właśnie przemawia fakt posiadania wolnego tonażu po odbiorze w maju 2005 r. nowych ro-pax'ów ze stoczni Fincantieri we Włoszech.

### Rachunek ekonomiczny

Ciekawa jest także kwestia długości rejsów. Rejsy wycieczkowe często są specjalnie wydłużane, co nie dziwi, bo dla armatora oznacza to większe wpływy do kasy od przewożonych pasażerów balujących na pokładzie. Z kolei firmom spedycyjnym oraz pasażerom, dla których prom jest tylko środkiem transportu, zawsze się spieszy. To właśnie przez wzgląd na te dwie grupy nowozamawiane jednostki mają być zarówno pojemne, jak i szybkie oraz ekonomiczne. Ze względu na rosnące ceny paliw część armatorów odchodzi od szybkich katamaranów. Niemiecki TT Line w 2004 roku pozbył się swojego HSC TT *Dolphin* właśnie z powodu generowanych przez tę jednostkę kosztów. W ich miejsce zamawia się pojemne konwencjonalne promy, rozwijające prędkość około 30 węzłów, co pozwala armatorom na skrócenie o około 30 proc. długości rejsu w porównaniu ze starymi promami. Szybkie konwencjonalne promy ostatnio zamówił w fińskiej stoczni Aker norweski Color Line.

Niestety, nie wszyscy armatorzy korzystają z owoców frachtowego boomeru. DFDS (DFDS Tor Line), obsługujący niedawno połączenia towarowe z Gdańska, wycofał się z naszego kraju.

**Jakub Bogucki**

*Tajniki dzieł  
marynistów (3)*

# Polak *na Jamajce*

**Trzej nadzy chłopcy w słońcu, 1971, Montego Bay,  
Jamajka, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego.**



Fot. Ewa Merslak

W Polsce prawie nieznany. A szkoda.

Był marynarzem w służbie polskiej i brytyjskiej, z czasem awansował do stopnia kapitana żeglugi wielkiej.

Wszechstronnie utalentowany i obdarzony pasją badacza, sukcesy odnosił także jako malarz – marynista, a wykształcenie ściśle pozwoliło mu wnieść do teorii sztuki nowe treści.

26 marca 2006 roku mija setna rocznica urodzin Michała Leszczyńskiego Lestera (1906-1972).

Kariere zaczynał nietypowo. Lekcji rysunku i malarstwa udzielała mu matka Eleonora Leszczyńska z domu Walter. W latach 1919-1921 przyszył marynarz uczęszczał do... Szkoły Muzycznej im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Ostatecznie wybrał jednak Wyższą Szkołę Morską w Tczewie (później przeniesiono ją do Gdyni), którą ukończył w 1928 r. Z takim dyplomem nietrudno mu było zdobyć pracę w charakterze oficera na parowcu *Cap Padaran*, należącym do francuskiego towarzystwa żeglugowego „Chargeurs Reunis”. Statek ten odbywał rejsy na Daleki Wschód. Egzotyka tamtejszego krajobrazu, zwyczaj mieszkańców, a przede wszystkim charakterystyczne sylwetki statków mocno wryły się w pamięć młodego człowieka. Owocem tych obserwacji są zachowane w rękopisach opisy i bardzo szczegółowe rysunki przedstawiające statki z Chin, Indochin i Cejlonu.

### Kapitan, biznesmen, artysta...

Po powrocie do Polski w 1930 roku Leszczyński był przez dwa lata pilotem w porcie gdyńskim, potem pływał na statkach żaglowych *Elemka* i *Zawisza Czarny*. Jego życie wypełniała praca, a on sam

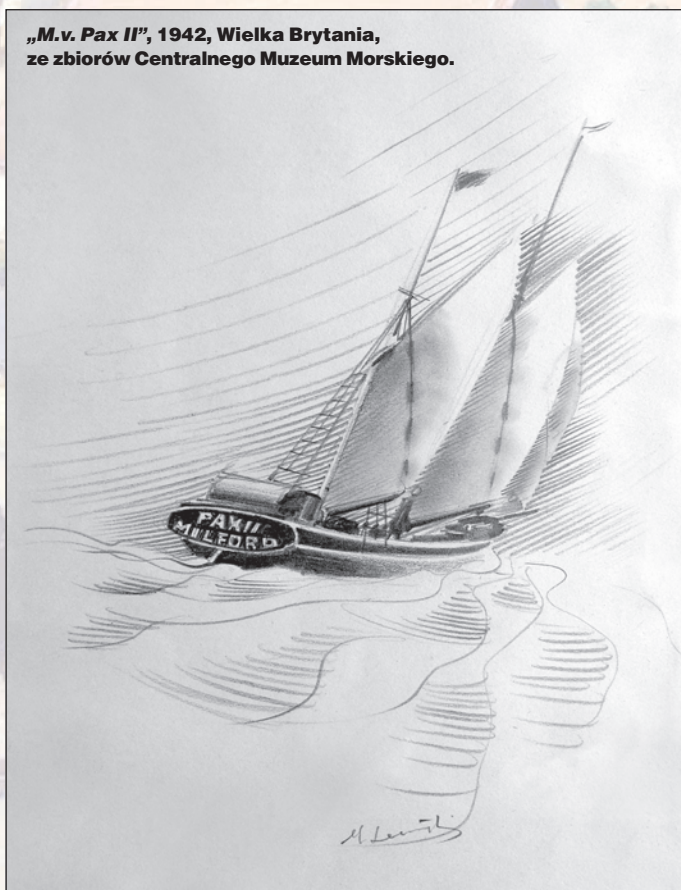
nie potrafił osiedlić się w jednym miejscu. Zmieniał kraje pobytu i pracodawców. To potrzeba ciągłej zmiany kazała mu wybrać zawód marynarza. W roku 1937 przeniósł się do Wielkiej Brytanii, pływał na statkach, najpierw jako oficer, a od 1942 roku, po uzyskaniu dyplomu kapitana żeglugi wielkiej, jako kapitan pełnił służbę na statkach żaglowych, m.in. trzymasztowych szkunerach *Orion* i *Maud Mary*, kecz *Garlandstone* i statkach parowych, jak s.s. *Rataj*. Angażował się w działalność organizacji zawodowych skupiających oficerów marynarki handlowej, był współzałożycielem, a w latach 1940-1941 sekretarzem generalnym Stowarzyszenia Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiooficerów Polskiej Marynarki Handlowej. Próbował swych sił również w biznesie, był jednym ze współzałożycieli powstałej w 1941 r. polsko-brytyjskiej spółki żeglugowej „Garland Shipping Company”. Tuż po wojnie, 22 grudnia 1945 roku wrócił do Polski, by niespełna dwa lata później... powrócić do Anglii. Czekala tam na niego żona, Angielka Peggy Lester, z domu Davies. W Anglii zaczął odczuwać dolegliwości związane z nawracającą infekcją górnych dróg oddechowych. Dlatego w 1952 r. prze-

„M.v. Garlandstone”, 1942, Wielka Brytania, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego.



Fot. Mirosław Bracki

„M.v. Pax II”, 1942, Wielka Brytania, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego.



Fot. Mirosław Bracki

szedł w stan spoczynku i wraz z żoną opuścił Anglię, by na stałe zamieszkać na Jamajce. Znalazł tam idealne warunki do malowania - ostre słońce, egzotyczną przyrodę i życzliwe mu otoczenie.

### Od biedy do domu z basenem

Malował przez wszystkie lata swojej pracy zawodowej. Ale dopiero gdy osiedlił się na Jamajce, mógł poświęcić się tej pasji bez reszty. Był swoim własnym marszandem, w Montego Bay otworzył galerię. Malował pejzaże, kwiaty, portrety i kompozycje figuralne, a także niewielkie rysunki przedstawiające konkretne statki, z którymi autor był związany zawodowo i które znał jak mało kto. Gdy w 1952 r. przybył na Jamajkę, był - jak sam mówił - bez grosza przy duszy. Pod koniec życia był już człowiekiem zamożnym, którego stać było na wybudowanie trzech domów z basenem i ogrodem! Wszystko dzięki sprzedanym obrazom. Jego bezpośredniość i życzliwość w kontaktach z ludźmi pozwalały utrzymywać ciepło, a nawet zażyłe stosunki z rdzennymi mieszkańcami Belmont koło Montego Bay, gdzie mieszkał. Swoje kompozycje figuralne tworzył zawsze malując żywych modeli.

### Samouk, krytyk i teoretyk sztuki

Michał Leszczyński nie ukończył studiów artystycznych. Dokumenty Krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych potwierdzają odbycie przez niego w roku akademickim 1933-34 dwóch semestrów w pracowni malarza **Władysława Jarockiego** (1879-1965). On sam wspominał też zajęcia w pracowniach **Józefa Mehoffera** (1869-1946) i **Kazimierza Sichulskiego** (1879-1942). Już w latach 30. prezentował swoje prace w warszawskiej Zachęcie, gdzie dostał nagrodę specjalną. Naukę kontynuował w Anglii, dokąd przeprowadził się w 1937 r. Tam również wystawiał w galeriach londyńskich. Niedostatki formalnego wykształcenia uzupełniał samodzielnymi studiami. Był nie tylko praktykiem, ale również teoretykiem sztuki. W Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku znajdują się liczne rękopisy malarza, przechowywane z pietyzmem przez Dział Dokumentacji. Wyłania się z nich osobowość artysty, jego ścisły, analityczny umysł, nakazujący mu poszukiwanie matematycznych reguł rzą-



Portret starszego mechanika Jana Cyglera, 1934, Gdynia, Polska, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego.

dzących proporcją w sztuce. Stworzył koncepcję tzw. złotego cięcia, czyli proporcji doskonałej. Zagadnieniem tym przed nim interesowało się wielu wybitnych myślicieli i artystów, jak chociażby **Pitagoras** czy **Leonardo da Vinci**. Ten ostatni cieszył się zresztą szczególną estymą artysty. Poświęcił mu esej (zachowany w rękopisie) „Trzy spotkania z Moną Lisą” - ciekawe studium o percepcji dzieła sztuki. W archiwaliach pozostałych po artyście znajdują się również liczne wykresy perspektywy malarzkiej, obszernie omówione oraz wysoce oryginalne rozważania o kolorze, jego energii, które opierał na dokonaniach fizyki teoretycznej, odwołując się do kon-

cepcji **Maxa Plancka** i **Alberta Einsteina**. Wywiódł z nich teorię o czterech strefach kolorystycznych składających się na atmosferę kuli ziemskiej - pomarańczowej, żółtej, zielonej i niebieskiej. Szczególnie dużo miejsca poświęca artysta strefie żółtej, nazywając ją życiodajną. Z bogatego dorobku artysty w dziedzinie teorii o sztuce kilka prac ukazało się drukiem, jak chociażby poradniki dla artystów i szkice teoretyczne: „Marine Perspective”, wydane przez niego w Londynie w 1966 r. i opatrzone wykresami perspektywy malarzkiej i licznymi rysunkami jednostek pływających, czy „How to Draw Sails and Sea”, wydane w Londynie w 1946 r.

Prace Michała Leszczyńskiego Lestera przechowywane są w zbiorach muzealnych Wielkiej Brytanii i na Jamajce oraz w wielu kolekcjach prywatnych za granicą, w Polsce jest ich niewiele. Największa kolekcja jego obrazów, akwarel i rysunków znajduje się w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. Dokumentuje ona wrywkowo dwa różne okresy jego twórczości - pierwszy do roku 1952 i późniejszy, jamajski, po roku 1952 do śmierci w 1972 r.

### W słońcu Jamajki

Na przekór chronologii zaczniemy od obrazu olejnego, najważniejszego i najbardziej dojrzałego ze znajdujących się w zbiorach muzeum. Pochodzący z Jamajki obraz „Trzej nadzy chłopcy w słońcu” (1971 r.) przedstawia słoneczną, piaszczystą plażę i trzech leżących na piasku czarnoskórych chłopców, skadrowanych z cokolwiek nienaturalnej, „żabiej” perspektywy w ulubionym przez artystę

skrótce perspektywicznym. Obraz robi wrażenie. Wydaje się naturalistyczny i ekspresyjny zarazem. Głównie za sprawą eksperymentowania z kolorem i kontrastem światła i cienia. Cokolwiek niesamowity wyraz artystyczny osiągnął malarz środkami wywodzącymi się z tradycji sztuki pierwszej ćwierci XX w., przefiltrowanymi przez własny temperament i doświadczenie. Widoczne jest tu zamiłowanie do wywodzącego się z secesji, dekoracyjnego, „miękkiego” rysunku i wyrazistego konturu. Nie bez przyczyny Michał Leszczyński wskazywał na **Mehoffera** i **Sichulskiego** jako swych mistrzów. Na tym podobieństwa się kończą. Czarny, agresywny kontur Leszczyńskiego nie jest jak u artystów secesji „czysty”, regularny, zbliżony do ołowianej, witrażowej ramki, lecz nieregularny, raz gruby, gdzie indziej cienki, a czasami wręcz w ogóle zanika, tak jakby był „wysany” przez wypełniający go kolor. Również plama barwna, jaką posługuje się artysta, mimo że unika różnic walorowych,

nie jest tak płaska i monochromatyczna, lecz wzbogacona impastowo (w malarstwie olejnym impast to wypukłe nałożenie farby pędzlem lub szpachlą dla oddania efektów światła albo wzbogacenia faktury) kładzionymi refleksami innych, czasami kontrastowych kolorów.

Inną charakterystyczną cechą malarstwa Leszczyńskiego jest cielesność przedstawionych postaci, widoczna zarówno w swobodnej impresji kolorystycznej na temat karnacji ciała rasy czarnej, świetlistej i rozjaśnionej w słońcu, ale rzucającej czarny bądź granatowy aksamitny cień, jak również w nieomal rzeźbiarskim modelunku. Przedstawione postacie nie są abstrakcyjne, to konkretne osoby, służące artyście jako modele. Tylko jedna postać - chłopiec po prawej - zwrócona jest przodem do widza.

Nasycona, żywa kolorystyka obrazu, złotożółty piasek i turkusowe morze, przywodzące na myśl twórczość Gauguina, są podyktowane obserwacją natury, klimatem, słońcem i światłem Jamajki.



Aberdeen, 1945, Wielka Brytania, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego.

Ten wyrazisty, pełen ekspresji obraz, operujący śmiałyymi skrótami perspektywy oraz żywym, jaskrawym kolorem, nijak się ma do wizerunku Leszczyńskiego - klasycysty, jaki jawi się nam w pracach teoretycznych.

### Technika akwarelowa

Całkowicie odmienną pracą, namalowaną w technice akwarelowej, jest „Aberdeen” (1945 r.). Inna technika, inny okres twórczości i region geograficzny, inny styl. Na próżno szukać by tu konturu, tak charakterystycznego dla „Trzech nagich chłopców w słońcu”, tutaj plama barwna rozlewa się swobodnie. Tonacja obrazu jest chłodna, kolor zaś klarowny i czysty, dobrze oddaje wilgotny klimat wybrzeży Szkocji, mgłę, przezroczystość i zmienność wody morskiej, malowaną od chłodnych, szarawych błękitów po szmaragdową zieleń. Nie jest to odosobniony przykład zastosowania techniki akwarelowej w twórczości artysty, o czym świadczy „Portret szkunera „Elemka” (1934 r.), ujęty w tak naturalny sposób, że nie ma wątpliwości, że namalował go artysta - człowiek morza.

### Portrecista ludzkiej psyche

W obrazie „Portret starszego mechanika Jana Cyglera” (1934 r.) jawi nam się Leszczyński jako zdolny portrecista. Widzimy zindywidualizowany wizerunek mężczyzny o pociągłej twarzy i wysokim, łysiejącym czole, ostrym nosie i wąskich, lekko zaciśniętych ustach z opuszczonymi kącikami, nadającymi twarzy wyraz powagi i smutku. Oczy portretowanego, utkwione w bliżej nieokreślony punkt, jakby unikające wzroku portrecisty, sygnalizują charakter zdystansowany i melancholijny. Całości dopełnia niedbały strój z lekko wygniecionym kołnierzykiem. Jest to niewątpliwie portret z rodzaju, jaki określa się mianem psychologicznego, gdzie artysta oddaje nie tylko rysy przedstawianej postaci, ale stara się nam powiedzieć coś o charakterze modela, dzięki czemu między obrazem a widzem nawiązuje się szczególna więź.

### Unikatowe rysunki

Leszczyński portretował nie tylko ludzi. W zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku znajduje się kilka rysunków o unikatowej wartości. To wizerunki konkretnych statków: dwumasz-



„Portret szkunera Elemka”, 1934, Polska, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego.

towego szkunera *Pax II* oraz kecza *Garlandstone*. Te dwa statki eksploatowane były przez spółkę żeglugową „Garland Shipping Company”, której Michał Leszczyński Lester był współzałożycielem, na *Garlandstone* pływał też jako kapitan. Dwa niewielkie, ale za to niezwykle precyzyjne rysunki znamionują nie tylko biegłego rysownika, ale również artystę związanego z morzem. Widoczne jest to w doskonale uchwyconych proporcjach portretowanych jednostek, naturalnym pochyleniu kadłuba na falach i wydętych na wietrze żaglach. Rysunki, choć wypracowane subtelnym cieniowaniem, sprawiają wrażenie lekkich i niewymuszonych. Są też dynamiczne i nie ma w nich tego sztucznego upozowania i sztywności statków, jakie wychodzą spod pędzla czy ołówka artystów nie znających morskiego rzemiosła. Wrażenie naturalności uzyskał artysta dodatkowo dzięki zastosowaniu skrótów perspektywicznych.

### Niestuszenie zapomniany

W Polsce Michał Leszczyński Lester jest malarzem trochę zapomnianym. Po wód? Działal poza krajem, a władze PRL do artystów-emigrantów odnosiły się nieufnie. W 1980 r. pod patronatem Ministerstwa Kultury i Sztuki odbyła się w Polsce wystawa jego prac, najpierw w Muzeum Historycznym Miasta Stołecznego Warszawy, później w nowej aranżacji w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. Pozostał po niej ślad w postaci kata-

logu „Michał Leszczyński Lester, 1906-1972, malarstwo, rysunek” autorstwa Lecha Krzyżanowskiego.

Próbę przypomnienia dokonań artysty-marynarza podjął w 2001 r. Międzynarodowy Klub Morza „Zejman” z siedzibą w Gdańsku. Jego pamięć uczczono monograficznym symposium mającym charakter kameralnego spotkania (3 lutego 2001 r.). Wygłoszono podczas niego kilka wspomnieniowych komunikatów.

Pewne rozczarowanie może budzić fakt, że w wielotomowym „Słowniku artystów polskich”, stanowiącym kompendium wiedzy o malarzach, tych wybitnych i tych pomniejszych, brak biogramu artysty. A przecież Michał Leszczyński Lester na tak podstawowy wyraz uznania na pewno zasługuje, zważywszy na oryginalną twórczość artystyczną oraz barwny życiorys. Doceniono go w Wielkiej Brytanii, przyznając mu w 1971 r. tytuł członka Królewskiego Towarzystwa Artystycznego (Fellow of Royal Society of Arts), mimo że Michał Leszczyński Lester do końca nie zrezygnował z manifestowania swej przynależności do Polski, sygnując swoje prace „M Leszczyński”, z pominięciem nazwiska Lester, które przyjął w latach 1940...

Liliana Giełdon

Cdn...

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

marzec 1996 r.

**01.03.** – powołanie spółki armatorskiej POL-Atlantic, której zadaniem było wykorzystanie jeszcze stosunkowo silnej pozycji PLO w przewozach kontenerowych na szlaku pln. Atlantyku (były lata, że PLO woziły tam ok. 10 proc. wszystkich kontenerów), a także dobrych kontaktów z gestorami ładunków z niezbyt odległego okresu, gdy PLO dysponowały czterema nowoczesnymi kontenerowcami typu con-ro, do akwizycji ładunków skonteryzowanych, głównie z rynku polskiego, na statki ACL-u i MSC, na których spółka POL-Atlantic miała zagwarantowaną dla swoich kontenerów określoną przestrzeń ładunkową (tzw. sloty).

**02.03.** – wodowanie w Stoczni Gdynia m/s *Doris Wulff* – pierwszego kontenerowca (18 336 DWT, 1205 TEU) z serii 8130

**21.03.** – zarejestrowano Polskie Stowarzyszenie Morskie - Gospodarcze im. Eugeniusza Kwiatkowskiego (dzisiaj przeżywa swoją drugą młodość), którego celem miała być integracja środowiska związanego z gospodarką morską w celu wypracowania polityki morskiej III RP. Pierwszym przewodniczącym został były wiceminister transportu i gospodarki morskiej - Zbigniew Sulatycki. Dziś kieruje nim obecny wiceminister transportu i budownictwa – Zbigniew Wysocki.

**29.03.** – podniesienie bandery Wysp Bahama na m/t *Penelope* – największym

polskim zbiornikowcu do przewozu płynnej siarki. To wspólne dzieło Stoczni Szczecińskiej i Gdańskiej Stoczni Remontowej, zbudowane na zamówienie spółki Polsteam Tankers z Grupy PŻM.

**29.03.** – wodowanie w Stoczni Gdańskiej *Pine Arrow* (49 tys. DWT) – pierwszego statku z serii B-684

20 lat temu

marzec 1986 r.

**05.03.** – w Stoczni Gdańskiej im. Lenina zwodowano zamówiony przez Transocean chłodniowiec *Kociewie*, pierwszy z serii statków typu B-364.



Fot. Archiwum  
**Transportowiec rybacki – chłodniowiec Kociewie**

**7-9.03.** – II Zjazd Ligi Morskiej, zakończony wyborem nowych władz. Prezesem zarządu wybrano Adama Nowotnika – kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej, a jego zastępcami Jerzego Szopę – byłego ministra żeglugi i Elżbietę Marszałek – szczególnie zasłużoną dla edukacji morskiej młodzieży, wybitną szczecińską pedagog, która również obecnie jest w ścisłym kierownictwie Ligi Morskiej i Rzecznicy.

**22.03.** – w Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie położono stępkę pod masowiec *Armia Ludowa*, pierwszy statek typu B-545.

30 lat temu

marzec 1976 r.

**01.03.** – utworzenie, zgodnie z zarządzeniem ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej Jerzego Olszew-

skiego, z dnia 31 stycznia 1976 r., Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, która na początek otrzymała z PŻM dziewięć statków: *Barlinek, Hajnówka, Ina, Krutynia, Ner, Odra, Orla, Ruciane i Sola*.

**20.03.** – w Stoczni Gdańskiej im. Lenina zwodowano dla Hapag Lloyd pierwszy w polskich stocznjach kontenerowiec komorowy *Caribia Express* o nośności 23 400 TEU i jednorazowej zdolności prze-



Fot. Słaskie Archiwum Morskie  
**Prototypowy kontenerowiec Caribia Express (B-463/1) przy nabrzeżu Stoczni Gdańskiej.**

wozowej 1416 TEU, którego generalnym projektantem był Zenobiusz Oleszko.

**28.03.** – Krystyna Chojnowska-Liskiewicz jako pierwsza w świecie kobieta wypłynęła na jachcie *Mazurek* w samotny rejs dookoła świata, który zakończył się w Gdańsku 20 marca 1978 r.



Fot. J. Drzemczewski  
**Krystyna Chojnowska-Liskiewicz – pierwsza kobieta, która samotnie opłynęła kulę ziemską (zdjęcie współczesne)**

Fot. Archiwum



**Krzysztof Kremky, dyrektor Polsteam Tankers, dziękuje stoczniovcóm za dobrą robotę. Obok stoją kpt. ż.w. Stefan Krella – dowódca m/t Penelope oraz Janusz Lembas – dyrektor naczelny PŻM.**



40 lat temu

marzec 1966 r.

**05.03.** – Zakłady Metalowe H. Cegielski w Poznaniu wyprodukowały 1441 silników (od 1958 r.) o łącznej mocy miliona KM.

Fot. Archiwum H. Cegielski-Poznań



Jeden z silników głównych wyprodukowanych w zakładach H. Cegielski Poznań S.A.

**06.03.** – w rozgłośni Polskiego Radia w Gdańsku nadano pierwszą audycję „Bałtycka Wachta” – magazyn Marynarki Wojennej.

**23.03.** – Stanisław Hueckel, dyrektor Instytutu Budownictwa Wodnego PAN w Gdańsku, przewodniczący Komitetu Badań Morza PAN i były rektor Politechniki Gdańskiej, a w latach 1934-39 budowniczy portów w Gdyni i Władysławowie oraz rozbudowy portów Pucku, Helu i Jastarni, został wybrany zagranicznym członkiem – korespondentem Akademii Nauki w Tuluzie we Francji.

50 lat temu

marzec 1956 r.

**18.03.** – w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod pierwszy trałowiec bazy projektu 254K, nazywany później *Żubr*.

Fot. Śląskie Archiwum Morskie



Trałowiec *Żubr* – pierwszy okręt projektu 254K, zbudowany w Stoczni Komuny Paryskiej w Gdyni.

**19.03.** – drobnicowiec PLO *Stalowa Wola* zatonął w Zatoce Biskajskiej w drodze z Izmiru do Gdańska, po przesunięciu



*Stalowa Wola* około 1950 roku.

się ładunku rudy; załoga została uratowana przez inny statek PLO *Hugo Kollątaj*.

60 lat temu

marzec 1946 r.

**05.03.** – w kanale La Manche (w rejonie Dover-Folkestone) frachtowiec *Kielce* (płynący z Southampton do Bremerhaven z ładunkiem amunicji) zatonął w wyniku kolizji z brytyjskim frachtowcem *Lombardy*; cała załoga została uratowana.

**05.03.** – trawler *Podole* został w sztormie wyrzucony na brzeg Islandii, porzucony przez załogę i uznany za utracony. Później został podniesiony i po naprawie, jako *Torkil Onundarson*, pływał jeszcze do 1953 r.

**12.03.** – do portu w Gdyni - Oksywiu zawinęły przedwojenne trałowce *Czajka*, *Mewa*, *Rybitwa* i *Żuraw*, zagarnięte przez Niemców po kampanii wrześniowej 1939 r., a odnalezione w Niemczech i rewindykowane.

**22.03.** – rozkaz naczelnego dowódcy Wojska Polskiego o sformowaniu Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego (SON-u) z siedzibą w Świnoujściu. Jego dowódcą wyznaczono (1 kwietnia) kmdra Włodzimierza Steyera, przedwojennego dowódcę Rejonu Umocnionego Helu.

**22.03.** – do Polski powrócił masowiec *Narocz* – jedyny statek z powstałej w 1939 r. w Gdańsku polskiej firmy żeglugowej Bałtycka Spółka Okrętowa (BSO), która w 1950 r. została upaństwowiona.

70 lat temu

marzec 1936 r.

**09.03.** – walne zgromadzenie akcjonariuszy przedsiębiorstwa Stocznia Gdynńska

S.A. podjęło uchwałę o postawieniu zakładu w stan likwidacji.

**24.03.** – minister spraw wojskowych wydał rozkaz o organizacji przysposobienia morskiego oraz powołania Rady Jachtingu Morskiego jako organu doradczego Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego. Jedną z pierwszych decyzji RJM było wybudowanie w Gdyni „Domu Żeglarsza” – reprezentacyjnego ośrodka żeglarskiego, obecnie zajmowanego przez Akade-



Stocznia Gdynska w 1934 r.

mię Morską oraz Morski Instytut Rybacki i administrowane przez niego Akwarium Morskie.

80 lat temu

marzec 1926 r.

**25.03.** – w Pińsku wybuchł wielki pożar, który zniszczył część miasta oraz – całkowicie – tamtejsze Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej.

**26.03.** – ze Świbna wyszedł holownik *Angora* (późniejszy polski *Orkan*) holując lichtugi załadowane w tczewskim porcie węglem (1300 t), przeznaczone dla odbiorcy w Kopenhadze. Był to pierwszy eksport polskiego węgla drogą morską.



Holownik *Orkan* z dwiema lichtugami załadowanymi węglem w Tczewie opuszcza Wisłę pod Świbnem.

Redagują  
Jerzy Drzemczewski  
i Marek Twardowski

# S/s Pułaski

*najbardziej pracowity „klejnot”*



Długoletni dowódca s/s Pułaski kpt. Zbyszko Knoetgen wita się z pasażerem.

Parowiec *Pułaski* do historii polskiej żeglugi przeszedł jako pierwszy transatlantyk, który 13 stycznia 1931 r. wyruszył z Gdyni do Nowego Jorku z całkowicie polską załogą.

Statkiem dowodził wtedy kpt. ż.w. Mamert Stankiewicz, który wcześniej przez ponad cztery miesiące był dublerem duńskiego kapitana Petro Franzena.

- *Proces zmiany personelu duńskiego na polski* – pisał Julian Rumpel, ówczesny przewodniczący rady nadzorczej PTTO, armatora naszych pierwszych transatlantyków - *był bardzo kłopotliwy. Ludzi swoich mogliśmy dawać na statki tylko stopniowo i wielu wypadkach nie przygotowanych. Z mieszanymi załoga-*

*mi było trudno. Duńscy marynarze zdawali sobie sprawę, że muszą ustąpić swe miejsca Polakom, których uważali za winowajców tego, że tracą pracę. W związku z tym stosunek ich nie był przyjazny. Ze swej strony polscy marynarze nie byli zadowoleni, że mają za zwierzchników obcokrajowców. Gdy daliśmy na statki polskich stewardów okazało się, że są oni nieopływani, chorowali czasami więcej od pasażerów, którymi mieli się opiekować...*

S/s Pułaski wchodzi do Helsinek

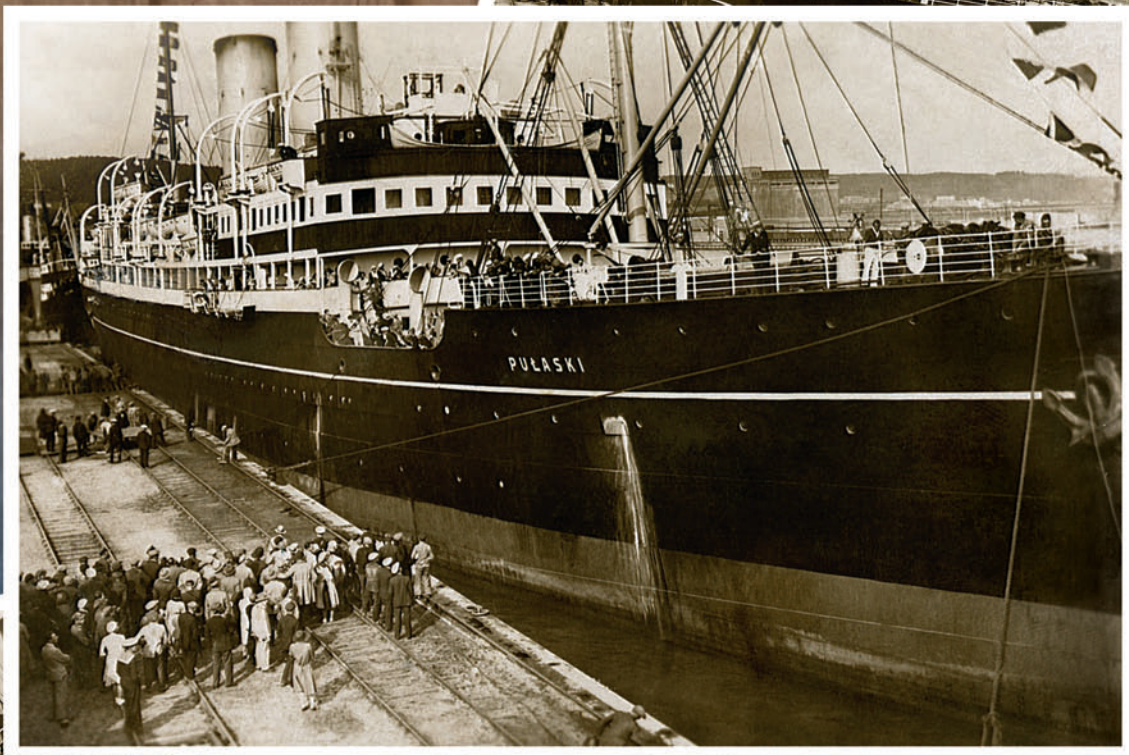
W pierwszym roku po przejęciu statków, załogi polskie stanowiły 33-53 proc., ale już w roku następnym 96 proc., czyli nastąpiła niemal pełna ich polonizacja.

## Kadra oficerska

Podstawową kadre oficerską pierwszych polskich transatlantyków stanowili oficerowie z flot handlowych i wojennych byłych naszych zaborców: wspomniany Mamert Stankiewicz, Zdenko Knoetgen, Eustazy Borkowski, a także Edward Pacewicz, Bronisław Hurko, Stanisław Szworc, Witold Panasewicz, Adolf Hryniewiecki.

Kadre na niższe stopnie oficerskie czerpano głównie z już „opływanych” absolwentów pierwszych roczników Szkoły Morskiej w Tczewie, zatrudnionych na frachtowcach Żegluga Polskiej i Polbrytu, a także we flotach obcych. Właśnie z floty amerykańskiej na *Pułaskiego* trafił Szymon Kupis, absolwent tczewskiej szkoły z 1924 r., który potem przez dwa lata studiował w słynnym Institute of Technology w Bostonie. Na statkach tych pływali również tacy absolwenci wydzia-

# S/s Pułaski





**Wycieczka Żydowskiego Narodowego Związku Robotniczego z Ameryki, która w sierpniu 1935 roku przyплыnęła na s/s Pułaski do Gdyni, a następnie podróżowała kolejną do Konstancy i dalej na s/s Polonia do Palestyny.**

*najbardziej pracowitym statkiem Polonia i Kościuszko zimą odpoczywały, a Pułaski niestrudzenie, wśród najstraszniejszych sztormów na Północnym Atlantyku, walczył z oceanem. Zawsze niezłomowany i zwycięski, jak ten, którego imię nosił. Dowodzony był głównie przez kapitana Zdenka Knoetgena.*

Podobnie jak dwa poprzednio opisane „klejnoty królowej Dagmary”, s/s Pułaski został zbudowany w stoczni Barclay, Curle and Co. Ltd., w Glasgow w 1912 roku, początkowo pływając pod nazwą Car. Rok później światowy rozgłos przyniosła mu akcja wyratowania podczas sztormu na Atlantyku 102 pasażerów i marynarzy z płonącego statku pasażerskiego Volturmo. Jak się później okazało, wielu spośród uratowanych stanowili polscy emigranci zaokrętowani na ten statek w Rotterdamie. W 1921 roku zmienił nazwę na Estonia. Dalsze jego dzieje do czasu przejęcia przez Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe były podobne jak parowców Polonia i Kościuszko. Przyplłynął do Gdyni 30 maja 1930

tu nawigacyjnego szkoły morskiej w Tczewie jak: Jan Strzembosz (1926), Jerzy Mieszkowski (1927), Karol Olgierd Borchardt (1928) i Edward Winkler (1929). Jeszcze bardziej statki te upodobali sobie absolwenci wydziału mechanicznego tej szkoły. Funkcję oficerów mechaników

pełnili na nich m.in. Władysław Milewski (1923), Roman Karczewski i Olgierd Zaborowski (obaj z roku 1925), Jerzy Nagurski (1926), Zygmunt Kuske (1927).

Według opinii największego znawcy pierwszych polskich transatlantyków Karola Olgierda Borchardta, s/s Pułaski był

## TRANSATLANTYKI POLSKIE



Więcej szczegółów o tym i ośmiu innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantyczną, znajdziecie Państwo w wydanej w br. przez Pomorską Oficynę Wydawniczo-Reklamową (tel. 058 621 91 91) drugiej edycji książki „Transatlantyki Polskie”.

Na **382** stronach formatu 225 x 300 mm jej autorzy: Jerzy Drzemczewski i Tadeusz Ślebioda opisują 58-letnie dzieje polskich transatlantyków – najpopularniejszych statków w historii naszej żeglugi.

Największym atutem książki jest materiał ilustracyjny, zawierający **870** zdjęć i dokumentów. Duża jej część poświęcona jest ludziom, dzięki którym dzieje naszych liniowców pasażerskich są powodem do dumy i podziwu. Indeks wymienionych w książce nazwisk znacznie przekracza **1000** pozycji.

roku, a polską banderę podniósł 7 sierpnia. Oprócz rejsów na linii Gdynia - Kopenhaga - Nowy Jork - Halifax, odbywał także podróże wycieczkowe. Na linii północnoamerykańskiej statek pozostawał do czasu, gdy w 1935 r. wszedł tam m/s *Piłsudski*.

### Kierunek: Ameryka Południowa

S/s *Pułaski*, po remoncie w duńskiej stoczni, w lutym 1936 roku zainaugurował nową linię pasażersko-towarową z Gdyni do portów Ameryki Południowej: Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Vitoria przez Bulogne Sur Mer i Dakar. Rejs ten był wydarzeniem, które odbiło się głośnym echem w polskim społeczeństwie. Wiele o pozytywnych skutkach, które Polsce przyniosła ta stała linia żeglugaowa, pisała ówczesna prasa. Ogromne zainteresowanie wynikało również z ówczesnej mody na publikacje o Ameryce Południowej, zwłaszcza o Brazylii. Kontynent ten bardzo Polakom przybliżyły m.in. „Listy” Adolfa Dygasińskiego, poemat Marii Konopnickiej „Pan Balcer w Brazylii”, a przede wszystkim Arkady Fiedler, który w latach 1934-1935 „zasypywał” polską prasę reportażami przysyłanymi z dorzecza Amazonki i Ukałali. Fascynacja Ameryką Południową umiejętnie była podsycana i wykorzystywana również przez niektóre sfery rządzące oraz kierownictwo największej w Polsce organizacji – Ligi Morskiej i Kolonialnej, którym marzyły się własne kolonie, również po drugiej stronie południowego Atlantyku.

- *Data pierwszego odjazdu Pułaskiego ku brzegom Brazylii* – czytamy w artykule S. Dobrowolskiego w „Morzu” z kwietnia 1936 r. – *powinna się wyryć w pamięć wszystkich Polaków, wierzących, że przyszłość Polski jest na morzu. Data ta jest może jeszcze ważniejsza od dnia podróży pierwszego transatlantyku pod polską banderą na linii New York – Gdynia. Podróż tamta odbyła się w okresie, kiedy bramy Ameryki Północnej zatrzęsnęły się dla polskich emigrantów. W okresie od roku 1926 do 1934 łącznie, do Stanów Zjednoczonych wyemigrowało z Polski tylko 48,3 tys. osób, gdy do Ameryki Południowej – 137,8 tys. W latach 1931-1934 tylko niecałe 6 tys. emigrantów polskich dostało się do „kraju dolara”. Luksusowy m/s Piłsudski rzadko zabierał komplet pasażerów pomimo stosunkowo niskich cen*

*biletów. Pułaski jest pierwszym polskim transatlantykiem pasażerskim, który zabiera polskich emigrantów do przyszłościowych krajów osadniczej emigracji europejskiej, jakimi są niewątpliwie Brazylija, Argentyna, Paragwaj. Dotychczas tylko obce przedsiębiorstwa okrętowe bogaciły się na biedzie polskiego wychodźcy. Otworzenie linii polskiej powinno zapobiec na przyszłość temu, legalnie uprawianemu, wyzyskowi.*

Nowa linia żeglugaowa przyczyniła się również do wzrostu prestiżu Polonii południowoamerykańskiej wobec innych

widząc potrzeby dalszego zatrudnienia *Pułaskiego* i *Kościuszki* w polskiej flocie oba statki uwiązały, same zaś zaczęły się rozglądać za potencjalnym ich nabywcą. Zabrzmiało to paradoksalnie, ale życie temu sędziwemu, bo już 27-letniemu statkowi, o całe 10 lat – jak się później okazało – przedłużyła II wojna światowa, której stał się jednym z bohaterów.

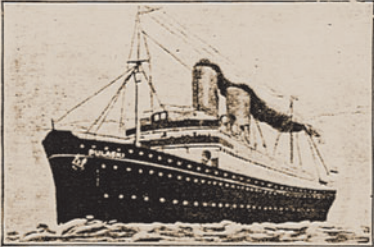
### W wojennej służbie

Wybuch wojny zastał statek w brytyjskim porcie Dartmouth w Wielkiej Bryta-

**DO POLSKI!**  
POD POLSKĄ BANDERĄ



**CZWARTA WYCIECZKA**  
Sokolstwa Polskiego w Ameryce  
okrętem „PUŁASKI”  
**LINJI GDYNIA-AMERYKA**



który odepdzie dnia 22-go Czerwca, 1931 r.  
z Nowego Yorku wprost do Gdyni.  
**Bez przesiadania**  
RODACY!  
Bierzcie tłumnie udział w tej wspaniałej  
wycieczce.  
**LINJA GDYNIA-AMERYKA**

Ulotki polonijnych biur podróży reklamujące rejsy *Pułaskiego*.

tam zamieszkałych nacji, a także wyraźnie podniosła autorytet Polski jako partnera handlowego. Połączenie to s/s *Pułaski* obsługiwał do czerwca 1939 r., czyli do wejścia na nią nowo zbudowanego motorowca pasażerskiego *Sobieski*. Kierownictwo GAL-u – jak pisałem w poprzednim numerze „Naszego Morza” – nie

nii, dokąd przyplłynął z Gdyni, którą opuścił 24 sierpnia z 18-osobową załogą. Od października do grudnia 1939 r., pozostając wciąż w gestii GAL-u, dwukrotnie przewoził z Pireusu do Marsylii uchodźców – żołnierzy i cywilów z Polski (w tym pracowników Polskich Zakładów Lotniczych i lotników ewakuowanych z po-



**Rodacy!**  
Ks. FRANKOWSKI POLSK  
JEDZCIE  
**DO POLSKI**  
I NA ZŁOT SOKOLI W PRADZE  
POD POLSKĄ BANDERĄ  
Z PIĄTĄ WYCIECZKĄ  
**SOKOLSTWA POLSKIEGO**  
W AMERYCE  
która odepdzie z New Yorku  
**Okrętem „PUŁASKI”**  
DNIA 17-go CZERWCA 1932 r.  
o godz. 3-ej popoł.  
**LINJA GDYNIA-AMERYKA**

Fot. Zbiory Muzeum Miasta Gdynia

Fot. Ze zbiorów M. Twardowskiego

Transatlantyk *Pułaski* przy nowowzbudowanym Dworcu Morskim w Gdyni.

czątkiem wojny do Konstancy). Po wykonaniu tego zadania *s/s Pułaski* został skierowany na 3,5-miesięczny remont do stoczni w Marsylii, po czym wyczarterowała go francuska kompania Cyprien Fabre. Został zatrudniony w przewozach ładunków i wojska między portami północnej i zachodniej Afryki. Po klęsce Francji, zagrożony internowaniem w Conakry, dokonał brawurowej ucieczki do Freetown, gdzie 14 sierpnia 1940 r. również przeszedł w time-charter brytyjskiego Mi-

nistry of War Transport, podobnie jak wcześniej uczyniły to inne polskie transatlantyki pasażerskie, przekształcając się w transportowce wojsk – troop carriers. GAL za wyczarterowanie *Pułaskiego* Ministry of War otrzymywał 12 tys. funtów miesięcznie.

Swoją służbę w nowym charakterze rozpoczął od trzech konwojów brytyjskiego wojska do Reykjavíku w Islandii. Następnie został przeniesiony na Ocean Indyjski, gdzie przewoził wojsko głównie

z Durbanu w Afryce Południowej do Suez, a w kierunku odwrotnym rannych i jeńców włoskich. Od października do grudnia przewoził również między Abudanem w Iranie a Suezem 1346 polskich żołnierzy z armii gen. Władysława Andersa. W grudniu 1943 r. statek odbył ostatnią, ósmą podróż na trasie Durban - Suez (po drodze zawijał do innych portów Afryki Wschodniej, Madagaskaru i Morza Czerwonego).

Od początku roku 1944 nowym portem bazowym transportowca był Bombaj, gdzie parowiec 14 kwietnia szczęśliwie przetrwał wielki pożar portu, który zniszczył m.in. 13 statków i spowodował śmierć ponad 1000 osób.

W czerwcu *Pułaski* przywiózł głodującym mieszkańcom Malediwów żywność, w tym 300 kóz. Na początku lipca statek płynąc z Bombaju do Kolombo, mając na pokładzie 1273 pasażerów, żołnierzy i 300 dziewcząt z Pomocniczej Służby Kobiet, znalazł się w bezpośrednim rejonie działania japońskiego okrętu podwodnego, którego ofiarą padł jednak inny znajdujący się niedaleko transportowiec wojskowy. Wkrótce potem parowiec opuścił na zawsze Bombaj, udając się via Kolombo, Mombasa do Durbanu na ponad trzymiesięczny remont. Nastąpiła tam również wymiana części polskiej załogi pokładowej na hinduską. Ostatecznie na statku pozostało około trzydziestu Polaków.

8 maja 1945 roku, czyli w dniu zakończenia wojny w Europie, *s/s Pułaski* znajdował się w drodze z Madresu w Indiach do Akyab w Birmie, dokąd transportował wojska brytyjskie i indyjskie walczące z wojskami japońskimi w Birmie. Jego kolejnym portem bazowym stała się Kalkuta, skąd woził wojska do Rangun, Singapuru i Batawii. 9 września tego samego roku, już po podpisaniu kapitulacji Japonii, *Pułaski* wziął udział w ostatniej inwazji na półwysep Malajski. Podczas tej operacji statek przekroczył 200 tys. mil w służbie wojennej.

3 kwietnia 1946 r. GAL sprzedał statek, podobnie jak *s/s Kościuszko*, Anglikom za 100 tys. funtów szterlingów. Po opuszczeniu bandery polskiej parowiec przyjął nazwę *Empire Penryn* i jeszcze przez trzy lata pełnił funkcję transportowca przewożącego wojsko, jeńców, przesiedleńców itp. najczęściej do ich ojczyństw krajów. Swoją pracowitą żywot *Pułaski* zakończył w 1949 r. w stoczni złomowej w Blyth w W. Brytanii.

Jerzy Drzemczewski

Fot. Ze zbiorów M. Twardowskiego



Pierwsza całkowicie polska kadra oficerów pokładowych na *s/s Pułaski*. Stoją od lewej: V oficer Jan B. Witkowski, I oficer Władysław Haremza, kpt. Mamert Stankiewicz, III oficer Zygmunt Deyczakowski i Zygmunt Góra – IV oficer.

Co roku  
ekspozycje zajmujące  
powierzchnię  
ok. 900 mkw.  
podziwia około  
300 tysięcy osób.  
Przez trzydzieści lat  
placówkę odwiedziło  
około 8 milionów gości!

# Oko w oko z czworookiem

Rekiny, anakondy zielone, płaszczki, bajecznie kolorowa rafa koralowa, skrzydlice, rozgwiazdy, morski żółt...  
Długo by można wymieniać atrakcje Akwarium Gdynńskiego, największego w Polsce wodnego „zoo”.

W 55 zbiornikach gdyńskiej placówki prezentowane są głównie zwierzęta morskie strefy tropikalnej i umiarkowanej, ale nie brakuje też ciekawych ryb słodkowodnych. W sumie zobaczyć ponad 150 gatunków zwierząt.

Akwarium podzielone jest tematycznie. Na parterze budynku znajdują się największe zbiorniki wodne z żółciem morskim i rekinami. Piętro wyżej - ryby bałtyckie. Nad samym brzegiem morza nie może zabraknąć przecież i takiej ekspozycji. W akwariach możemy zobaczyć żywe to, co zwykle oglądamy tylko na talerzu, w postaci obiadu. Są więc ogromne półtorametrowe dorsze, okrągłe tase, żyworodne węgorzyce, kury diabły z ogromnymi paszczami, flądry. Są także goście, którzy trafili do Bałtyku niedawno: babki bycze, znane bliżej jako byczki w tomacie i kraby wełnistorekie. Kraby te, zamieszkujące obecnie także nasze morze, introdukowane (sztucznie zasiedlono przez człowieka) z Chin. Zado-

mowily się, ku rozpaczy naszych rybaków, bardzo szybko i są już stałym elementem żywych zasobów Bałtyku. Rybacy ich nie lubią, ponieważ kraby wełnistorekie są padlinożercami chętnie żerującymi na martwych rybach znajdujących się w ich sieciach.

W zbiornikach z ichtiofauną krajową można też oglądać ryby zamieszkujące strefę przybrzeżną Morza Bałtyckiego, głównie Zalew Wiślany, Zatokę Gdańską. Są to między innymi leszcze, okonie, sandacze, liny, płocie, krąpie i jazgarze. Znane są głównie jako ryby jeziorne, ale tak niewielkie zasolenie, jakie mamy u brzegów Bałtyku, zupełnie im nie przeszkadza.

## Nemo z kreskówki

Akwarium Gdynskie jako jedna z nielicznych w naszym kraju placówek może pochwalić się żywą rafą koralową. Aż trudno uwierzyć, że te podwodne ogrody na

piętrze Akwarium (sala Indopacyfiku), zachwycające pióropuszcami różnobarwnych ukwiałów i koralowców, tworzą nie rośliny, a zwierzęta.

- Rzadko oglądać można rafę koralową w sztucznych warunkach, ponieważ bardzo trudno utrzymać parametry wody, takie jak pH, twardość i zawartość związków azotowych, odpowiednie zasolenie, czy naświetlenie. A zwierzęta rafy koralowej są bardzo wrażliwe na najmniejsze nawet zmiany - wyjaśnia Leonard Wawrzyniak, zastępca kierownika Akwarium Gdynńskiego.

Pomiędzy żywymi koralowcami pływają ryby we wszystkich kolorach tęczy, nigdzie poza rafą nie występujące. Zwierzęta rzadko mogą pozwolić sobie na tak ekspozycyjny je z otoczenia wygląd. Ryby z rafy koralowej nie muszą się jednak obawiać ataku drapieżników. Ochronę dają im trujące parzydełka ukwiałów, na które rybki z rafy są uodpornione.

W Akwarium Gdynskim zobaczyć można między innymi amfipriony, znane szczególnie dzieciom z kinowego filmu o Nemo. Amfipriony mają ciekawą zdolność zmiany płci w ciągu życia. W naturze żyją w stadkach złożonych z jednej samicy i kilku samców. Kiedy ginie samica, zawsze większa od samców, jeden z „panów” zaczyna rosnąć. Po pewnym

czasie staje się w pełni normalną i zdolną do rozmnażania samiczką. Jest też antenarius, zwany rybą wędkarzem z powodu wyrostka na głowie, którym wabi polujące na małe morskie żyjątka rybki. Kiedy te chwycą przynętę, polyka je.

### Żółw z misją

- Kilka rybek, ukwiałów i koralowców z tej ekspozycji dostaliśmy w prezencie od Niemieckiego Muzeum Morskiego w Stralsund - dodaje Leonard Wawrzyniak. - Muzeum ofiarowało je nam, kiedy zawieźliśmy do nich naszego żółwia kareta. Od dawna staraliśmy się o większe lokum dla niego. U nas żółw mieszkał w akwarium o pojemności 16 ton. W Stralsund zamieszkał w 200-tonowym zbiorniku. Tamtejsze muzeum uczestniczy w programie ratowania gatunku żółwi kareta, który ma na celu odbudowanie po-

pulacji żyjącej w warunkach naturalnych tych morskich żółwi. W Stralsund jednak dotąd nie było samca. Nasz żółw ma tam więc bardzo poważne zadanie z... trzema niemieckimi samicami. Będziemy go odwiedzać i na miejscu dowiadywać się, jak się sprawia. Jeśli faktycznie dochowa się potomstwa, któreś z jego dzieci z pewnością wróci do Gdyni i dotrzyma towarzystwa pozostałym u nas żółwiom morskim.

### Stadnina w akwarium

W sali Indopacyfiku oglądać można też jedno z najdziwniejszych ryb na świecie, znanych jako koniki morskie. Choć leszczy czy fląder wyglądem nie przypominają, jak najbardziej są rybami. Akwarium Gdynskie posiada największą w Polsce „morską stadninę”. Jest jedyną placówką w naszym kraju, której udało się docho-

wać potomstwa tych nietypowych i rzadkich już w środowisku naturalnym ryb.

- Jakiś czas temu koniki urodziły się także w Płocku, ale było ich tylko sześć i żadnemu nie udało się przeżyć - tłumaczy Leonard Wawrzyniak. - Nam urodziło się dwa miesiące temu 400 koników, z czego aż połowa przeżyła. Na razie do zbiornika na ekspozycji wpuściliśmy 20 małych koników. Resztę miotu rozdamy ogrodom zoologicznym w Polsce.

### Najniebezpieczniejsze węże świata

W tym roku ekspozycja Akwarium została poszerzona o kilkanaście paludariów, czyli zbiorników ziemno-wodnych, tylko w części wypełnionych wodą. W wyremontowanej niedawno części II piętra Akwarium można zobaczyć między inny-



**Z Tomaszem Wandzelem, nowym kierownikiem Akwarium Gdynskiego, rozmawia Dorota Rembiszewska**

**- Jakie nowe zwierzęta będzie można zobaczyć w najbliższym czasie w Akwarium?**

- Planujemy budowę zbiorników dla dużych ryb. Mimo, że mamy mnóstwo ciekawych okazów fauny rafy koralowej czy

## Atrakcyjna duża ryba

rzadko spotykanych w akwariach ryb słodko-słonnych wód przybrzeżnych Ameryki Południowej, odwiedzający najczęściej czasu spędzają przy ekspozycjach bałtyckich, które są mniej kolorowe i mniej egzotyczne, ale większe. Odwiedzający lubią przede wszystkim duże ryby i chcemy im również takie pokazywać.

**- Są przecież rekiny, żółwie morskie...**

- Między innymi dla nich wybudujemy większe zbiorniki. To kosztowna inwestycja. Chcemy pozyskać na nią dotację z funduszy Unii Europejskiej. Jednak nie tylko o pieniądze tu chodzi. Każdy akwarysta zdaje sobie sprawę, że duże akwarium dużo waży. Nawet niespecjalnie wielki, np. 300-litrowy zbiornik, waży pół tony, a to już niebagatelne obciążenie dla konstrukcji budynku. A budynek jest dość stary i jego konstrukcja nie jest przygotowana na duże obciążenia.

**- To dlatego żółwie i rekiny macie na parterze?**

- Tak. Ale mamy też piwnice. Planujemy wielkie zbiorniki wybudować w dolnej części budynku, częściowo tak, by można było na nie patrzeć także z góry.

**- W Polsce właściwie konkurencji nie macie, chcecie doścignąć teraz Genuę?**

- Nie tak całkiem nie mamy. Są przecież jeszcze akwaria w Krakowie, w Płocku.

**- Ale mniejsze, niż gdyńskie.**

- Tak czy inaczej, do Genui nam jeszcze daleko. Choć moim ideałem jest raczej akwarium w Barcelonie.

**- Kiedy zobaczymy te wielkie zbiorniki za unijne pieniądze?**

- Dokumentacja jeszcze nie jest gotowa. Pieniądzy jeszcze nie ma. A i sama realizacja projektu potrwa. Wiązać się będzie z przebudową sporej części akwarium. Ale nie będziemy się lenić. Najlepszym dowodem na to jest zakończony niedawno remont. Modernizacja objęła także sporą część akwarium. Cała rotunda przeszła metamorfozę. Dzięki za temu mogliśmy sprowadzić wiele ciekawych zwierząt, między innymi anakondy zielone. Ekspozycja tej części akwarium jest cały czas uzupełniana.

**- Co zobaczymy w najbliższym czasie? Może jakąś ogromną ośmiornicę?**

- Wbrew powszechnie panującej opinii to bardzo ciekawe i inteligentne zwierzęta, które dają się nie tylko oswojać, ale nawet tresować. Utrzymanie w sztucznych warunkach ośmiornicy jest jednak bardzo trudne. Ale czynimy już starania, by ośmiornicę do nas sprowadzić. Ostatnio wpuściliśmy na ekspozycję żółwiaka chińskiego, takiego z miękką skorupą. Bardzo ciekawy, zabawny zwierzątko, który jak sądzę, ma wszelkie zadatki, by stać się ulubieńcem publiczności.



mi anakondy zielone, jedne z najmniejbezpieczniejszych i największych (gdynska samica ma ponad cztery metry, a samiec ponad 2,5 m) dusicieli na świecie, arowany - święte ryby Inków, które potrafią polować nawet na małe małpy, czworonoki. Są także płazy, m.in. rzekotka żabia, ogromna trująca ropucha aga i żaby symilijskie. Największe pomieszczenie zajmują anakondy zielone, niekoronowane królowe ekspozycji. To największe okazy tego gatunku, jakie można zobaczyć w Polsce.

- Zanim anakondy się u nas zjawily, planowaliśmy umieścić razem z nimi kolorowe południowoamerykańskie motyle. Okazało się jednak, że plan jest niewykonalny. Węże nie chcą wygrzewać się jak pytony w świetle lamp kwarcowych. Pokazały nam, co potrafią, już podczas transportu – opowiada Leonard Wawrzyniak. - Jakies 100 kilometrów od Trój-

miasta czterometrowej samicy podróż się znużyła. Zaczęła rozbijać swój pojemnik. Trzeba było zatrzymać samochód i związać pojemnik linką holowniczą. Później i samiec zaczął pokazywać różki. Nasza parka „zdemontowała” wszystkie instalacje przygotowane dla motyli w pomieszczeniu, które miała z nimi dzielić. Nie ma już kaloryferów, większości sztucznych roślin, wszędzie na ścianach, nawet pod samym sufitem, widać ślady bytności anakond. Ostatnio nawet rozbiły swój basen kąpielowy. Najprawdopodobniej króliki, którymi je nakarmiliśmy, były za małe i węże po prostu się wściekły. Basen jest już naprawiony, ale pracownicy, którzy mieli wykonać remont, niechętnie wchodzili do pomieszczenia z węzami, które potrafią zaatakować w ciągu jednej czwartej sekundy, chociaż gady zamknięte były w workach.

### Nietypowe lekcje biologii

Akwarium prowadzi działalność edukacyjną. Od kilku lat uczniowie z Trójmiasta biorą udział w lekcjach biologii prowadzonych na pokładzie kutra badawczego. Sami łowią eksponaty, które później pod okiem naukowców badają. Pobierają też próbki wody z różnych miejsc przy brzegach Gdyni i potem porównują je ze sobą. Mogą się w ten sposób przekonać na własne oczy, jaki wpływ na środowisko morskie ma kąpielisko miejskie, port czy przystań jachtowa.

Lekcje prowadzone są też w sali na najwyższym piętrze Akwarium, gdzie znajduje się ogromna trójwymiarowa

### Oferta edukacyjna (dla Trójmiasta i okolic)

Szkoły zainteresowane zajęciami mogą zgłaszać się telefonicznie, pod nr. 058 621 70 21 wewn. 35, do pani Małgorzaty Matulaniec.

mapa Bałtyku, oraz w laboratoriach wyposażonych w mikroskopy, probówki, odczynniki. Podczas zajęć dostosowanych do wieku uczestników odbywają się pokazy filmów i przeżycy.

Planowane jest też otwarcie kolejnej sali edukacyjnej, tzw. „mokrej”. Będzie to część akwarium, w której dzieci będą mogły wyjąć rybę czy inne zwierzę z wody, dotknąć, powąchać, a czasem nawet ...posmakować.

**Dorota Rembiszewska**  
Zdjęcia: Waldemar Okrój

### Gdzie i za ile

Akwarium Gdynskie czynne jest w godz. 9-18 (kasa czynna do godz. 17.30) Bilet normalny kosztuje 11 zł, ulgowy 7 zł. Dzieci do 4 roku życia, opiekunowie grup (jeden opiekun na 15 osób) i przewodnicy PTTK wchodzą za darmo. Z biletów ulgowych mogą korzystać dzieci w wieku przedszkolnym, uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów oraz szkół średnich, studenci studiów stacjonarnych, emeryci i renciści. W każdą pierwszą i trzecią środę darmowy wstęp mają renciści, emeryci i dzieci z domów dziecka.

Akwarium Gdynskie znajduje się na końcu Skweru Kościuszki w Gdyni, przy alei Jana Pawła II 1 (dawna aleja Zjednoczenia). Dojechać do niego można kolejką SKM, wysiąść trzeba na przystanku Gdynia Główna Osobowa i dojść ul. Starowiejską bądź ul. 10 lutego, a potem aleją Jana Pawła II, do samego końca. Dojechać można także wszystkimi autobusami i trolejbusami kursującymi do Placu Kaszubskiego, stamtąd można dojść już piechotą na koniec Skweru Kościuszki.

#### W internecie:

www.akwarium.gdynia.pl,  
e-mail: akwarium@mir.gdynia.pl



Gmach Akwarium Gdynskiego jest jednym z bardziej charakterystycznych w mieście. Od 2002 roku trwa jego modernizacja.



*W Kanadzie kłopoty mają i armatorzy, i stocznie*



# Plecami do morza

**Morska aktywność Kanady straciła impet. Powód to z jednej strony spowolnienie gospodarki Stanów Zjednoczonych, z drugiej - nierówna konkurencja z transportem kolejowym i drogowym. Firmy żeglugowe prowadzą intensywną promocję swej działalności, starając się udowodnić, że transport morski jest nie tylko tani, ale także bardziej przyjazny środowisku naturalnemu.**

Kanada to kraj o powierzchni prawie 10 mln km kw., zamieszkaany przez ponad 30 mln ludzi. Kanadyjczycy w większości mieszkają w miastach, zatrudnieni są głównie w przemyśle samochodowym, elektronicznym, lotniczym i maszynowym. W sektorze żeglugowym pracuje bezpośrednio 29 tys. osób. Kanadyjska branża morska odgrywa ważną, choć nie pierwszorzędną rolę w gospodarce kraju. Jej wkład do narodowego PKB wynosi 1,9 mld CD (dolarów kanadyjskich), czyli 1,3 mld USD.

## Cień Wielkiego Brata

Podstawą aktywności gospodarczej Kanady jest współpraca ze Stanami Zjednoczonymi. W 1999 r. wzajemne obroty w handlu morskim i Wielkich Jeziorach przekroczyły 100 mln ton; obecnie utrzymują się na zbliżonym poziomie.

Kanada jest w dobrej kondycji ekonomicznej - w ubiegłym roku wzrost PKB wyniósł 4,7 proc., a wskaźnik obrazujący wielkość produktu krajowego w przeliczeniu na głowę mieszkańca przekracza 20 tys. USD. Wartość obrotów handlowych między Kanadą i USA wynosi 270-300 mld USD rocznie. W ostatnich latach

stopa wzrostu obrotów handlowych z USA wynosiła 13,6 proc. rocznie, w porównaniu z ok. 5 proc. w odniesieniu do innych krajów.

Ostatni kwartał 2004 roku przyniósł pierwsze oznaki spowolnienia gospodarczego na kontynencie północnoamerykańskim. Skutkiem było m.in. zamykanie wielu stalowni po obu stronach Wielkich Jezior. Efektem amerykańskich kłopotów gospodarczych jest też zmniejszenie obrotów kanadyjskich portów.

- Obroty żeglugi liniowej zwyżkują, lecz zanotowaliśmy spadek przewozów samochodów i ładunków masowych - przyznał niedawno Dominic Taddeo, szef portu w Montrealu.

Od początku 2005 roku porty walczą bez powodzenia o zniesienie grantów odprowadzanych do budżetów municypalnych zamiast podatków, co utrudnia im konkurencję z rywalami amerykańskimi.

## Kilka plusów

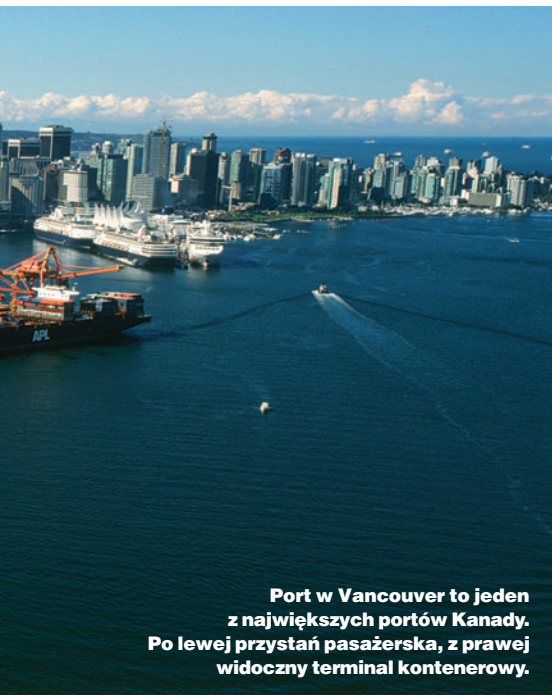
Ale są i pozytywy. Do nich należy znaczny wzrost liczby kontenerów przechodzących przez porty - w Vancouver, Montrealu i Halifaxie przeładowano prawie 2,5 mln TEU. Nie są jeszcze znane

dane za rok 2005, ale plany przewidywały dalszy wzrost o 2-3 proc. Nie można nie wspomnieć o spotęgowaniu prosperity w transporcie gazu, ropy naftowej i jej produktów, co w znacznej mierze wiąże się z uruchomieniem złóż podziemnych u wybrzeży Nowej Funlandii (Hibernia, Sable Island i Terra Nova).

Optymistycznie prezentuje się handel morski z krajami azjatyckimi. Korzystają na tym porty zachodniego wybrzeża Kanady, gdzie zwiększyły się przeładunki węgla i pszenicy. Zdaniem Gillesa Belangera, prezesa Kanadyjskiej Federacji Żeglugowej (Canada Shipping Federation), recesja w gospodarce amerykańskiej uaktywni handel przez Atlantyk. Kanadyjczycy zwrócą się ku rynkom Unii Europejskiej.

Gwałtowny wzrost zapotrzebowania światowych rynków na węgiel stymuluje wzrost jego wydobycia i transportu. Według założeń, w końcu 2005 r. eksport węgla przez Vancouver i Prince Rupert miał przekroczyć 25 mln ton, osiągając poziom nienotowany od kilku dziesiątków lat.

Mówiąc o kanadyjskiej żegludze, nie sposób nie wspomnieć turystyki morskiej, w której Vancouver wychodzi obronnie



**Port w Vancouver to jeden z największych portów Kanady. Po lewej przystań pasażerska, z prawej widoczny terminal kontenerowy.**

rynką w rywalizacji z amerykańskim Seattle. Przedmiotem zainteresowania zimnolubnych turystów głównie z USA jest Alaska, region Gór Skalistych oraz płaskowyż Kolumbii Brytyjskiej. Vancouver, przez który przewija się rocznie ponad milion turystów, jest największą bazą kanadyjskiej żeglugi turystycznej. Kanadyjczycy spodziewają się, że w 2006 roku pojawią się na zachodnim wybrzeżu zamężni turyści... chińscy!

### Armatorzy się skarżą

Przedstawiciele kanadyjskich firm żeglugowych krytykują postanowienia amerykańskiego Jones Act. Według tego prawa, transport ładunków i pasażerów między portami USA zarezerwowany jest wyłącznie dla armatorów będących obywatelami amerykańskimi, a statki użyte do tego celu powinny być zbudowane w stoczniach USA i obsadzone amerykańskimi załogami. Zrzeszenie Kanadyjskiego Przemysłu Okrętowego domaga się od rządu w Ottawie wywarcia nacisku na administrację amerykańską, aby ta anulowała restrykcyjną formułę Jones Act przynajmniej w odniesieniu do armatorów kanadyjskich. Z drugiej strony Kanadyjczycy mają swój Canada's Transportation Act, który z kolei zabrania armatorom ze Stanów Zjednoczonych przewożenia ładunków między portami kanadyjskimi.

W środowisku żeglugowym panuje opinia, że rząd nie dotrzymał obietnicy wsparcia branży, mimo że intensywnie wspomagał rozwój transportu drogowego,

kolejowego i lotniczego. Żegluga kanadyjska, w przeciwieństwie do amerykańskiego transportu morskiego, nie jest subwencjonowana.

Kanadyjski transport kolejowy to dwie rywalizujące ze sobą potęgi - Canadian National Railway i Canadian Pacific Railway. Jeśli potwierdzą się pogłoski o ich fuzji, możliwe będzie wypełnienie luki w sieci kolejowej łączącej zachodnią Kanadę (gdzie są olbrzymie plantacje zbóż) z odbiorcami w regionie Zatoki Meksykańskiej. Zdaniem armatorów kanadyjskich, to poważne zagrożenie dla ich interesów. Bez interwencji państwa nie będą mogli sprostać tak miazdzącej konkurencji.

### Stocznie na marginesie

Czterdzieści kanadyjskich stocznii nie stanowi liczącego się w gospodarce kraju sektora przemysłowego. 12 dużych i 28 mniejszych dostarcza zaledwie 0,5 proc. globalnej produkcji okrętowej. W ostatnich latach zatrudnienie spadło w nich o połowę, obecnie wynosi niewiele ponad sześć tys. osób. By optymalnie wykorzystać moce produkcyjne, przemysł okrętowy mógłby z powodzeniem zatrudnić 12 tys. pracowników. Zatrudnienie zwiększa się ze wzrostem portfela zamówień. A ten jest mniej niż skromny - obejmuje sześć holowników i dwa specjalistyczne statki dostawcze. Stocznie zatrudniają podwykonawców, w zależności od bieżących potrzeb. Brakuje jednak wysokokwalifikowanej kadry, kłopotem jest też zbyt wysoka średnia wieku.

Peter Cairns - prezes Zrzeszenia Kanadyjskiego Przemysłu Okrętowego (Shipbuilding Association of Canada) twierdzi, że mimo niesubwencjonowania stocznii kanadyjskich przez państwo są one w stanie konkurować z ich amerykańskimi i europejskimi rywalkami.

Pojawiają się postulaty, aby rząd kanadyjski skopiował niektóre postanowienia z amerykańskiego Jones Act i wprowadził je w życie w Kanadzie. Polityka USA w tym względzie zdaje egzamin i skutecznie chroni amerykański przemysł okrętowy.

Na tle mizernej kondycji kanadyjskiego przemysłu okrętowego korzystnie wyróżnia się stocznia Port Weller Dry Docks, która w ostatnich latach zainwestowała 18 mln USD w robotyzację i automatyzację linii prefabrykacji blach i sekcji, trzy mln USD przeznaczono na szkolenie załogi i dalsze dwa mln USD na pra-

ce badawczo-rozwojowe. W tym okresie stocznia uzyskała wartość 100 mln CD zamówienia od Canada Steamship Lines.

Mimo to, coraz częściej pojawiają się wołania o wsparcie rządowe dla przemysłu okrętowego w formie niskich subwencji bezpośrednich. Jak dotąd, bezskuteczne.

**Grażyna Milewska**

## Program ratunkowy

Kilka miesięcy temu kanadyjskie ministerstwo transportu powołało komisję, która opracowała National Shipbuilding and Marine Industries Partnership Project, czyli plan rewitalizacji przemysłu okrętowego i jego poddostawców. Projekt, którego realizację przewidziano na 10 lat, oficjalnie przedłożył w październiku 2005 roku minister przemysłu Brian Tobin, a rząd zaakceptował.

Komisja rekomenduje przemysłowi okrętowemu przede wszystkim obsługę offshore - podmorskiego wydobycia węglowodorów u północno-wschodnich wybrzeży Kanady, co ma sprowadzać się do dostarczania statków zaopatrzeniowych dostawczych i specjalistycznych. Wydobycie ropy i gazu offshore jest uważane za przyszłościową i wysoce rentowną dziedzinę aktywności gospodarczej w Kanadzie.

Projekt przewiduje także uproszczenie i zapewnienie korzystniejszych warunków finansowania budowy i remontów statków. Ustanawia gwarancje kredytowe na poziomie federalnym, tzn. kredyty za poręczeniem rządu federalnego, a nie jak dotychczas na szczeblu rządów lokalnych. Ustanowiono ponadto refundowane ulgi podatkowe.

W miarę wprowadzania postanowień projektu, kanadyjskie stocznie będą w stanie podjąć budowę niewielkich złożonych technicznie statków handlowych, promów i jednostek obsługujących wydobycie węglowodorów, a także elementów konstrukcyjnych urządzeń służących temu wydobyciu.



**Seabourn Spirit to luksusowy megajacht. 5 listopada 2005 roku został zaatakowany przez piratów.**

Przed kilkoma miesiącami światowe media obiegła informacja o ataku piratów w rejonie Somalii na frachtowiec *Semlow*, przewożący pomoc humanitarną dla ofiar tsunami. Niedługo później zbrojne bandy próbowały napaść na luksusowy statek pasażerski *Seabourn Spirit*. Na początku tego roku bandyci zaatakowali ponownie...

# Piraci *z Somalii*

Mimo przypadku *Semlowa* i 24 innych uprowadzeń statków na tych wodach, wcześniej problem był lekceważony. Ostatnio to się jednak zmienia. Maritime Bureau zaleca kapitanom statków utrzymywanie ich w odległości co najmniej 200 mil morskich od brzegu. W ciągu ostatnich kilku lat za bezpieczną uznawano odległość 100 mil morskich dla jednostek żeglujących z prędkością poniżej 20 węzłów i 50 mil dla szybszych. Mamy zatem do czynienia nie tylko ze zwiększaniem się liczby napadów, ale również ze zjawiskiem operowania przez piratów w coraz większej odległości od ich baz lądowych

## Luksusowy megajacht

5 listopada 2005 roku o godzinie 05.50 piraci zaatakowali luksusowy statek wycieczkowy *Seabourn Spirit*. Po raz pierw-

**Piracka łódź motorowa obsadzona przez mężczyzn dysponujących bronią automatyczną i granatnikami przeciwpancernymi.**

szy połakomili się na jednostkę tak dużą i potencjalnie tak – z ich punktu widzenia – wartościową. Należy ona do Seabourn Cruise Line - jednego z niewielu przedsiębiorstw armatorskich eksploatujących tak zwane megajachty, czyli statki o tak wysokim standardzie, że typowe wycieczkowce prezentują się przy nich jak zwykle promy przy statkach *Carnival*-a. Cztery statki tego armatora (*Seabourn*

*Sun*, *Seabourn Pride*, *Seabourn Spirit* i *Seabourn*) obsadzone są w większości, co w tej branży jest rzadkością, przez europejskie załogi. Żeglują po wszystkich morzach i oceanach, od Arktyki po Antarktydę i od Wyspy Wielkanocnej po Wyspę Wniebowstąpienia. Sprawcy napadu liczyć więc mogli na bogaty łup na pokładzie i wysokie okupy za pojmanych zakładników. *Seabourn Spirit* zwodowa-





**Piracka dhaw na chwilę przed abordażem. Na jej pokładzie przebywało 16 Hindusów i 10 Somalijszczyków.**

ny został 1 listopada 1989 roku w stoczni Schichau Seebeckwerft w Bremerhaven. Jego pojemność brutto wynosi 9 978 RT, długość 134,1 m, szerokość 19,2 m, zanurzenie 5,2 m. Załoga liczy 160 osób. Na jednostce przygotowano zaledwie 200 miejsc pasażerskich. Goście korzystać mogą między innymi z basenu, trzech jacuzzi, salonu piękności, fitness center, kasyna. Podczas głównego posiłku obowiązują stroje wieczorowe. Statek zarejestrowany jest na Wyspach Bahama.

### Kapitan się nie dał

Zajście rozegrało się około 160 km od wybrzeża Somalii. *Seabourn Spirit* szedł wówczas z Aleksandrii w Egipcie do Mombassy w Kenii. Do wycieczkowca podeszły dwie szybkie łodzie motorowe obsadzone przez kilkunastu mężczyzn dysponujących bronią automatyczną i granatnikami przeciwpancernymi. Otworzywszy ogień do statku, usiłowali zmusić załogę do zastopowania maszyn, co umożliwiłoby im wdarcie się na pokład. Norweski kapitan Sven Pedersonand zdawał sobie jednak sprawę, że byłoby to najgorsze z możliwych rozwiązań. Miał zatrzymać jednostkę, zwiększył prędkość do maksymalnej i położył swój statek na kurs kolizyjny z jedną z łodzi. Piraci nie spodziewali się tego i chroniąc się przez staranowaniem, oddalili się na kilkaset metrów od burt *Seabourn Spirit*. Dało to kapitanowi czas na kolejną zmianę kursu – wycieczkowiec z pełną prędkością ruszył na wschód. Jednocześnie pracownicy ochrony wchodzący w skład załogi - byli żołnierze regimentów Gurkhów armii brytyjskiej - obsadzili urządzenia obronne statku. Nie była to jednak broń palna, lecz zaawansowane technologicznie środki akustyczne – tak

zwane Long Range Acoustic Devices (LRAD). Kiedy piraci ruszyli w pogoń za statkiem, obozwałnieni zostali emitowanymi kierunkowo dźwiękami o wysokiej częstotliwości. Ranę od odłamka granatu wyrzelnego z granatnika przeciwpancernego RPG 7 odniósł wówczas jeden z Gurkhów, obsługujący rufowy emiter.

Kapitan statku już na początku incydentu rozpoczął wzywanie pomocy. Jego sygnał alarmowy odebrał amerykański niszczyciel *Gonzalez* i z pełną prędkością ruszył w rejon incydentu. Amerykanie przybyli jednak zbyt późno, by prze-

chwycić piratów. Pirotechnik z załogi okrętu rozbroił jednak niewybuch granatu wyrzelnego z granatnika przeciwpancernego, który znaleziono w jednej z kajut wycieczkowca.

### W pogoni za dhaw

Atak na wycieczkowiec przeprowadzony w znacznym oddaleniu od wybrzeża potwierdził wcześniejsze pogłoski, że somalijscy piraci operują ze statków – baz, co pozwala im atakować statki oddalone nawet o setki kilometrów od wybrzeża.



**Pirotechnik z okrętu *Gonzalez*. To on rozbroił niewybuch granatu wyrzelnego z granatnika przeciwpancernego, który znaleziono w jednej z kajut wycieczkowca *Seabourn Spirit*.**

Takiej sytuacji nie można było tolerować, a decyzję o skierowaniu w zagrożony rejon okrętów podjęła marynarka amerykańska, dysponująca na Oceanie Indyjskim i w Zatoce Perskiej związkiem operacyjno-strategicznym noszącym nazwę 5. Floty (dowództwo dyslokowane jest w Manamie, Bahrajn). Szybko przyniosło to zamierzony efekt.

Kierując się informacjami przekazany- mi przez monitorujące piractwo w skali globalnej International Maritime Bureau w Kuala Lumpur, Amerykanie namierzili podejrzaną jednostkę. Pierwsze informacje o niej dostarczył kapitan motorowca bandery Wysp Bahama *Delta Ranger*, który zdołał umknąć atakującym go piratom. Wydarzyło się to około 300 km od wybrzeża. Była to tubylcza dhow holująca dwie mniejsze łodzie wyposażone w potężne silniki zaburtowe. Do jej przechwycenia wyznaczono niszczyciel rakietowy *Winston S. Churchill* typu Arleigh Burke. Okręt spoza horyzontu śledził podejrzany statek, a 21 stycznia 2006 r. w godzinach rannych otrzymał rozkaz zatrzymania go. O 08.03 podjęto bezowocną próbę nawiązania z dhow łączności radiowej. Niszczyciel rozpoczął manewrowanie wokół ściganej jednostki, by zmusić jej szypra do zastopowania maszyn. Nie przyniosło to rezultatu. W tej sytuacji o 11.21 okręt oddał z armaty kalibru 127 mm strzał ostrzegawczy przed dziób. Dopiero wówczas dhow położył się w dryf, choć nadal odmawiał nawiązania łączności radiowej. Wymuszono to dopiero drugim strzałem ostrzegawczym.

Dryfująca jednostka została obsadzona przez grupę abordażową z niszczyciela. Amerykanie byli zaskoczeniu liczeb-

## Long Range Acoustic Device



Użyty przez załogę zaatakowanego statku *Seabourn Spirit* LRAD to dzieło American Technology Corporation z San Diego w Kalifornii. Początkowo opracowywano tam niskoinwazyjny system umożliwiający rozpraszenie tłumy, nie wymagający bezpośredniej konfrontacji funkcjonariuszy z demonstrantami. Później znalazł dla niego inne zastosowania.

Emitery systemu ważą po około 20 kg i mają po 83 cm średnicy. Służą do generowania dźwięku wysokiej częstotliwości o energii 1000 W/m kw. Takie natężenie może trwale uszkodzić słuch. Zasięg urządzenia wynosi maksymalnie 500 m, a w odległości 300 m od emitera natężenie dźwięku wynosi 105 dB. Jeżeli ludzie znajdują się w odległości mniejszej niż 90 m od emitera, odczuwają tak dotkliwy ból, że mogą nawet stracić przytomność. Podobny efekt osiągnięty jest jeszcze w odległości 270 m od emitera.

LRAD stosowany jest obecnie na jednostkach patrolowych typu Sirocco, na fregatach, niszczycielach i krążownikach przede wszystkim operujących w rejonach, gdzie występuje zagrożenie samobójczym atakiem (przeprowadzonym głównie przy użyciu łodzi wybuchowych). Wojska lądowe używają urządzeń LRAD (oraz mniejszych zestawów MRAD – medium range acoustic device) instalowanych na samochodach terenowych. Ten sprzęt stosowano już w Bagdadzie, Faludży i innych regionach Iraku. Ocenia się, że 3. pułk kawalerii (pancernej) oraz 3. Dywizja Piechoty otrzymały zestawy obu typów o łącznej wartości ponad 600 tys. USD. Policja amerykańska posłużyła się podobnym sprzętem do rozproszenia demonstrantów usiłujących zakłócić przebieg Krajowej Konwencji Partii Republikańskiej w Nowym Jorku w roku 2004. LRAD dostępne jest już na rynku cywilnym.

Przypadek *Seabourn Spirit* jest jednym z pierwszych dobrze udokumentowanych przykładów zastosowania systemu LRAD do celów innych niż policyjne. Wcześniejsze przykłady użycia tych urządzeń w Iraku nie były – ze zrozumiałych przyczyn – upowszechniane.

### Przypadki pirackich napaści na statki (01.01 do 30.09.2005)

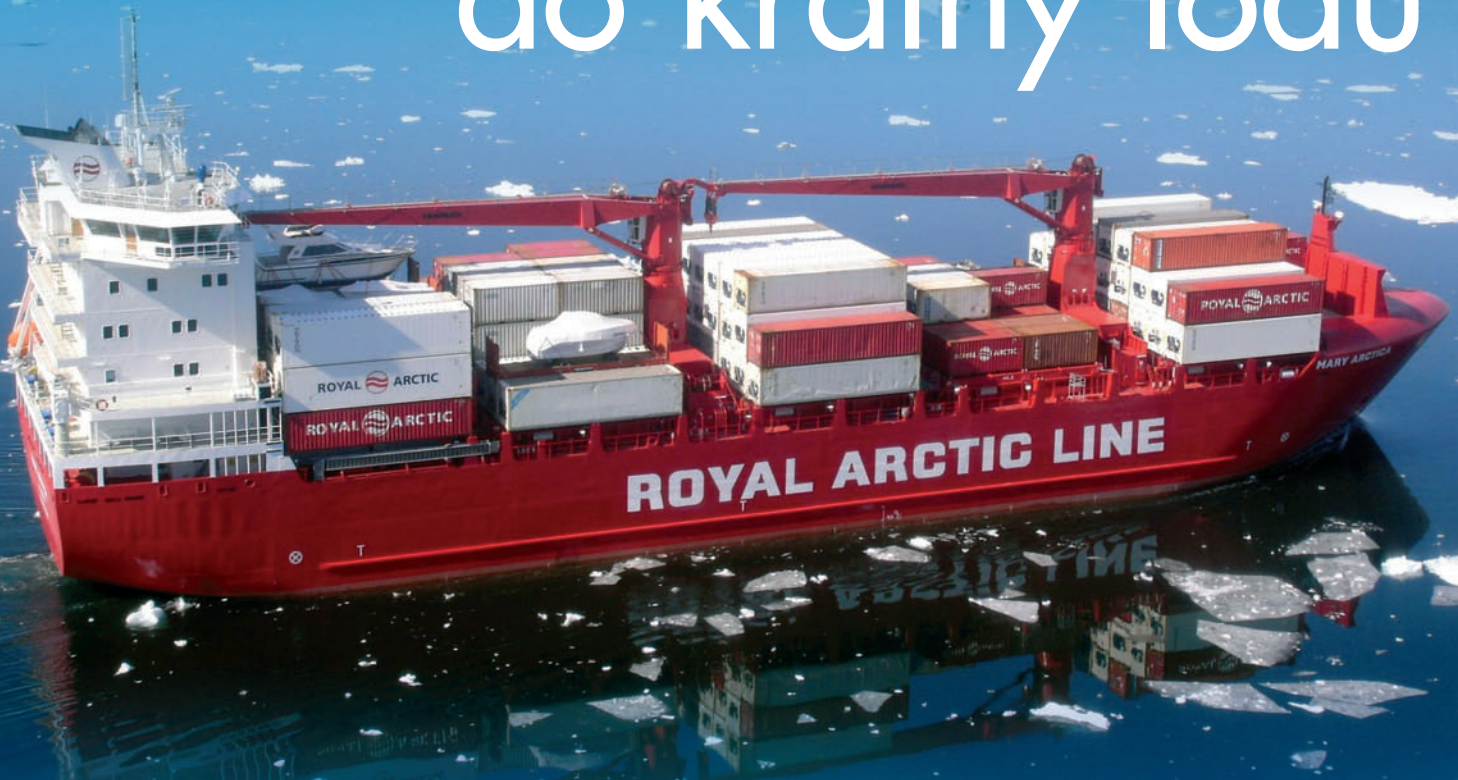


nością załogi. Na pokładzie dhow przebywało 16 Hindusów i 10 Somalijczyków. Wszystkich aresztowano, gdy na statku odkryto dużą liczbę broni automatycznej oraz granatniki przeciwpancerne. Jedna w pirackich band przestała istnieć.

Niestety, już 22 stycznia tego roku piraci dali o sobie ponownie znać, uprowadzając frachtowiec obsadzony przez 20-osobową załogę. Wydaje się więc, że dla zapewnienia bezpieczeństwa na wodach „rogu Afryki” niezbędna będzie stała obecność zachodnich flot.

**Krzysztof Kubiak**  
Fot. US Navy

# Wyprowa do krainy lodu



**K**ontenerowiec Mary Arctica został zbudowany w 2005 roku w ramach kontraktu Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. dla grenlandzkiego armatora Royal Arctic Line, który przy pomocy swojej floty zaopatruje Grenlandię we wszelkie dobra i produkty potrzebne do życia tamtejszym mieszkańcom. Są one przewożone w kontenerach. W podróż za koło polarne miałem popłynąć jako tzw. inżynier gwarancyjny, w ramach kontraktowych zobowiązań stoczni wobec armatora. Moim zadaniem było przyjrzenie się, jak statek radzi sobie w warunkach, do których został zaprojektowany.

## Kierunek – Grenlandia!

Po krótkim, dwuetapowym locie dotarłem do Aalborg w północnej Danii, gdzie wsiadłem na pokład kontenerowca. Po przywitaniu z załogą (której część świetnie znałem z okresu projektowania i budowy statku) pierwszy oficer Hendrik zaprowadził mnie do kabiny na 9. pokładzie. Mój dom na najbliższe trzy tygodnie był długi na cztery metry, ale miał trochę ponad metr w najszerzym miejscu (nie licząc przylegającej do kajuty

Gdyby ktoś kiedyś powiedział mi, że popłynę na Grenlandię, nie uwierzyłbym. Nie wierzyłem nawet wtedy, gdy pewnego dnia mój pryncypał wezwał mnie do siebie i powiedział krótko: Spakuj ciepłe ubrania. Płyniesz za koło polarne. Uwierzyłem dopiero, gdy w duńskim porcie Aalborg wsiadłem na pokład nowoczesnego kontenerowca Mary Arctica, który szykował się do wypłynięcia w trzytygodniowy rejs na trasie Dania - Grenlandia - Dania. To była najciekawsza i naj... zimniejsza podróż w moim życiu.

indywidualnej kabiny sanitarnej). Do wypłynięcia pozostało jeszcze ok. 7 godzin. Miałem więc czas, aby obejrzeć operację bunkrowania (czyli pobierania paliwa z małego zbiornikowca, tzw. bunkierki – którą był *Balic Swan*) oraz zwiedzić tak dobrze mi znany statek. Odnotowawszy kilka drobnych, dokonanych przez załogę zmian i udogodnień, niecierpliwie oczekiwałem momentu rzucenia cum.

O 19.45 Steen (główny mechanik) uruchomił silnik główny, a punktualnie o godz. 20 kapitan Borge Petersen „odsunął”, używając dziobowego i rufowego steru strumieniowego, kadłub *Mary Arc-tici* (ważącej razem z ładunkiem ok. 11 tys. ton) od nabrzeża duńskiego portu. Z pomocą pilota, w gęstej mgłę, ruszyliśmy na wschód kanałem Langerak. Około godziny 21.45, już po minięciu głów-  
wek portu w Hals, na wodach cieśniny Kattogat pilot zszedł z pokładu i tak rozpoczęła się moja wielka przygoda.

Następnego ranka, w środę 30 listopada, byliśmy już u południowych wybrzeży Norwegii, w rejonie Kristiansand. Po śniadaniu, razem z dwoma



Trawler na skałach. Podobno wprowadził go na nie pijany kapitan...

informatykami (Duńczykiem Troelsem i Amerykaninem Bobem) przeszliśmy krótki kurs zasad bezpieczeństwa na statku. Około 10.30 zarządzono próbny alarm pożarowy i łodziowy, zgodnie z instrukcjami wszyscy trzej goście na pokładzie musieli pójść do sterówki. W czasie wieczornej wachty, którą na mostku pełnił Tommy - drugi oficer,

z którym szybko się zaprzyjaźniłem, miałem okazję podziwiać platformy wydobywcze w centralnej części Morza Północnego (przeplawaliśmy na północ od pola East Brae, a na południe od pół Balder i Ringhorne).

## Czas płynie... do tyłu

Wczesnym rankiem w czwartek minęliśmy wyspę Fair (między Orkadami a Szetlandami) i wypłynęliśmy na północny Atlantyk. Jak dotychczas pogoda obchodziła się z nami łagodnie i z wyjątkiem niebyt uciążliwej martwej fali od dziobu żegluga była całkiem przyjemna. Z satysfakcją stwierdziłem też, że mój żołądek bez problemów znosi tzw. kiwania statku. Przed południem ujrzeliśmy jeszcze jednostki wydobywcze na polu Schiehallion i Foinaven (z dobrze widoczną platformą półzanurzalną i jednostką typu FPSO <sup>1</sup> *Petrojarl* oraz jednostką asystującą) – byliśmy wtedy na pozycji 60°16'N, 4°31'W.

W nocy z czwartku na piątek ponownie zmieniliśmy czas o godzinę do tyłu, aby skompensować nasz ruch w kierunku zachodnim – byliśmy teraz dwie godziny „przed” czasem środkowoeuropejskim. Na statku zmiana czasu (odmierzanego przez jeden, centralny zegar kontrolujący kilkanaście zegarów wiszących i tych we wszystkich urządzeniach kontrolnych i nawigacyjnych) jest podzielona na trzy nocne wachty, aby sprawiedliwie rozłożyć te dodatkowe 60 minut. I tak o 23.20 zegar cofa się na 23.00, o 3.20 na 3.00 a o 7.20 na 7.00. W piątek zbliżyliśmy się do wybrzeży Islandii na ok. 80 mil, osiągając 62°20' szerokości geograficznej północnej. Pod wieczór tego dnia zrobiliśmy zwrot na kurs 254 stopnie – do południowego cypla Grenlandii – Cap Farwel zostało nam około 600 mil.

## Pierwsza wizyta na lądzie

Widok brzegów Grenlandii robi wrażenie. Gdy w niedzielny poranek 4 grudnia dostrzegłem na horyzoncie postrzępione i majestatyczne szczyty ponad chmurami, nieskażone ludzką stopą ośnieżone brzegi z dryfującą górą lodową i mniejszymi bryłami lodu, wiedziałem, że zapamiętam te widoki na zawsze. Około południa minęliśmy w odległości kilkunastu mil Cap Farwel (na pozycji 59°41'N, 42°46' W), aby punktualnie o 15 czasu lokalnego (u zachodnich wybrzeży Grenlandii jest to czas o cztery godziny wcześniejszy od środkowoeuropejskiego) zacumować w najbardziej na południe wysuniętej osadzie na Grenlandii – Nanortalik. Krótki, dwugodzinny spacer po tej miejscowości pozwolił mi poznać specyfikę grenlandzkich miasteczek. Poza portem rybackim i nabrzeżem kontenerowym (do którego zacumowała *Mary Arc-tica*) jest tam zawsze mały rynek rybny, sklepik z artykułami przemysłowymi, jeden lub dwa sklepy spożywcze, kościół, poczta, hotel, informacja



Dla Eskimosa kajak to całoroczny środek transportu.



**Mary Arctica w Paamiut - małym i ciasnym porcie z pływającymi wszędzie bryłami lodu.**



turystyczna i szkoła. Każda osada ma co najmniej jedno lądowisko dla helikopterów lub małe lotnisko – nie ma przecież dróg pomiędzy miejscowościami, a transport wodny jest w zimie mocno utrudniony. Większość mieszkańców żyje w rozrzuconych na sporym obszarze parterowych, drewnianych, bardzo kolorowych domkach ze skośnym dachem lub w jednym z kilku trzy-, czteropiętrowych bloków mieszkalnych. Główne zajęcie mieszkańców, poza usługami, to rybołówstwo i polowanie na fokę.

W poniedziałek, po nocnym rejsie z Nanortalik, dotarliśmy do Qaqortoq - największej miejscowości w południowej Grenlandii (około 4 tys. mieszkańców, z 50 tys. zamieszkujących całą wyspę). W mieście ma siedzibę największy zakład futrzarski Great Greenland, znajduje się tam jedyny w tym rejonie szpital. Przywitał nas gęsto padający śnieg, który trochę utrudniał zwiedzanie, szczególnie, że większość budynków leży na dosyć stromym zboczu. Po krótkim spacerze i odwiedzeniu lokalnego muzeum, wróciłem na pokład. Popołudniu ruszyliśmy w dalszą drogę – po minięciu wąskiego na około 50 m przesmyku (a *Mary Arctica* na szerokość maksymalną 22,3 metra) i dwugodzinnej żegludze na północ, dotarliśmy do Narssaq. Zabawiliśmy tam tylko kilka godzin, aby jeszcze wieczorem tego samego dnia ruszyć dalej na północ - w kierunku Paamiut.

### Trawler na skałach

Paamiut to mały i ciasny port z bryłami lodu pływającymi przy wejściu i wrakiem małego trawlera na skałach mniej niż milę od portu. Podobno pijany kapitan wprowadził go na skały na początku lat 80. Miejscowość wygląda malowniczo i kameralnie, to chyba najsympatyczniejsze z miasteczek, które odwiedziliśmy. Kapitan mówił jednak, że to jedno z tych miejsc na zachodnim wybrzeżu, gdzie nic się nie dzieje, co z kolei niezbyt dobrze wpływa na... psychikę mieszkańców. Wycieczkę po Paamiut zacząłem od obejrzenia kościołka z 1909 roku, potem wdrapałem się na wysoki na 50 metrów pobliski punkt widokowy (zwany Bella Vista), gdzie spędziłem ponad pół godziny podziwiając widoki i robiąc zdjęcia. Stamtąd wróciłem do „centrum”, obejrzałem miniskansen, „pocałowałem klamkę” lokalnego muzeum, odbyłem spacer do portu rybackiego i zaraz przed obiadem wróciłem na statek.

### Zimna stolica

W środę, 7 grudnia, o poranku było już widać światła portu w stolicy Grenlandii - Nuuk (64°10»N, 51°43»W), więc

oczywiście zaraz po śniadaniu pobiegłem na mostek. Właśnie przybiliśmy, a do naszej burty chwilę później zacumowała *Arina Arctica*, jeden ze statków armatora RAL, która miała pobrać z naszych zbiorników paliwo. O 9.15 zameldowałem swoje zejście na ląd umawiając się z kapitanem, że wrócę o godz. 14. Szybkim krokiem (acz nieco chwiejnym – mój błędnik i nogi wciąż miały tendencję do korygowania wzdłużnego kiwania statku) ruszyłem w stronę centrum. Stolica Grenlandii i jednocześnie największe miasto (ok. 30 tys. mieszkańców) nie robi oszalamiającego wrażenia, ale biorąc pod uwagę, że na wyspie nie ma w ogóle przemysłu i wszystko, łącznie z materiałami budowlanymi, samochodami i żywnością (oraz np. choinkami na Boże Narodzenie) trzeba tam przywozić z w kontenerach, trzeba z podziwem patrzeć na wzniesione z trudem i zupełnie „europejskie” z wyglądu miasto. Główna ulica - Aqqusinersuaq, z czteropiętrowym budynkiem poczty i jeszcze wyższym hotelem, supermarketem oraz kościołem, to samo centrum. W zasięgu kilku minut spaceru znajduje się bardzo nowoczesne architektonicznie centrum kultury (z jedynym na Grenlandii kinem), szkoła podstawowa i średnia, budynki administracji rządowej oraz ratusz.



Widok na centralną ulicę stolicy Grenlandii – Nuuk. Bloki mieszkalne wyglądają całkiem znajomo...

## Pamiątki pod nadzorem

Okolo kilometra od współczesnego centrum położony jest stary port – Kolonihaven. Można tam znaleźć stare magazyny, w których znajduje się Muzeum Narodowe i główna biblioteka oraz informacja turystyczna. Obok stoi stary budynek szpitala, drewniany kościół z 1849 roku oraz wzniesiony na skalistym pagórku pomnik Hansa Egde – misjonarza i pierwszego „współczesnego” kolonizatora Grenlandii („współczesnego”, czyli z XVII wieku, nie licząc Wikingów, którzy założyli tutaj

swoje osady na przełomie X i XI w. Wymarły one jednak w połowie XIV w.). Po krótkim spacerze w drodze powrotnej na statek wstąpiłem do sklepu z pamiątkami – tam dowiedziałem się, że przy zakupie kolczyków z kła morsa muszę otrzymać specjalne zezwolenie na ich wywóz z Grenlandii. Zgodnie z Konwencją Waszyngtońską (zwaną CITES) można swobodnie handlować i wywozić z wyspy wyroby z fok, karibu i owiec, jednak na produkty z niedźwiedzia polarnego, morsa, narwala i belugi trzeba mieć zezwolenie, a niedozwolony jest eksport produktów z wielorybów i grenlandzkiego bielika.

## Statek Ilu-max

Kolejny dzień *Mary Arctica* uparcie podążała na północ i mimo przeciwnych fal (dochodzących do czterech metrów wysokości) kilkanaście minut przed południem przekroczyliśmy krąg polarny. W piątek wczesnym rankiem weszliśmy na wody zatoki Disco, gdzie musieliśmy wykonać szeroki łuk, aby ominąć południową część zatoki gęsto usianą górami lodowymi i niezliczoną ilością większych i mniejszych brył lodu. Około godz. 8.15 miałem okazję na własne oczy przekonać się, dlaczego statek nasz bywa określany jako Ilu-max. Otóż basen portowy w Ilulissat ma około 130 m szerokości, co przy długości całkowitej naszego kontenerowca wynoszącej 113 m pozostawia dosłownie po kilka metrów wody przed dziobem i za rufą

Żeńskie stroje ludowe w muzeum w Qaqortoq.



statku w momencie jego obracania się. Byłem pod wrażeniem precyzji, z jaką kapitan manewrował naszym kontenerowcem!

Za kołem polarnym na początku grudnia (spędziliśmy w Ilulissat 9 i 10 grudnia) astronomicznie rzecz biorąc panuje noc polarna. W praktyce oznacza to jednak, że około godz. 10 robi się prawie zupełnie jasno i znajdujące się poniżej horyzontu słońce zapewnia przyzwoite światło dzienne aż do ok. 14, kiedy to zapada zmrok.

## Góra, która zatopiła Titanica?

Najsławniejszym miejscem w rejonie Ilulissat jest Kangia (Ilulissat Isfjord), czyli miejsce, gdzie grenlandzki ładłodół schodzi do morza wąskim gardłem skalistego fiordu. W długim na 45 kilometrów korycie znajduje się około 30 miliardów (!) ton lodu, który porusza się z prędkości około 30 kilometrów na rok (ok. 82 metrów na dobę). Gdy masy lodu osiadają ujście fiordu, odłamują się z wielkim hukiem i już jako góry lodowe osiadają na mieliźnie w zatoce Disco. Dopiero wczesnym latem, gdy część lodu się stopi, góra lodowa wynurza się i dryfując zaczyna swoją wędrówkę, najczęściej w kierunku południowozachodnim. Isfjord to największe miejsce powstawania gór lodowych na półkuli północnej, można więc z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że góra lodowa, z którą zderzył się w 1911 roku *Titanic* „urodziła się” właśnie tam, kilka kilometrów na południe od Ilulissat. Miejsce to robi niesamowite wrażenie, nie codziennie przecież można oglądać pobłyskujące w poświacie zimowego, polarnego słońca tysiące ton lodu, który na dodatek nie jest jednorodną bryłą, a raczej skupiskiem mroźnych kłosów o najprzeróżniejszych kształtach. Krótka piesza wędrówka wzdłuż północnych brzegów tego fiordu była bez wątpienia najciekawszą i najbardziej „mrozącą krew w żyłach” wyprawą w moim życiu.

## Ten, który buduje wielkie kajaki

W samym Ilulissat zwracają uwagę niezliczone psy zaprzęgowe, zupełnie niepodobne do sympatycznych husky. Wyglądają raczej jak mieszaniec wilka z burkiem podwórkowym, nie potrafią szczekać, a ich wycie słychać z każdego zakątka miasteczka i okolic. Ponieważ ich liczba jest zbliżona do liczby mieszkań-

ców miejscowości, nawet w centrum miasta widać zagrody i poletka ze skleconymi z byle czego budami, po których włóczą się stada psów, najczęściej uwiązanych po prostu na sznurku do wbitego w ziemię kołka.

Jak każda morska tradycja rejonów polarnych, każdy szczur lądowy (lub jedynie ciepłowodny) musi zostać oczyszczony i dopuszczony przez Neptuna do żeglugi po polarnych wodach. Dlatego też po przekroczeniu koła podbiegunowego załoga zgotowała nam (Bobowi i mi) sympatyczną i pomyslową ceremonię (podobną do równikowego chrztu), zakończoną nadaniem polarnego imienia – ja zostałem nazwany *Unna Qajanik Angisoorsuarnik Sanasartog* – czyli *Ten, który buduje wielkie kajaki*.

## Droga do domu

W sobotę, 10 grudnia wieczorem, zakończył się załadunek kontenerów w Ilulissat i wieczorem wyruszyliśmy w drogę powrotną. Nie od razu wszakże, bo najpierw znów szerokim łukiem okrążyliśmy pola lodowe w Disco Bay, tak, że około godz. 23 znaleźliśmy się w najbardziej na północ wysuniętym punkcie naszej wyprawy (69°18.15'N, 51°27.2'W). Dopiero wtedy statek obrał kurs na południowy-zachód. Do Nuuk zawinęliśmy w poniedziałek nad ranem. Wyszliśmy z portu późnym popołudniem, wcześniej przeprowadzając czyszczenie turbosprężarki „na mokro” (w odróżnieniu od dosyć często wykonywanego czyszczenia na sucho, czyli granulatem z łupin orzechów). W środę, 14 grudnia, znów minęliśmy południowy cypel Grenlandii, czyli Cap Farwell i obierając kurs po ortodromie (czyli Wielkim Kole, wbrew pozorom krzywiźnie na płaskiej mapie, najkrótszej drodze między dwoma miejscami na Ziemi) skierowaliśmy się na wyspę Fair w przesmyku między Orkadami, a Szetlandami. Pogoda na północnym Atlantyku również tym razem okazała się spokojna. Kurs na wschód miał tylko jedną wadę – cztery kolejne noce były o godzinę krótsze, bo trzeba było wrócić do czasu środkowoeuropejskiego. Nie jest to oczywiście tak nagła zmiana jak w przypadku np. lotu transatlantyckiego, ale okazała się wystarczająca, żeby w sobotę załoga wyglądała na ospałą i zmęczoną. Ożywiła się jednak popołudniu, kiedy to zorganizowano tzw. Glogegg, czyli luźne, towarzyskie spotkanie przy grzaniu (czyli grzaniem winie z przy-

prawami i migdałami), połączone z wycinaniem ozdób bożonarodzeniowych. Podobno takie właśnie sympatyczne, nieformalne spotkania odbywają się w wielu duńskich firmach i są bardzo lubiane przez pracowników. W międzyczasie weszliśmy już na Morze Północne. W niedzielę przed południem minęliśmy latarnię morską w Lysaker i wpłynęliśmy na wody Kattegatu. Moja przygoda na pokładzie *Mary Arctica* dobiegła końca...

**Tekst i fot.:**  
**Grzegorz Mazerski**

1 (FPSO – ang. floating production storage vessel – wykorzystywane w eksploatacji małych złóż ropo-  
nych pływające jednostki przetwórcze z możliwością magazynowania ropy naftowej i wyposażone w instalacje do ładowania ropy na tankowce).



**Po przekroczeniu koła podbiegunowego załoga zgotowała nam sympatyczną ceremonię. Brrrr!**

Fotoreportaż  
z rejsu  
na naszej  
płytkę CD!





Fot. US Navy

# Podwodne lotniskowce

**„Podwodny lotniskowiec”, czyli widoczna u góry japońska łódź podwodna I-400 mogła w swoim hangarze pomieścić trzy wodnosamoloty. Samolot był wyrzucany za pomocą specjalnej katapulty w kierunku dziobu okrętu.**

Pomysł, aby połączyć dwa żywioły - wodę i powietrze - powstał w czasie pierwszej wojny światowej w Niemczech. Pierwsza udana próba startu samolotu z pokładu okrętu podwodnego odbyła się 6 stycznia 1915 roku. Z pokładu U-12 zwodowano wodnosamolot typu Friedrichshafen FF-29, który wzbił się w powietrze. Podczas II wojny światowej „podwodne lotniskowce” budowali m.in. Japończycy.

9 września 1942 roku, sześć mil od przylądka Blanco w Oregonie u zachodnich wybrzeży USA, kapitan Meiji Tagami wyprowadził okręt podwodny Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii I-25 na głębokość peryskopową. Następnie zerknął przez peryskop i wyraźnie zadowolony wezwał do cen-

trali chorążego Nobuo Fujitę. Ten zrobił to samo, co chwilę wcześniej jego dowódca. Po dziesięciu dniach sztormu na morzu panowała cisza.

- Kapitanie, to wygląda dobrze. Sądzę, że możemy to zrobić dzisiaj - powiedział Fujita.

- Świetnie - odpowiedział krótko Tagami.

Kapitan wiedział, że może polegać na zdaniu swojego podwładnego. Fujita był jednym z najbardziej doświadczonych pilotów w całej japońskiej marynarce wojennej. W powietrzu spędził ponad cztery tysiące godzin. Był też pomysłodawcą przedsięwzięcia, jakie miał zamiar za chwilę wykonać. I wykonał.

I-25 wyszedł na powierzchnię. Mechanicy wyciąli z hangaru zamontowanego na pokładzie części wodnosamolotu E14Y1 i pośpiesznie go złożyli. Fujita wspólnie z obserwatorem Shoji Okidą wsiadł do samolotu, który następnie został katapultowany z pokładu okrętu i poleciał w kierunku amerykańskiego wybrzeża. Po przelecie około 80

kilometrów, zrzucili na oregońskie lasy dwie 76-kilogramowe bomby zapalające, powodując gwałtowne pożary. Następnego dnia powtórzyli nalot i powrócili do Japonii, gdzie okrzyknięto ich bohaterami narodowymi.

Japończycy liczyli, że naloty wywołają panikę wśród Amerykanów. Tak się jednak nie stało. Misja Fujity spelzła więc na niczym. Pilot przeszedł jednak do historii jako pierwszy i jedyne w czasie drugiej wojny światowej człowiek, który zbombardował Stany Zjednoczone. Akcja stała się też najślawniejszą w dziejach operacją przeprowadzoną przez "podwodne lotniskowce".

### Połączyć żywioły

Zwolennicy przenoszenia samolotów przez okręty podwodne argumentowali, że dzięki nim uda się rozwiązać jeden z najpoważniejszych problemów dotyczących tych jednostek. Okręty podwodne, ze względu na niski kiosk, miały mocno ograniczone pole widzenia, co znacznie zmniejszało ich wartość bojową. Samolot mógł ją zwiększyć. Z biegiem lat argumentów za umieszczeniem samolotów na okrętach podwodnych przybywało. Zaczęto nawet marzyć o budowie wielkich „podwodnych lotniskowców”, które mogłyby zabierać ze sobą nie jeden, ale nawet dwa czy trzy samoloty, które mogłyby służyć nie tyle do obserwacji morza, co do atakowania wroga w miejscach, gdzie nikt by się ich nie spodziewał.

W latach 20. i 30. eksperymenty z samolotami na okrętach podwodnych przeprowadzali nie tylko Niemcy. Robili to także Anglicy, Amerykanie, Włosi, Francuzi i Rosjanie. Technika wszędzie była podobna. Wymyślano różne typy malutkich, lekkich samolotów rozpoznawczych, które można było szybko (nawet w ciągu pięciu minut) złożyć i rozłożyć. Były przechowywane w niewielkich hangarach albo pojemnikach montowanych na pokładach okrętów podwodnych, najczęściej z przodu przed kioskiem. Samoloty wyrzucano w powietrze zwykle przy użyciu specjalnych katapult różnego rodzaju.

Większość prób zainstalowania maszyn latających na okrętach podwodnych nie przyniosła jednak na tyle zadawalających rezultatów, aby zagościły one powszechniej na ich pokładach. Niektóre z nich jednak w nie wyposażono. Najsłynniejszym przykładem jest największy okręt podwodny sprzed drugiej wojny światowej: francuski *Surcouf*, który w spe-

cialnym hangarze przewoził jeden wodnosamolot.

### Na morzach południowych

Choć w okresie międzywojennym powstało kilkanaście różnych rozwiązań technicznych dotyczących przenoszenia samolotów przez okręty podwodne, to jednak na szerszą skalę nie udało się wykorzystać ich w czasie działań bojowych. Po wojnie zaś idea ta w ogóle została zarzucona.

Były jednak wyjątki. Pierwszym z nich był niemiecki samolot obserwacyjny Fa 330 wyposażony w specjalny wirnik, przez co do złudzenia przypominał prymitywny helikopter. W powietrzu utrzymywał się dzięki sile nośnej wytwarzanej przez wirujący na skutek opływu mas powietrza wirnik. W tym celu musiał być holowany za okrętem podwodnym, z którym był stale połączony liną o długości około 300 metrów. Wyprodukowano około 200 sztuk maszyn tego rodzaju. Wykorzystywano je na U-Bootach operujących na odległych afrykańskich i azjatyckich akwenach, m.in. na Oceanie In-



**Niemiecki samolot obserwacyjny Fa 330 wyposażony w specjalny wirnik, przez co do złudzenia przypominał prymitywny helikopter.**

dyjskim. W miarę zwiększania w powietrzu przewagi alianckiego lotnictwa ich wartość jednak malała. Większość dowódców wolała nie ryzykować ich użycia. Kilka minut, które potrzebne były na zmontowanie samolotu, mogło bowiem decydować o być albo nie być ich okrętu i załogi.

Na największą skalę maszyny latające na okrętach podwodnych zastosowali tylko Japończycy. Samoloty, głównie w celach rozpoznawczych, zainstalowali na co najmniej kilku jednostkach podwodnych i z powodzeniem ich używali, także do takich akcji jak opisany wyżej nalot na USA.

Na początku lat 40. Japończycy rozpoczęli też prace nad wielkimi okrętami podwodnymi typu „Sen Toku” (Specjalne Okręty Podwodne), z których każdy mógł zabierać na pokład aż trzy wodnosamoloty szturmowo-bombowe. Planowano stworzenie 18 okrętów tego typu, jednak udało się zbudować tylko dwa: I-400 i I-401. Były to jak na tamte czasy prawdziwe olbrzymy. Miały 122 metry długości i ponad sześć tysięcy ton wyporności pod wodą. Okręty te miały zostać użyte m.in. w ataku na Kanał Panamski. Nic z tego jednak nie wyszło. Zanim zdołano z nich skorzystać, wojna się skończyła. Przejęte przez Amerykanów, zakończyły żywot jako cele artyleryjskie dla US Navy.

### Polski epizod

W historii „podwodnych lotniskowców” jest też polski epizod. Tym ciekawszy, że rzadko wspominany. Pod koniec lat 20. pojawiła się w naszej flocie koncepcja wyposażenia kilku nawodnych okrętów wojennych w wodnosamoloty. Pierwszym miał być stawiacz min *Gryf*. Według niektórych badaczy, w tej liczbie znaleźć się także miały dwa duże, oceaniczne okręty podwodne: *Orzeł* i *Sęp*. Szczegóły tej sprawy nie są znane. Ostatecznie, prawdopodobnie ze względów oszczędnościowych, zrezygnowano z tej koncepcji.

Faktem jednak jest, że na wiosnę 1939 roku w Pucku powstał prototyp łodzi latającej Nikol A-2, której twórcą był inżynier Jerzy Nikol. Konstrukcja maszyny była drewniana, kryta sklejką i płótnem. Silnik umieszczono w specjalnej gondoli, wysoko nad kadłubem. Testy samolotu prowadzono aż do wybuchu wojny i tym samym A-2 stała się pierwszą i jedyną amfibią polskiej konstrukcji, która przeszła próby startu z wody i wodowania.

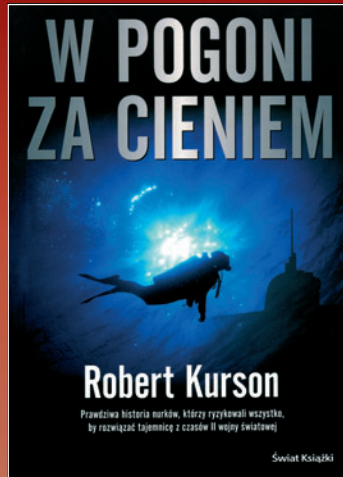
To było jednak wszystko, na co było nas stać w tej dziedzinie. Nie wiadomo też, co dokładnie stało się z prototypem po 1 września 1939 roku. Według niektórych relacji został zniszczony w czasie bombardowania przez niemieckie lotnictwo w Pucku albo Helu. Według innych, został tylko lekko uszkodzony i przejęty przez hitlerowców, którzy przeprowadzili jego badania, choć nigdy z niego nie skorzystali.



## Kolonie Kowalskiego

Polska kolonialnym imperium? Jak do tej pory, na naszym rynku nie było tak dobrze napisanej książki, opisującej dzieje naszych marzeń o posiadaniu zamorskich posiadłości. „Kolonie Rzeczypospolitej” znakomicie tę lukę wypełniają. Nie tylko od strony faktograficznej, ale także literackiej. Publikacja Marka Arpada Kowalskiego nie jest bowiem „wymęczoną” pracą naukową, a raczej obszernym esejem na temat polskiego stosunku do morza. Najcenniejszą stroną tej książki jest jej kompleksowość. W analizie tematu autor nie zatrzymał się na okresie II Rzeczypospolitej (co jest grzechem sporej części dotychczasowych publikacji na ten temat), kiedy idea polskich kolonii była szczególnie żywa i powszechnie dyskutowana. Sięgnął znacznie głębiej w przeszłość (aż do czasów największej świetności Rzeczypospolitej szlacheckiej), przez co czytelnik ma wrażenie poznania całości problemu, a nie tylko jej wycinku. To jak wyborny posiłek z kilku dań.

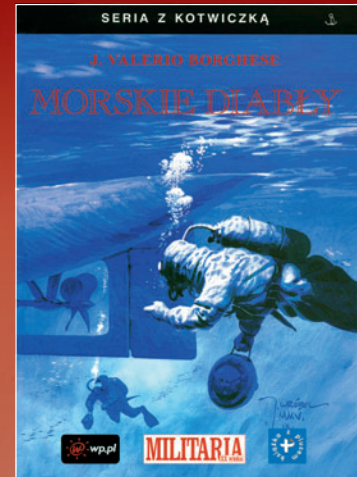
„Kolonie Rzeczypospolitej”,  
Marek Arpad Kowalski,  
Bellona, Warszawa 2005.



## Tajemnica głębin

W 1991 roku kilkadziesiąt kilometrów od amerykańskich wybrzeży, niedaleko New Jersey, pletwonurkowie-amatorzy odkryli leżący na głębokości 70 metrów wrak niemieckiego okrętu podwodnego z czasów drugiej wojny światowej. Znaleźisko zaintrygowało ich, bo według wszelkich danych w tym rejonie nie został nigdy zatopiony żaden U-Boot. Rozwikłanie tajemnicy okrętu okazało się trudniejsze, niż się na początku wydawało. Zajęło wiele lat i okupione zostało śmiercią trzech ludzi. Ostatecznie udało się jednak ustalić, że zagadkowym wrakiem jest zaginiony w 1944 roku U-869. To właśnie to podwodne śledztwo stało się podstawą do napisania przez Roberta Kursona „W pogoni za cieniem”. Książka jest pasjonująca, niezwykle barwnie, miejscami nawet porywająco, napisaną, relacją ze zmagania człowieka nie tylko z historią, ale także żywiołem morza, które zazdrośnie strzeże swoich tajemnic. Lektura obowiązkowa dla każdego miłośnika zagadek drugiej wojny światowej.

„W pogoni za cieniem”,  
Robert Kurson,  
Świat Książki, Warszawa 2006.



## Wspomnienia diabła

Historia morskich sił specjalnych to wciąż mało znany polskiemu czytelnikowi temat. Tym bardziej cenna wydaje się inicjatywa publikacji wspomnień Junio Valerio Borghese. Ten Włoch, w czasie drugiej wojny światowej dowódca okrętów podwodnych, w 1942 roku objął kierownictwo nad flotyllą podwodnych „żywych torped”. Ich największym sukcesem był brawurowy atak na stojące w Aleksandrii brytyjskie pancerniki *Valiant* i *Queen Elisabeth*. Okręty zostały ciężko uszkodzone i wyeliminowane z działań bojowych na długie miesiące. „Morskie diabły” to dzisiaj klasyka wspomnieniowej literatury wojennomorskiej. Jej znaczenia nie umniejsza fakt, że Borghese był zdecydowanym zwolennikiem faszyzmu i Mussoliniego. Wręcz przeciwnie. Dzięki temu jego wspomnienia to nie tylko suchy przegląd dziejów włoskich „podwodnych komandosów”.

„Morskie diabły”,  
Junio Valerio Borghese,  
Finna, Gdańsk 2005.

**Tomasz Falba**

*Errol Flynn, potomek buntownika z Bounty*

Errol Flynn jako  
Geoffrey Thorpe  
w „Sokół Morskim”.

# Pierwszy pirat kina

Był i wciąż jest najślynniejszym korsarzem dużego ekranu. Na stworzonych przez Errola Flynna kreacjach z filmów „Kapitan Blood” i „Sokół morski” wzorowali się wszyscy późniejsi filmowi bohaterowie spod znaku czaszki i dwóch piszczeli.

Wielka filmowa kariera Errola Flynna rozpoczęła się w 1935 roku, właśnie od roli pirata. W ostatniej chwili, niemal tuż przed rozpoczęciem zdjęć, zaangażowano go do głównej roli w przygodowej produkcji „Kapitan Blood”. Szybko udowodnił, że był do niej stworzony!

Przystojny i wysportowany aktor swą błyskotliwą kreacją, grając rolę Petera Blooda - największego pirata Karaibów - stworzył swój ekranowy wizerunek żadnego przygód awanturnika i romantycznego kochanka, z którym związany był przez większą część aktorskiej kariery. Być może pomogły mu w tym geny. Errol Flynn był bowiem potomkiem Fletchera Christiana, jednego z uczestników głośnego buntu na okręcie „Bounty”, o którym powstało kilka filmów.

## Życie pełne przygód

Piracki debiut z dnia na dzień zrobił z Flynna pierwszą gwiazdę Hollywood, usuwając w cień wielkiego Douglasa Fa-

irbanksa. Odtąd Errol Flynn jako pirat (i nie-pirat zresztą też) przez kolejne dwie dekady podbijał serca kobiet na całym świecie.

Jego prywatne życie było nie mniej barwne od ekranowego. Jeszcze zanim został aktorem, był m.in. poszukiwaczem złota i zarządcą plantacji w Nowej Gwinei, odbył także pełną przygód podróż morską. Dzięki aktorstwu zdobył sławę i bogactwo równe pirackim zdobyczom granych przez siebie bohaterów, a popularnością przewyższał nawet Francis Drake'a - największego korsarza w historii mórz i oceanów.

## Ciemna strona Errola

I chociaż Errol Flynn osiągnął to wszystko w bardziej humanitarny sposób niż piraci, miał też swoją ciemną stronę. Podobnie jak morscy awanturnicy, on także nie stronił od alkoholu, był też trzykrotnie oskarżony o gwałt (kolejny piracki „zwyczaj”). Taki styl życia sprawił, że

„Sokół Morski”  
do dziś zachwyca  
m.in. efektownymi  
scenami morskich  
bitew i pojedynków.

w 1959 roku, w wieku zaledwie 50 lat, Errol Flynn zmarł na atak serca. Lekarz przeprowadzający sekcję zwłok stwierdził w jego organizmie tak rozległe zniszczenia, że był przekonany, iż bada ciało o wiele starszego mężczyzny.

### Kolekcja Warnera

Dzięki wydanej przez Warnera kolekcji DVD pięciu klasycznych filmów z udziałem Errola Flynna, możemy dziś przypomnieć sobie dwa pirackie filmy z jego udziałem: „Kapitan Blood” i „Sokół morski” (w kolekcji znalazły się jeszcze „Prywatne życie Elżbiety i Essex”, „Umarli w butach” i „Dodge City”). Oczyszczone cyfrowo obraz i dźwięk prezentują się dziś tak, jak w dniu premiery. Wystarczy usiąść wygodnie w fotelu i włączyć płytę, by poczuć się jak kinie sprzed 70 lat...

**Tomasz Konopacki**



Jedna z najsłynniejszych  
par aktorskich światowego kina:  
Errol Flynn i Olivia de Havilland w „Captain Blood”.



# Pirackie filmy Errola Flynna



Kapitan Blood  
(Captain Blood, 1935)

Film, od którego zaczęła się ogromna popularność Errola Flynna. Historia XVII-wiecznego lekarza, który udzielając pomocy rannemu rebeliantowi naraża się na oskarżenie o zdradę. Sprzedany w niewolę trafia na plantację, z której udaje mu się uciec,

a następnie zdobyć hiszpański statek. Jako Kapitan Blood, staje się najsynniejszym piratem mór i oceanów.

To pierwszy film w karierze gwiazdora, w którym wystąpił wspólnie z Olivią de Havilland (duet ten zamyka pierwszą dziesiątkę najsynniejszych par aktorskich w historii kina). Obraz wyreżyserował Michael Curtiz (twórca m.in. „Casablanki”).



Sokół morski  
(The Sea Hawk, 1940)

Jedna z najwspanialszych produkcji przygodowych w historii kina! Flynn wciela się tu w postać kapitana Geoffreya Thorpe'a, dowódcę wyposażonego w 40 dział galeonu, który uciekając przed pościgiem spieszy powiadomić królową Elżbietę I o zmierzającej w stronę Anglii hiszpańskiej armadzie Filipa II.

Zrealizowany za zawrotną w owym czasie sumę 1,7 miliona dolarów film (na potrzeby produkcji zbudowano między innymi dwa, w pełni sprawne, żaglowce) do dziś zachwyca nie tylko efektownymi scenami morskich bitew i pojedynków, ale również wciągającą oraz umiejętnie opowiedzianą intrygą.



### Oko w oko z rekinem

Kąpiel z żarłaczem ludojadem dla większości z nas to czyste szaleństwo. Dla Marka Marksa rekiny stały się taką pasją, że codziennie ryzykuje dla nich życie. Mark udowadnia, że żarłacz ludojad to łagodny olbrzym.

Emisja

Czwartek, 16 marca, godz. 11.00, 18.00

### Bitwa arktycznych olbrzymów



Adam Ravetch wyrusza do Arktyki w samym środku sezonu rozrodczego morsów, aby utrwalić na taśmie filmowej niezwykle zachowania matek morsów i ich nowo narodzonego potomstwa

Emisja

Piątek, 17 marca, godz. 08.00, 13.00, 19.00  
Sobota, 18 marca, godz. 21.00

### Wielkie konstrukcje: Port w Rotterdamie



Przez port w Rotterdamie przepływa codziennie 450 statków, wiozących towary o wartości miliarda dolarów. Ze względu na zdradliwe prądy morskie, wąskie kanały i wielki rozmiar tankowców, przeprawa przez port to wielka operacja.

Emisja

Środa, 15 marca, godz. 01.00  
Niedziela, 26 marca, godz. 20.00  
Piątek, 14 kwietnia, godz. 17.00

### Statek olbrzym

W chwili, kiedy to czytasz, po morzach i oceanach świata pływa prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład OOCL Hamburg, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

Czwartek, 16 marca, godz. 17.00

### Duchy Bałtyku



Podczas operacji Hannibal (styczeń - maj 1945) ewakuowano z regionów nadbałtyckich w głąb Niemiec ponad dwa miliony niemieckich cywilów. Humanitarna akcja pochłonęła tysiące ofiar. Zatonęło 250 statków i zginęło 40 tysięcy ludzi.

Emisja

Czwartek, 16 marca, godz. 23.00  
Sobota, 18 marca, godz. 21.00  
Sobota, 25 marca, godz. 19.00  
Niedziela, 26 marca, godz. 14.00  
Poniedziałek, 27 marca, godz. 21.00, 00.00  
Niedziela, 2 kwietnia, godz. 08.00  
Pon., 3 kwietnia, godz. 09.00, 14.00  
Piątek, 7 kwietnia, godz. 22.00  
Czwartek, 13 kwietnia, godz. 12.00, 20.00  
Sobota, 15 kwietnia, godz. 01.00

### W poszukiwaniu okrętu Kennedy'ego



W sierpniu 1943 roku japoński niszczyciel zatopił okręt PT-109 pod dowództwem porucznika Jacka Kennedy'ego. 60 lat po tym ataku Robert Ballard powraca na Wyspy Salomona, aby szukać zatopionego wraku.

Emisja

Piątek, 17 marca, godz. 23.00

### Sekrety Norwegii



Florian Graner wyrusza z samotną misją zbadania tajemnic morskiego świata w kryształicznie czystych wodach norweskich fiordów. W lodowatej otchłani odkrywa rafę koralową wspaniale rozwijającą się bez słonecznego światła

Emisja

Czw., 16 marca, godz. 8.00, 13.00, 19.00  
Sobota, 25 marca, godz. 12.00

### Powrót na Titanica

Doktor Robert Ballard prowadzi podwodne badania wraku *Titanica*. To rzadka okazja, by zobaczyć ten słynny liniowiec i poznać, w jakim stanie znajduje się spoczywający na dnie morza statek.

Emisja

Sobota, 18 marca, godz. 20.00  
Niedziela, 9 kwietnia, godz. 16.00

### Łowcy mórz: Zatonięcie Wilhelma Gustloff

W lodowatych wodach Bałtyku spoczywa wrak niemieckiego liniowca, którym tysiące Niemców uciekało przed posuwającą się na zachód Armią Czerwoną. Statek został zatopiony przez trzy rosyjskie torpedy i nigdy nie dopłynął do celu.

Emisja

Sobota, 18 marca, godz. 22.00  
Niedziela, 26 marca, godz. 15.00  
Poniedziałek, 27 marca, godz. 22.00, 01.00  
Niedziela, 2 kwietnia, godz. 09.00  
Pon., 3 kwietnia, godz. 10.00, 15.00  
Środa, 12 kwietnia, godz. 12.00

### Łowcy mórz: Poszukiwanie hitlerowskiej U-215



Poszukiwanie niemieckiego U-Boota, okrętu podwodnego, którego misją podczas drugiej wojny światowej było szerzenie spustoszenia wśród amerykańskich konwojów, wyruszających na długie rejsy po Atlantyku.

Emisja

Niedziela, 19 marca, godz. 08.00  
Poniedziałek, 20 marca, godz. 09.00, 14.00

### Tajemnica okrętu podwodnego Dakar

W 1968 roku izraelski okręt podwodny zniknął bez śladu podczas dziewiczego rejsu wraz z 69 marynarzami na pokładzie. Dla wielu amerykańskich i izraelskich ekspertów odnalezienie tego okrętu stało się życiową ambicją.

Emisja

Niedziela, 19 marca, godz. 14.00  
Poniedziałek, 3 kwietnia, godz. 22.00  
Sobota, 8 kwietnia, godz. 20.00  
Niedziela, 9 kwietnia, godz. 09.00  
Pon., 10 kwietnia, godz. 10.00, 15.00

### Morskie maszyny: Koparki



Morskie szlaki, którymi transportowane są surowce i towary dla światowego przemysłu, wymagają stałej konserwacji. Do tych prac wykorzystywane są silne koparki, pogłębiarki i pływające samochody wywrotki.

Emisja

Sobota, 18 marca, godz. 00.00

### W poszukiwaniu Fenicjan

Fenicjanie dominowali w basenie Morza Śródziemnego już w epoce żelaza. Dwoch renomowanych naukowców bada skąd lud ten pochodził, w czym tkwił sekret jego niebywałych osiągnięć oraz co się z nim później stało.

Emisja

Niedziela, 19 marca, godz. 09.00  
Poniedziałek, 20 marca, godz. 20.00, 15.00  
Sobota, 8 kwietnia, godz. 22.00

### We wnętrzu Britannica



Wyprawa na pełen tajemnic wrak *Britannica*, największego w historii statku, który tragicznie zatonął, podobnie jak jego bliźniaczy statek *Titanic*. Poszukiwanie przyczyn tragicznego końca tego luksusowego liniowca.

Emisja

Niedziela, 19 marca, godz. 15.00  
Pon., 10 kwietnia, godz. 22.00, 01.00

### Wielkie konstrukcje: Parki wodne



Parki wodne to najbardziej dochodowa dziedzina w przemyśle rozrywkowym. Wizyta w parkach Wet and Wild w Orlando na Florydzie i Las Vegas to okazja przyjrzenia się wodnym atrakcjom: niezwykłym szybkim zjeżdżalniami i rwącym rzekom.

Emisja

Niedziela, 19 marca, godz. 11.00

### Kiedy wyprawa się nie powiedzie...: Dryfująca rodzina

W 1972 roku orki zaatakowały łódź SY *Lucette*, pływający dom rodziny Robertsonów. Łódź szybko zatonęła. Rodzina znalazła schronienie w pontonie. Na samym środku morza mieli tylko jedzenie na trzy dni i... zdrowy rozsądek.

Emisja

Sobota, 18 marca, godz. 01.00

### Łowcy mórz: Poszukiwanie fregaty Bonhomme Richard

„Łowcy mórz” wyruszają na poszukiwania słynnego amerykańskiego okrętu *Bonhomme Richard*, posługując się najnowocześniejszym sprzętem oraz używając map morskich pływów i prądów opracowanych przez dr. Clive'a Cusslera.

Emisja

Niedziela, 19 marca, godz. 00.00  
Poniedziałek, 20 marca, godz. 21.00, 00.00  
Sobota, 25 marca, godz. 20.00  
Niedziela, 26 marca, godz. 08.00  
Pon., 27 marca, godz. 09.00, 14.00

### Polowanie na hitlerowskich naukowców

Pod koniec II wojny światowej alianci prowadzili poszukiwania wybitnych naukowców Trzeciej Rzeszy, chcąc zdobyć ich nową broń. Alianccy agenci przechwycili technologie, które potem zostały wykorzystane podczas zimnej wojny.

Emisja

Poniedziałek, 20 marca, godz. 23.00

### Wielkie konstrukcje: USS Ronald Reagan



Zaproszenie na pokład najnowszego amerykańskiego lotniskowca, który właśnie wyrusza w swój pierwszy rejs. Poznamy kulisy funkcjonowania tego olbrzymiego pływającego miasta, od przygotowywania posiłków po utylizację śmieci.

Emisja

Wtorek, 21 marca, godz. 17.00

### Zatopiony sekret Hitlera



Latem 2003 roku przeprowadzono operację wyciągnięcia z morskiego dna drogiego ładunku zatopionego statku *Hydro*. W czasie II wojny światowej statek ten był celem brawurowych akcji norweskiego ruchu oporu.

Emisja

Wtorek, 21 marca, godz. 23.00

### Wielkie konstrukcje: Bariery na Morzu Północnym



Holendrzy projektują pływające domy, drogi, a nawet miasta. To odpowiedź na rosnący poziom wód Morza Północnego i wylewające z brzegów rzeki. Czy technika i nowoczesne technologie zwyciężą w walce ze śmiertelnymi powodziąmi?

Emisja

Środa, 22 marca, godz. 17.00

### Wielkie konstrukcje: USS Virginia

Zaproszenie na pokład atomowego okrętu podwodnego. *USS Virginia* to superno-woczesna łódź amerykańskiej armii, wyposażona w najnowszy sprzęt na miarę XXI wieku.

Emisja

Środa, 22 marca, godz. 21.00, 00.00

Środa, 29 marca, godz. 09.00, 14.00

Czwartek, 30 marca, godz. 17.00

Niedziela, 2 kwietnia, godz. 20.00

Sobota, 8 kwietnia, godz. 14.00

Piątek, 14 kwietnia, godz. 14.00

### Morze pełne węży

Katuali, rzadki i tajemniczy wąż morski, przystosował się do życia zarówno w wodzie, jak i na lądzie. Doktor Bryan Fry postanawia przyjrzeć się temu niezwykle stworzeniu, poznać jego zachowania i pobrać próbkę śmiertelnego jadu.

Emisja

Czw., 23 marca, godz. 19.00

Czw., 30 marca, godz. 08.00, 13.00, 19.00

Sobota, 1 kwietnia, godz. 09.00

### Zwycięstwo na Pacyfiku: Śmierć przed kapitulacją

Kronika wydarzeń i kulisy decyzji podejmowanych przez przywódców Japonii i USA podczas II wojny światowej, od zdobycia przez wojska amerykańskie Wysp Mariańskich, przez naloty na Tokio, aż do zrzucaenia bomby atomowej.

Emisja

Czwartek, 23 marca, godz. 23.00

### Zwycięstwo na Pacyfiku: Inwazja na Japonię

Kronika wydarzeń i kulisy decyzji podejmowanych przez przywódców Japonii i USA podczas II wojny światowej, od zdobycia przez wojska amerykańskie Wysp Mariańskich, przez naloty na Tokio, aż do zrzucaenia bomby atomowej.

Emisja

Piątek, 24 marca, godz. 23.00

### Sztormowe opowieści: Huragan Ivan

Wrzesień 2004 r. Trzydziestu mieszkańców Pensacola na Florydzie postanawia przetrwać nadejście huraganu Ivan w swoich domach. Ostatni huragan o podobnej sile spowodował tylko powódzie. Tym razem wiatr okaże się bardziej okrutny...

Emisja

Sobota, 25 marca, godz. 13.30

Czwartek, 13 kwietnia, godz. 18.00

### Morskie maszyny: W morskich głębinach

Piętnaście metrów pod powierzchnią morza w Zatoce Meksykańskiej żyje, pracuje, śpi i prowadzi badania zespół astronautów i akwanautów. Naukowcy sprawdzają, czy w przyszłości ludzie będą mogli mieszkać również pod wodą.

Emisja

Sobota, 25 marca, godz. 00.00

### Łowcy mórz: Plaże Normandii

„Łowcy mórz” i wojskowi eksperci przybywają do Normandii, by zbadać plażę Juno oraz przylegające do niej wody, posługując się urządzeniami hydrolokacyjnymi i kamerami wideo. Przenosimy się w czasie do czerwcowego poranka 1944 roku.

Emisja

Niedziela, 26 marca, godz. 00.00

Sobota, 1 kwietnia, godz. 20.00

Pon., 3 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 9 kwietnia, godz. 08.00

Pon., 10 kwietnia, godz. 09.00, 14.00

### Morskie maszyny: Łód



Na wodach północnego Atlantyku supernowoczesne samoloty i okręty toczą każdego roku bitwę z górami lodowymi. Załoga jednego z okrętów zмага się z ważącą 7,5 tony bryłą lodu. Korzysta z armatek wodnych i długich lin holowniczych.

Emisja

Sobota, 1 kwietnia, godz. 11.00

### PREMIERA

### Wielkie konstrukcje: Palmowa Wyspa w Dubaju



W Zatoce Perskiej trwa realizacja ogromnego projektu, który na zawsze zmieni oblicze linii brzegowej tego regionu. Olbrymie sztuczne wyspy ułożone w kształcie palmy to jedno z najambitniejszych wyzwań inżynierii XXI wieku.

Emisja

Środa, 5 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

Środa, 12 kwietnia, godz. 09.00, 14.00

Piątek, 14 kwietnia, godz. 12.00

### Grobowce żółwi zielonych

Niezwykła opowieść o koralowym rajcie Sipidan, odwiedzanym co roku przez żółwie zielone i inne morskie zwierzęta. Niektóre z nich przybywają tu, by umrzeć.

Emisja

Poniedziałek, 27 marca, godz. 08.00, 13.00

### Morskie maszyny: Wojna

Wszystko o wyposażeniu współczesnej marynarki wojennej, od sprzętu elitarniej jednostki Navy SEALs po supernowoczesne, niewykrywalne przez radary okręty.

Emisja

Sobota, 1 kwietnia, godz. 00.00

### Wielkie konstrukcje: Tunel pod kanałem La Manche

Podczas budowy tego najdroższego tunelu kolejowego w historii zdarzały się powodzie i zawalenia dachu konstrukcji. Jednak myśl techniczna zwyciężyła i to ryzykowne przedsięwzięcie zakończyło się sukcesem

Emisja

Poniedziałek, 27 marca, godz. 17.00

### Hood i Bismarck - morska bitwa, część 1

W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski niszczyciel Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Wtorek, 4 kwietnia, godz. 12.00, 20.00

Środa, 5 kwietnia, godz. 12.00

### Wielkie konstrukcje: Pływająca wyrzutnia



Opowieść o niezwykłym wynalazku technicznym, przełomowym systemie wyrzutni satelitarnych, który najpierw transportuje rakiety w rejon zwrotnika, a potem wyrzuca na orbitę z pływającej platformy.

Emisja

Środa, 5 kwietnia, godz. 22.00

### Tuż przed tragedią: Katastrofa promu z Zeebrugge

6 marca 1987 roku prom Herald of Free Enterprise wyruszył w rejs z portu w Zeebrugge i 20 minut później wywrócił się do góry dnem. W tej jednej z największych katastrof morskich w historii Wielkiej Brytanii zginęły 193 osoby.

Emisja

Środa, 29 marca, godz. 12.00, 20.00

Piątek, 7 kwietnia, godz. 23.00

### Strefa śmierci

False Bay, RPA. Ten przepiękny zakątek jest zapewne najniebezpieczniejszym miejscem na ziemi. Tutaj czai się groźny drapieżnik - żarłacz ludojad. Dla południowoafrykańskich uchatka każdy dzień to bitwa o przetrwanie.

Emisja

Sobota, 1 kwietnia, godz. 00.00

### Urodzeni mordercy: Rekin

Wyprawa w morskie głębiny na spotkanie z najgroźniejszymi drapieżnikami mórz i oceanów. Poznajemy tajemnicę budzących postrach szczęk rekina oraz jego zachowanie i zwyczaje podczas polowania.

Emisja

Piątek, 7 kwietnia, godz. 13.00, 19.00

### Morskie maszyny: Oceaniczne głębie

Głęboko pod powierzchnią oceanów, tam gdzie ciśnienie zabiłoby nurków, pracują niezwykle odporne supernowoczesne maszyny. Dokonują przeglądów i reperacji rurociągów naftowych. Ich pracy przyglądają się dziwne stworzenia...

Emisja

Sobota, 8 kwietnia, godz. 11.00

### Oceany za szkłem



Zaproszenie do jednego z najwspanialszych akwariów na świecie, Monterey Bay Aquarium.

Emisja

Wt., 11 kwietnia, godz. 08.00, 13.00, 19.00

### Morskie maszyny: Całkowicie niewykrywalne



Okręty wojenne najnowszej generacji zostały skonstruowane tak, by nie był ich w stanie wykryć radar, sonar, kamery ani podczerwień ani nawet miny ciśnieniowe.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 11.00

### Przechytrzyć śmierć: Łowcy tuńczyków

Oceaniczne wody na południe od Australii to jeden z najniebezpieczniejszych, lecz jednocześnie najbogatszy akwen świata. Towarzyszymy grupie śmiałków, która wyrusza na połów tuńczyka południowego, jednej z najdroższych ryb.

Emisja

Sobota, 8 kwietnia, godz. 19.00, 01.00

### Sztormowe opowieści: Tsunami w Tajlandii

Opowieść o treserze słoni i rybaku z Tajlandii, którzy przeżyli jeden z najgroźniejszych żywiołów w historii, atak ogromnej fali tsunami w grudniu 2004 roku, który zabił 300 tysięcy ludzi i pozostawił miliony bez dachu nad głową.

Emisja

Wtorek, 11 kwietnia, godz. 18.00

### Łowcy mórz: Poszukiwanie lotniczych modeli Avro Arrow



Trop zagubiony pod falami próbnego, morskiego poligonu z czasów zimnej wojny rzuca nowe światło na tajemnicę Avro Arrow - słynnego kanadyjskiego odrzutowca ponaddzwiękowego.

Emisja

Pon., 10 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

### Sztormowe opowieści: Tsunami na Sri Lance

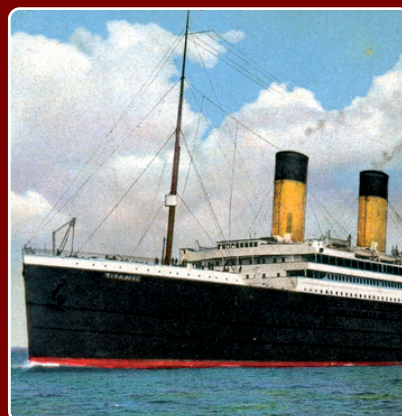


Opowieść ze Sri Lanki o tym, jak duchowny z żoną i 28 sierotami, którymi się opiekowali, zdołali uniknąć śmierci podczas tsunami w Boże Narodzenie 2004 r. A także historia ocalenia stu ofiar żywiołu przez miejscowych rybaków.

Emisja

Wtorek, 11 kwietnia, godz. 18.30

### Duchy *Titanica*



Wraz z trzema rodzinami, które straciły krewnych podczas katastrofy *Titanica*, wyruszamy na poszukiwania szczątków bliskich. Wykorzystując najnowsze technologie DNA, rodziny próbują zidentyfikować ciała z podwodnego masowego grobu.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 19.00

Zdjęcia: National Geographic Channel

Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.



## Jak uruchomić płytę

Po włożeniu płyty do napędu CD komputera, odczekać chwilę - płyta uruchomi się **samoczynnie**.

Gdyby to jednak nie nastąpiło, należy znaleźć na płycie plik **start.exe** i kliknąć na nim dwukrotnie myszą.

**Wymagania:**  
komputer PC z procesorem min. 1GHz,  
system Windows.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne nieprawidłowości w funkcjonowaniu programu oraz uszkodzenia sprzętowe i systemowe.

**Materiały filmowe odtworzysz także w domowym odtwarzaczu DVD/VCD**

# Na tej płycie znajdziesz m.in.:

**Filmowy przegląd wydarzeń miesiąca**

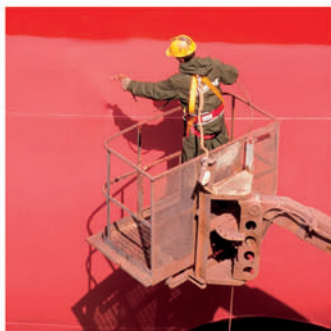


**Slajdowisko:**  
**Wyprawa kontenerowcem do krainy lodu**



**Slajdowisko:**  
**Mini-encyklopedia Lokatorzy Gdyńskiego Akwarium**





**w 2005 roku**

**REMONTOWA**

*Gdańska Stocznia "Remontowa"  
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna*

**stworzyła 300  
nowych miejsc pracy**

**NAJLEPSZY PRACODAWCA ROKU**