

Prom pasażerski *Simara ACE* - model do sklejania w prezencji!

nasze

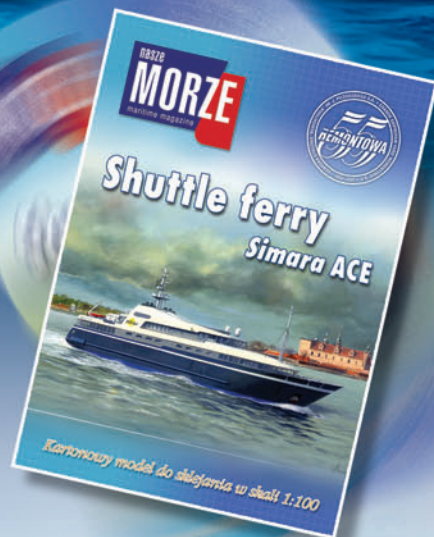
MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 12 (24) grudzień 2007
NR INDEKSU 211214

**Bałtyk 1969-2005:
ponad 40 dużych katastrof,
tysiące ton wylanej ropy,
śmierć setek tysięcy ptaków.
Jak zapobiec zagładzie morza?**



Parada
statków pasażerskich



Garland
na pocztówce



Bohater „Titanica”
w Szczecinie!



www.naszemorze.com.pl
Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia



ZERO EMISSION SHIP

THE MARITIME WORKER

Dwumiesięcznik dla marynarzy, stoczniovców i portowców
Od 2008 roku tylko razem z miesięcznikiem „Nasze MORZE”!

DWA czasopisma w JEDNEJ cenie!

Pierwszy numer już 15 stycznia!



nasze
MORZE
maritime magazine

W Nowym Roku

nowe cykle:

- Polskie żaglowce
- Parada statków pasażerskich

kartonowe modele statków do sklejania

oraz stałe, lubiane pozycje:

- opowiesci Andrzeja Perepeczki
- tajniki dzieł marynistów w obrazach morza
- morskie tajemnice w kulisach historii
- filmy i książki, które polecamy
- wybrane pozycje telewizyjnego kanału National Geographic
- aktualności, reportaże, publicystyka, rozmowy.

Wszystko o morzu

www.naszemorze.com.pl



Nr 12 (24) Rok II
ISSN 1895-4812

WYDAWCA

„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.

**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**

Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl

**Dyrektor
ds. wydawniczych:**

Ilona Młuszczyńska
tel. (58) 307 15 54
ilona.mluszczyńska@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji

Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

Publicysta:

Piotr B. Stareńczak
tel. (58) 307 22 45
piotr.starenczak@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 SA, Kolporter SA

Oprac. graficzne i DTP:
Sławomir Włodarczyk

Autorzy:

Jakub Bogucki, Tomasz Falba,
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,
Przemysław Miller,
Dorota Rembiszczyńska,
Hubert Bierndgarski,
Andrzej Perepeczek,
Monika Jankiewicz - Brzostowska,
Liliana Gieldon, 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 adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszem Morzu”
i „Budownictwie Okrętowym”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 4000 egz.



Szopka pełna życzeń

Jaki był rok 2007 dla polskiej gospodarki morskiej? Działo się, oj, działo... Dla jednych był to czas eksperymentów instytucjonalno – politycznych, tym, którym dotąd wiodło się dobrze, w 2007 roku wiodło się jeszcze lepiej, a dla innych, którzy wcześniej tkwili w kryzysie, ten rok nie okazał się przełomem.

„Jesteś lekiem na całe zło i nadzieją na przyszły rok. Jesteś gwiazdą w ciemności, mistrzem świata w radości...” – te słowa przeboju Krystyny Prońko przypominają mi się, gdy myślę np. o polskich stoczniach. Ten rok dowodnie pokazał, że tkwiące w kryzysie od roku 2002 polskie stocznie produkcyjne, mimo pomocy państwa, nie otrząsnęły się z marazmu. Ich sytuacja w końcówce roku wcale nie była lepsza niż na początku. Groźby Komisji Europejskiej na temat zwrotu pomocy publicznej, opóźniająca się prywatyzacja, a przede wszystkim kompletny brak pomysłu na rentowną produkcję, na pewno nie napawają optymizmem. Gry polityczne wokół tych stocznii nie okazały się „lekiem na całe zło”, a zamiast ich radosnych liderów, potrzeba było i będzie naprawdę „gwiazd w ciemności”, czyli mistrzów świata w zarządzaniu. Tylko skąd ich brać? (O stoczniach czyt. na str. 13).

Koniec starego roku to dobra okazja do składania noworocznych obietnic. Nowy rząd obiecał więc, że państwo pomoże balansującej na krawędzi upadku Stoczni Szczecińskiej Nowej dotrzeć do prywatyzacji. W Stoczni Gdynia SA 7 grudnia zmieniono prezesa, którym został Antoni Poziomski. Jej prywatyzacja przesunęła się na przyszły rok. Stocznia Gdańsk rozwiedziona z „Gdynią” trafiła w objęcia ukraińskiego Donbasu. Z kolei Gdańska Stocznia Remontowa, świętująca w 2007 roku 55 – lecie istnienia odnosi spektakularne sukcesy, wygrywając „po kolei” znaczące tegoroczne rankingi i plebiscyty gospodarcze, ale trzeba pamiętać, że to stocznia prywatna, a poza tym jedyna stocznia uniwersalna, oferująca klientom pełen zakres usług, w tym także budowę statków wybranych typów.

W mijającym roku istniało i przestało istnieć Ministerstwo Gospodarki Morskiej, które w czasie półtorarocznej działalności zdążyło już mieć dwóch ministrów. Dzięki unijnym funduszom i inwestorom zagranicznym rozwijają się porty i powstają terminale kontenerowe. Największy polski armator kontynuuje ambitny program budowy masowców w Chinach,



a w tym roku zamówił także dwa promy ropax w Szczecinie. Chipolbrok buduje drobniocowce uniwersalne, także prywatna Euroafrica Lines wymienia tonaż (czyt. w dodatku Budownictwo Okrętowe). Natomiast Polski Rejestr Statków po uzyskaniu uznania Komisji Europejskiej być może niedługo znowu stanie się członkiem IACS (czyt. na str. 24). Nie jest zatem chyba aż tak źle...

Czego więc możemy życzyć w Nowym Roku? Stoczniom – prywatyzacji i rentownych kontraktów, armatorom – nowych statków i wysokich stawek frachtowych, portom – coraz większych przeładunków, marynarzom – ustawy o zatrudnieniu na statkach morskich, wysokich zarobków, niskich podatków i bezpiecznych rejsów. Naszym Czytelnikom – jeszcze ciekawszego i bardziej różnorodnego „Naszego MORZA”, które w nowym 2008 roku będzie się ukazywać w tej samej – niezminionej cenie! A nam wszystkim zawsze i niezmiennie życząc... autostrad!!! I oby tzw. szopka towarzyszyła nam tylko na Boże Narodzenie, ale w Nowym Roku już niekoniecznie...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Szopka pełna życzeń
..... str. **3**

LISTY DO MORZA

Niebezpieczeństwo łączenia funkcji
..... str. **7**

MORZE OPINII

Tajemnice peerelowskiej floty
..... str. **8**

MORSKI CYKL

Parada statków pasażerskich

Są przedmiotem uwielbienia, poświęca się im prywatne witryny i blogi. Teraz będą także u nas! Zapowiadamy serię publikacji o statkach pasażerskich. str. **10**

WYDARZENIA

I po prezesie

Paweł Brzezicki został odwołany z funkcji prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu. str. **13**

Chcemy łowić!

Ponad stu rybaków pikietowało w Brukseli przed siedzibą Komisji Europejskiej. str. **15**

Porty do samorządów

Związek Miast i Gmin Morskich nie ustaje w walce o nową ustawę o portach i przystaniach morskich. str. **16**

Co z tym Bałtykiem?

Na szczęście plamy rozlanej ropy i ginące na brzegu ptaki, to coraz rzadszy widok. str. **17**

HISTORIA MORZA

Muzeum**w mieście z morza**

Muzeum Miasta Gdyni otrzymało nową, wspaniałą siedzibę. str. **28**

Żaglowiec z napoleońskim rodowodem

Zabytkowy model żaglowca wojennego *St. Jacob* powrócił do Centralnego Muzeum Morskiego. str. **30**



36

ROZMOWY MORZA

Dokąd płynie PRS?

Rozmowa z Janem Jankowskim, prezesem i Jerzym Wyrzykowskim, członkiem zarządu Polskiego Rejestru Statków SA. str. **23**

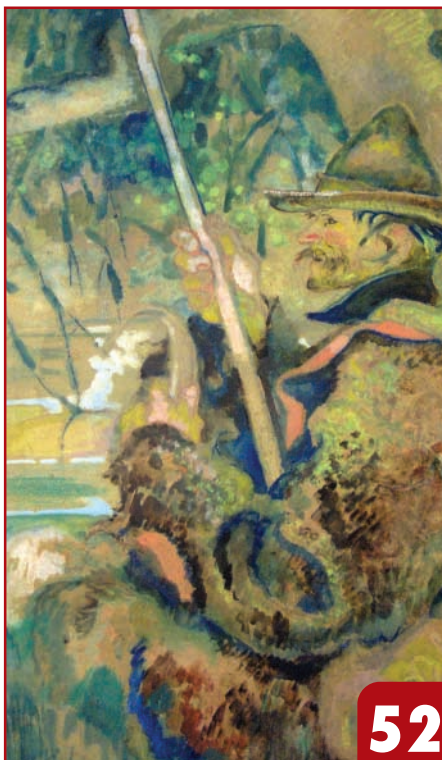
MORZE TECHNIKI

Ugasić pożar!

Każda jednostka pływająca powinna być wyposażona w sprawny system przeciwpożarowy – gaśniczy, a załoga przygotowana i przeszkolona. str. **31**



10



52

OBRAZY MORZA

Artystyczna edukacja marynarza

Michał Leszczyński-Lester rozsadał wszelkie ramy i jako marynarz, i jako artysta. str. 52

MORSKIE OPowieści

Hadaka-Mikoshi

Jak w Japonii święto morza się święci. str. 56

MORZE KSIĄŻEK

O wojnie falklandzkiej, o Toppie w U-bootwaffe i o tym co potem

..... str. 59

MORZE W FILMIE

Pod znakiem czaszki

Kapitan Jack Sparrow razy trzy. Można już oglądać box DVD z całą piracką trylogią. str. 60



**Dodatek branżowy
o stoczniach i statkach**

Z POLSKICH STOCZNI

Spod zamku Hamleta

Pierwszy z dwóch promów zamówionych w Polsce już pływa pomiędzy Danią i Szwecją. str. 2

Siedem siostr x 2!

Za sprawą dwóch różnych statków, w Gdańsku przebywało aż 14 siostr. str. 7

Kiełdysz w Szczecinie

Bohater „Titanica” na remoncie w Gryfii. str. 8

MORZE ROCZNIC

Błyskawiczna Błyskawica

Niszczyciel *ORP Błyskawica*, został uhonorowany wyróżnieniem – „International Maritime Heritage Award”. str. 34

MORZE ŻAGLI

Norweska gwiazda

Dzisiaj żaglowiec ostatni – *Christian Radich*. str. 36

MORZE OPOWIADAŃ

Upojny Sylwester

Sakramencko długi rejs się skończył, zabawa sylwestrowa właśnie miała się zacząć. str. 38

POCZTÓWKA Z MORZA

Pasterz stad

Jeden z najbardziej pracowitych okrętów naszej floty podczas wojny, pogromca U-bootów – jednego z dwóch, które PMW może zapisać na swoje konto. str. 42

ARCHIWUM MORZA

Ważne daty sprzed 10, 20, 30... lat.

..... str. 50



60

MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. str. 64

PROMOCJA

Rok z EUROSTEREM

Prezentujemy najważniejsze projekty i programy, którymi w mijającym roku zajmowało się Partnerstwo EUROSTER. str. 67

ŻEGLUGA

Euroafrica kupuje

Największy polski prywatny armator wymienia flotę. str. 11

FORMULARZ PRENUMERATY

..... str. 13

Zdjęcie na okładce:

Tankowiec Prestige, z 70 tysiącami ton surowej ropy naftowej, zatonał 19 listopada 2002 r.

Fot. PAPI/EPA



www.supon.straszyn.com.pl

PHT SUPON SA introduces to you the trade and services offer. We have been in the business of improving the fire-fighting and working conditions for over 40 years. The experience and qualifications of our employees guarantee the high quality of works performed in the following ranges:

- 1. Repair, maintenance and overhaul of all types of fire-fighting equipment**
- 2. Assembly, maintenance and overhaul of stationary water, water-foam and carbon dioxide fire-fighting devices (SUG) installed on ships and ashore.**
- 3. Halon System replacement by CO₂ Fire Extinguishing System or Hi-Fog systems on ships. SUPON offers Design, Supply, Installing, Commissioning and Testing of CO₂ Fire Extinguishing System, which will replace Halon and approval certificate by the class.**
- 4. Assembly and maintenance of fire-signaling system.**
- 5. Overhaul of oxygen and air respirators together with filling up tanks.**

We have got the approbation of the following for rendering of our services: PRS, LR, BV, DNV, ABS, RMRS, GL, NKK, RINA. SUPON offers all works acc. to fully implemented ISO9001: 2000 Quality Management System, Certificate No. NC-080.



Przedsiębiorstwo Handlowo Techniczne SUPON SA

**81-555 Gdynia, ul. Małopolska 25, tel / fax: +48 (58) 664 70 91, +48 (58) 664 68 13
mobile: +48 502 538 427 (Mr. Adam Lelek), e-mail: adam.lelek@supon.straszyn.com.pl**

Niebezpieczeństwo łączenia funkcji

Napisał do nas Czytelnik, oburzony zamieszczeniem w październikowym numerze „Naszego MORZA” tekstu „Kwestia odpowiedzialności”. Poniżej, jego polemika z autorem. Zapraszamy również innych do wyrażania opinii.

Szanowni Państwo!

Po pierwsze tekst niepotrzebnie obraża kapitanów ż.w., a nie zawiera konkretnych, bardzo potrzebnych propozycji szkolenia alternatywnego w RP opartych na doświadczeniach państw o dłużej tradycji morskiej.

Dla przykładu. Nie znam zasad szkolenia alternatywnego (uniwersalnego) oficer mechanik okrętowy/oficer nawigator w Wielkiej Brytanii. W Holandii i we Francji, wg mojej wiedzy, uzyskanej w czasie 16-letniej inspekcji statków obcej bandery, szkolenie alternatywne (uniwersalne) załogi maszynowej i załogi nawigacyjnej dotyczy poziomu pomocniczego (marynarz wachtowy/motorzysta okrętowy) i poziomu operacyjnego (dla oficerów mechaników okrętowych wachtowych i oficerów okrętowych nawigacyjnych wachtowych. Na poziomie zarządzania natomiast, kończy się na starszym oficerze nawigacyjnym i starszym oficerze mechaniku okrętowym dla statków o mocy maszyn nie przekraczającej 3000 kW. Dla statków konwencyjnych (większych niż 500 GT oraz z napędem powyżej 749 kW) kapitan pomimo posiadania dyplomu oficera mechanika okrętowego, nie może pełnić jednocześnie funkcji starszego oficera mechanika – kierownika działu maszynowego statku. Dla statków dużych, o pojemności brutto 3000 GT i więcej i mocy napędu 3000 kW i więcej, nie przewiduje się szkolenia alternatywnego (uniwersalnego) kapitana żegluga wielkiej/starzego mechanika okrętowego.

Chętnie bym przeczytał, jak to jest realizowane w szkolnictwie morskim Królestwa Dani – na który to kraj (Armator MEARSK) Pan Ramęda się powołuje.

Po drugie, zgodnie z moją wiedzą, próby uczynienia kapitana st. of. mechanikiem nie powiodły się. O kraju morskim, w któ-

rym st. of. mechanik jest kapitanem statku (jak to proponuje Autor) nie słyszałem. Może ktoś poda przykłady?

W Niemczech utrzymuje się alternatywny dyplom kapitan – st. of mech., ale tylko na statkach do 750 kW.

W Holandii istnieje warunek, że st. of. mechanikiem statku może być każda osoba oprócz kapitana! (mogę przedstawić dowód). Podwójne dyplomy kończą się na st. oficerze nawigacyjnym z dyplomem st. of. mech. do 3000kW!

Dlatego pewnie firma MEARSK przywołana przez Pana Ramędę wymaga posiadania alternatywnych dyplomów przez oficerów wachtowych. Ale nie dotyczy to kapitana i „oczywisty” wniosek Pana Ramędy jest tylko jego błędnym domysłem!

Firma MEARSK wymaga dyplomu technicznego od oficerów wachtowych nawigacyjnych, a nie, jak podał Pan Ramęda, dyplomu nawigacyjnego od oficerów mechaników (subtelna różnica).

Sami Niemcy przyznają, że łączenie funkcji kapitana i st. of. mechanika jest niebezpieczne dla żegluga, bo jak ma reagować kapitan na alarmy wzywające go do siłowni, gdy jednocześnie zgodnie z warunkami nawigacyjnymi jego obecność na mostku nawigacyjnym jest niezbędna! Kto to wyjaśni?

Po trzecie, oczywiście wiedza techniczna jest kapitanom niezbędna i powinny to obejmować programy Akademii Morskich i dalej kursy i egzaminy na odpowiednie dyplomy nawigacyjne. Zamiast księżycowych pomysłów zrobienia ze sf. of. mechanika kapitana, powinna być możliwość szkolenia dla uzyskania dyplomu alternatywnego na poziomie pomocniczym i operacyjnym, zarządzania na statkach pozakonwencyjnych i do 3000 GT/kW niezbędnego do uzyskania lepszego zatrudnienia (np. w przywołanej firmie MERSK).

Przy obecnym zaawansowaniu technologicznym uzyskanie pełnej wiedzy technicznej przez kapitana statku, byłoby zbyt kosztowne i zabierało zbyt wiele czasu. Kierunek jest raczej ku niezawodności urządzeń maszynowych, podobnie jak w transporcie lądowym i lotnictwie. Tam nie wozi się st. oficera mechanika! Czasy, gdy koszty nie grały roli (a np. liczyły się tylko „tonomile”) już nie powrócą!

Jeszcze raz powtarzam: dla prawidłowej eksploatacji statku, szkolnictwo morskie RP powinno szkolić kandydatów do obsługi statków na poziomie pomocniczym i operacyjnym uniwersalnie, bez podziału na załogę maszynową i nawigacyjną statku.

Na poziomie zarządzania dla statków pozakonwencyjnych (mniejszych niż 500 GT lub 750 kW) oraz do 3000 GT i 3000 kW z wyłączeniem kapitana na tych większych statkach.

Właśnie tacy fachowcy (wraz z marynarzem wachtowym/kucharzem okrętowym) mają szanse zatrudnienia we flotach całego świata.

Dla statków większych, kandydat na kapitana lub starszego oficera mechanika okrętowego wybiera sam, kim chce być! Jakie ma predyspozycje i zdolności.

Jednak nabyta wcześniej przez kapitana znajomość eksploatacji siłowni statku na poziomie operacyjnym (a małego statku także obsługi siłowni na poziomie zarządzania) pomoże mu we właściwym dowodzeniu z uwzględnieniem właściwości obsługi siłowni okrętowej.

Tak właśnie czynią Holendrzy, kraj o wspaniałych tradycjach morskich, jednocześnie znany z najbardziej ekonomicznie eksploatowanych i czystych statków na świecie.

**Z poważaniem
st. of. mech. od 1976 roku
(nazwisko
do wiadomości redakcji)**

**Kuter torpedowy Polskiej
Marynarki Wojennej.
Zdjęcie z 1978 roku.**



Tajemnice peerelowskiej floty

Służalność czy pasja

28 listopada minęło 89 lat od dnia, kiedy marszałek Józef Piłsudski rozkazał utworzyć w Rzeczypospolitej Marynarkę Wojenną. W przyszłym roku będzie to okrągła rocznica. Czy obchodzona szczególnie uroczyste? Czy będzie to wspomnienie 90 lat MW, czy tylko tego dnia, kiedy marszałek powołał do życia polską flotę?

Aż dziw, że do tej pory nie doczekaliśmy się rzetelnej monografii poświęconej historii Marynarki Wojennej w czasach PRL-u. Nie ma większego problemu z dostępem do archiwów, ani zagranicznych, ani polskich, również tych latami pilnie strzeżonych przez totalitarne państwo. Żyją także świadkowie.

Próba badania

Próbowałem namówić do napisania takiego dzieła kilku historyków. Bezskutecznie. Jedni mówili, że zbyt mało czasu upłynęło od końca Polski Ludowej, że potrzebny jest większy dystans. Inni, że to zadanie dla historyków w marynarskich

mundurach. Jeszcze inni, że temat ich po prostu nie interesuje, albo że się na nim nie znają. Byli tacy, którzy twierdzili, że wśród czytelników nie ma zainteresowania tą tematyką. Niektórzy w końcu bez ogródek oświadczyli, że boją się pisać o historii floty PRL-u, bo w publikacji mogłyby się znaleźć niewygodne fakty i opinie, które naraziłyby ich na ostracyzm albo wręcz zaprowadziły przed sąd. Na dowód przytaczali przykłady niechętnego stosunku MW do badaczy interesujących się tą tematyką.

Lata mijają, a my pozostajemy bez pracy o, bądź co bądź, najdłuższym okresie w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej.

Losy Marynarki Wojennej w czasach PRL były odzwierciedleniem historii kraju, w którym istniała. Flota, jako część sił zbrojnych komunistycznego państwa, poddana była tym samym procesom, przeżywała te same problemy. Dlatego pierwszą i podstawową kwestią, jaką będzie musiał rozstrzygnąć badacz, będzie odnalezienie odpowiedzi na pytanie - na ile Marynarka Wojenna w czasach Polski Ludowej była wobec niej służebna.

Opinie w tej kwestii, i to nawet w kręgu oficerów MW, są podzielone. Jedni uważają, że Polska Ludowa była krajem, może o nieco ograniczonej suwerenności, ale realizującym interesy Polaków. Taka też była MW. Charakterystycznym argumentem jest w tym wypadku podkreślenie faktu, że przez cały okres powojenny nazwy naszych okrętów poprzedzał skrót „ORP” oznaczający „Okręt Rzeczypospolitej”. Przeciwnicy takiego myślenia twierdzą, że MW w czasach Polski Ludowej była polska tylko z nazwy, a działała na rzecz Związku Radzieckiego. Przywołują słowa przysięgi wojskowej (z lat 1952-1988), która zobowiązywała marynarzy do braterskiego przynależności z Armią Radziecką.

Czy oficerowie MW w tamtym czasie byli tylko miłośnikami wojska i morza, którym wypadło realizować swoją pasję

w takich, a nie innych czasach? Czy też janczarami komunistycznego państwa, sowieckimi oficerami w polskich mundurach? Nikt nie prowadził kompleksowych badań na temat stosunku kadry MW do komunizmu, władzy ludowej, czy PZPR. A przecież rozstrzygnięcie wspomnianych wyżej kwestii to dopiero początek badań nad historią MW w czasach komunizmu. Zgodnie z zasadą - im dalej w las, tym więcej drzew.

Socjalistyczne porządki

Wydaje się, że najbardziej rozpoznana częścią dziejów naszej floty w Polsce Ludowej są czasy stalinowskie. Nic bardziej mylnego. Choć, szczególnie w ostatnich latach, pojawiło się na ten temat sporo publikacji, wiele pytań pozostaje bez odpowiedzi. Niewiele wiemy na temat represji, jakie dotykały głównie przedwojennych oficerów, którzy wrócili do kraju po służbie w Siłach Zbrojnych na Zachodzie. Największą tajemnicą nadal pozostają miejsca pochówku wielu z nich. Do dokładnego zbadania pozostaje także udział radzieckich oficerów w tworzeniu polskiej floty oraz w kierowaniu nią.

Na marginesie dodajmy, że nie znamy także losu wielu polskich marynarzy, którzy zostali po wojnie na emigracji. Niektórzy klepali biedę mając się najróżniejszych zajęć, byle tylko przeżyć. Innym - jak Józefowi Bartosikowi, który w Royal Navy dosłużył się stopnia admirałskiego - powodziło się znakomicie.

Eliminacja, łącznie z fizyczną zagładą, przedwojennych kadr MW miała na celu jej oczyszczenie z, jak to się wtedy mówiło, „elementów antysocjalistycznych”. Władzy ludowej zależało na budowie lojalnych wobec niej sił morskich. Stało się to widoczne jeszcze bardziej, po powstaniu w 1955 roku Układu Warszawskiego. W jego ramach sztaby poszczególnych państw członkowskich, w tym oczywiście i Polski, zostały operacyjnie podporządkowane armii Związku Radzieckiego. Nasza flota otrzymała wyraźne zadanie - w razie wybuchu trzeciej wojny światowej, miała dokonać desantu na Danię. Dlatego w niedługim czasie polską specjalnością stały się okręty desantowe.

MW widziana od środka

Sporo wiemy dziś na temat tego, jakie okręty służyły pod białą-czerwoną banderą w czasach PRL-u. To zawsze najłatwiej ustalić. Znacznie mniej natomiast wiadomo o lu-

dziach. Prawie nic o tym, co myśleli, jak żyli i postępowali. Nie mamy np. informacji o ich stosunku do Kościoła. Wielu dzisiejszych emerytów wojskowych wspomina, jak to w czasach komunizmu potajemnie chrzcili dzieci czy brali śluby kościelne. Jak było z innymi? Jeśli przyjmowali księdza po kolędzie, czy spotykały ich represje? Jakież? Pytań jest więcej. Mglą tajemnicy spowite są np. sprawy karne z udziałem marynarzy, podoficerów i oficerów MW z tego okresu. Choć od czasu do czasu pojawiają się informacje na temat wypadków w czasie służby, w gruncie rzeczy nadal niewiele o nich wiemy. Nieco wiedzy o wybuchu wodoru na okręcie podwodnym *Sęp*, do którego doszło w 1964 roku, a w wyniku którego zginęło 8 ludzi, dostarczył Stanisław Wielebski w książce „Inżynierowie okrętów”. Ale to nie było jedyne tego rodzaju wydarzenie.

Być może temat ten jest szczególnie niechętnie podejmowany, bo wśród wielu byłych oficerów MW panuje przekonanie,



Obchody Dni Morza w 1952 roku. Drugi od lewej prezydent Bolesław Bierut, pierwszy od prawej marszałek Konstanty Rokossowski.

że flota z tamtego okresu była, od strony profesjonalnej, bardzo dobrze przygotowana do wypełnienia swoich zadań. Trudno to zweryfikować. Wielu twierdzi, że poziom wyszkolenia pozostawiał wiele do życzenia, że MW, jak całe zresztą ówczesne Siły Zbrojne, nie była po to, aby bronić ojczyzny, ale po to, by indoktrynować politycznie pochodzących z poboru żołnierzy.

MW po zrywie wolności

Kolejnym problemem, który należałoby rozjaśnić jest zbadanie stosunku kadry MW do wielkich przełomów społecznych,

do których dochodziło w PRL-u mniej więcej co dziesięć lat. Jak zareagowała na wydarzenia z roku 1956, 1968, 1970 czy wreszcie 1980? Ilu oficerów popierało represje wobec własnego społeczeństwa, ilu się z nimi nie zgadzało? Jaki wpływ na nastroje we flocie miał wielki solidarnościowy karnawał wolności i jak przeżyła ona wprowadzenie w grudniu 1981 roku stanu wojennego? Jak wreszcie oficerowie wychowani w czasach Polski Ludowej zareagowali na zmianę ustrojową lat 1989/90.

Polska flota już raz przeżyła podobną sytuację. W pierwszych latach po powstaniu MW. Wtedy też trzeba było sobie odpowiedzieć na pytanie, co zrobić z oficerami, którzy pochodzili z flot wrogich Polsce. Dzisiaj nikt nie stawia takich pytań. Szkoda.

W przyszłym roku będziemy obchodzić 90-lecie powstania polskiej MW. Nie znam programu obchodów. Ale może warto, aby w ich trakcie odbyła się konferencja naukowa dotycząca Marynarki

Wojennej PRL? To ważne nie tylko dla miłośników historii, ale także dla służących w niej obecnie ludzi. Czy mają ten okres uznawać za kawałek własnej przeszłości, czy też się za niego wstydzic.

Tomasz Falba

Autor poszukuje uczestników akcji podniesienia z dna pancernika *Gneisenau* zatopionego pod koniec wojny u wejścia do portu w Gdyni, a także wszelkich informacji, dokumentów i zdjęć na ten temat.
Kontakt: falbka@poczta.onet.pl.

Zbierz całą serię

Parada

statków pasażerskich

Kolekcja

Już za miesiąc, do styczniowego numeru „*Naszego MORZA*” dołączymy pierwszy zeszyt z cyklu monografii statków pasażerskich. Odcinki publikowane w kolejnych numerach stworzą kolekcję. Będzie je można wpinać do segregatora, który dołączymy do jednego z najbliższych wydań.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



Należą do najwdzięczniejszych i najbardziej popularnych „sektorów” morskiego hobby. Są przedmiotem uwielbienia, fascynacji, działają na wyobraźnię. Poświęca się im prywatne witryny i blogi. Teraz zagoszczą na naszych łamach!

Osoby, firmy oraz instytucje mające bezpośredni związek z budową, eksploatacją lub obsługą statków pasażerskich, poczytują to sobie za szczyt awansu zawodowego i rynkowego w branży morskiej (choć bywają dziedziny trudniejsze i na co dzień bardziej wymagające - jak np. sektor *offshore*). Nie dziwi też, że kapitanowi o wiele więcej satysfakcji daje i większą dumą zawodową napawa dowodzenie wielkim, luksusowym wycieczkowcem, niż małym statkiem przewożącym węgiel.

Szanse rozwoju

Żegluga wycieczkowa to najszybciej rozwijający się sektor turystyki - od roku 1980, przeciętny roczny wzrost liczby pasażerów statków wycieczkowych to ok. 8,5 proc. Lwią część rynku utrzymuje nadal Ameryka Północna, a przede wszystkim armatorzy, statki, porty i pasażerowie z USA. Ale najszybciej rozwijającym się w żegludze wycieczkowej regionem jest Bałtyk. Rozwój rynku wycieczkowego w krajach wokół Morza Bał-

tyckiego sięga aż 13 proc. Ostatnio roczne obroty generowane przez „cruising” w państwach regionu bałtyckiego sięgały 443 mln euro i utrzymywały 11 500 miejsc pracy.

Obroty armatorów wycieczkowców i stoczní, a także indywidualne, bezpośrednie wydatki pasażerów statków w Europie sięgają już 8,3 miliarda euro (według danych z roku 2006), a szacuje się, że obroty w sektorze żeglugi wycieczkowej wzrosną do końca dekady o połowę - do poziomu 12,7 mld euro. Branża daje obecnie 180 000 miejsc pracy w Europie, a liczba ta ma się zwiększyć do roku 2010 do ponad ćwierć miliona.

Rocznie z tej formy wypoczynku korzysta w świecie ok. 12 milionów pasażerów. Polacy w tej liczbie to na razie zaledwie promil. Startujemy z niskiego poziomu, ale jest to udział szybko rosnący. W krajach Europy Wschodniej i Środkowej, a zwłaszcza w Rosji i Polsce spo-

dziewana jest w najbliższych latach największa w Europie dynamika przyrostu rynku rejsów wycieczkowych.

Polskie stocznie budują gotowe, w pełni wyposażone statki pasażerskie, głównie mniejsze - nie tylko promy pasażersko-samochodowe, lecz również jednostki „czysto” pasażerskie (jak promy ze Stoczni Północnej SA przeznaczone na linię Helsingor-Helsingborg). Również polskie firmy zajmujące się budową częściowo wyposażonych kadłubów i sekcji okrętowych ze stali i aluminium, mają udział w budowie i wyposażaniu nawet tych najwspanialszych i najbardziej znanych wycieczkowców.

Gdyńska stocznia należąca do grupy Damen (ale nie tylko ta), buduje częściowo wyposażone kadłuby luksusowych megajachtów dla multimilionerów. W gdańskiej stoczni Maritim, powstała np. gruszka dziobowa, w swoim czasie największego w świecie statku pasażerskiego, *Queen Mary 2*.

Aluship Technology dostarczyła pokładówki i kompletne kominy niemieckiej stoczni budującej „uśmiechnięte” wycieczkowce *AidaVita* i *AidaAura* (oraz na inne statki, np. *Radiance of the Seas* i *Aurora*), a także maszty i inne drobniejsze elementy konstrukcji i wyposażenia. Wiele najbardziej znanych, najciekawszych wycieczkowców i promów pasażersko-samochodowych zbudowanych w ostatnich kilku latach, posiada okna, iluminatory i obudowy okien (głównie z mosiądzu) dostarczane przez firmę Bohamet z miejscowości Białe Błota koło Bydgoszczy.

Definicja

Czas na paradę. Już od stycznia przedstawiać będziemy w „*Naszym MORZU*” szczególnie, głównie od strony technicznej i operacyjnej, z możliwie bogatym materiałem ilustracyjnym, pojedyncze

statki lub typoszeregi (serie) statków pasażerskich.

Warto się na początek zastanowić nad ich definicją, a właściwie nad definicjami, bo jest ich tyle, ilu autorów i kontekstów (prawnych, technicznych, etc.). Na przykład „tramwaje wodne” (jak te kursujące w porcie Hamburg, włączone w sieć i system biletów komunikacji miejskiej) są statkami pasażerskimi, bo ewidentnie służą do przewozu pasażerów. Przewozowi osób (nie zawsze są to pasażerowie w dosłownym tego słowa znaczeniu) służą też choćby pilotówki (te jednak w branży morskiej zalicza się do grupy jednostek roboczych – „workboats”) czy też motorówki inspekcyjne i komunikacyjne (przykładem tych ostatnich są motorówki - mini-promy przewożące pracowników portu Gdańsk). Również statki - kasy na statkach pasażerskich.

Najogólniejsza i najprostsza definicja mówi, że statek pasażerski to jednostka przeznaczona do przewozu osób. Statkami pasażerskimi mogą być jednak również statki zarabiające przede wszystkim przewozem towarów.

Już w 1948 r. w przepisach tzw. Konwencji Londyńskiej określono, że statkiem pasażerskim jest każdy statek handlowy zabierający na pokład i mający miejsca kabinowe dla ponad 12 pasażerów. Takie podejście znalazło później odzwierciedlenie (w zmodyfikowanej lub pośredniej formie) w nowszych przepisach, także uregulowaniach administracji morskich, czy instytucji klasyfikacyjnych.

Współczesne statki pasażerskie, w rozumieniu konwencji SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea - międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu), to statki przewożące powyżej 12 pasażerów, uprawiające żeglugę morską, posiadające napęd mechaniczny i mające długość powyżej 24 m. To definicja bardzo szeroka. Jednak statki pasażerskie kojarzą się dziś powszechnie

nie przede wszystkim z wycieczkowcami i promami pasażerskimi (rzadkimi poza grupą małych jednostek) i promami pasażersko-towarowymi (ro-ro). W powszechnej percepcji statki pasażerskie to przede wszystkim klasyczne transatlantyki (na masową wyobraźnię podzielał zwłaszcza obraz statku pasażerskiego przedstawiony w filmie „Titanic” James’a Cameron’a). Niestety, to ograniczone pojmowanie i nomenklatura dotycząca statków pasażerskich, przenosi się w źródłach nie dbających o poprawność merytoryczną, na współczesne wycieczkowce, które często nazywane są błędnie (niestety także w polskich mediach) właśnie transatlantykami, a także „promami pasażerskimi”.

Światowa flota wycieczkowców (wśród statków o tonażu pojemnościowym brutto powyżej 100 jednostek) liczyła na początku br. 465 jednostek o łącznej pojemności sięgającej 12,6 mln.

Statki zebrane

W cyklu, który rozpoczniemy w „*Naszym MORZU*” już za miesiąc, pokażemy przykłady „promów wycieczkowych” – „cruise ferries”, o stosunkowo małej przestrzeni ładunkowej ro-ro i oferujących wystrój wnętrza oraz bogactwo atrakcji dla pasażerów, zbliżone do tego spotykanego na wycieczkowcach, zaprezentujemy promy pasażerskie i mniejsze wycieczkowce - dzienne, czyli bezkabinowe statki turystyczne. Jednak z oczywistych względów niewiele uwagi poświęcimy aktywnym współcześnie, w tym także tym najnowszym i największym, oceanicznym statkom wycieczkowym („cruise ships”).

Mamy nadzieję, że nasz cykl zadowoli nie tylko tych, którzy marzą o odbyciu rejsu, ale przede wszystkim specjalistów z branży morskiej oraz morskich hobbyistów i „shiploverów”.

Piotr B. Stareńczak

Fot.: Royal Caribbean International



Centrum statku *Jewel of the Seas*. Wokół wielopiętrowego atrium, mieszczą się nie tylko klatki schodowe i windy, ale również obszar recepcyjny, punkty usługowe i sklepy.



Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego SA



Najlepsza firma

w kategorii Konkurencyjność
Międzynarodowa
w polskiej edycji konkursu na najbardziej
efektywne przedsiębiorstwa

Best of European Business 2007/2008

Roland Berger Strategy Consultants.
Warszawa 14 listopada 2007 r.



Zwycięzca na Pomorzu

w 4. edycji plebiscytu dziennika Puls Biznesu
na najlepsze firmy w regionie

Filary Polskiej Gospodarki

Warszawa 26 listopada 2007 r.

Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego SA

Uczestniczy we wszechstronnym rozwoju
gospodarczym Pomorza.

*Dymisje,
prywatyzacja
oraz CBA*

I po prezesie

Paweł Brzezicki został odwołany z funkcji prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu, a Stocznia Szczecińska Nowa znalazła się na skraju upadłości.



Fot. Czesław Romanowski

Prezes Brzezicki chciał odwołania szefa Stoczni Gdańsk w związku z kontrowersyjnymi zapisami w kontrakcie z Donbasem (pisaliśmy o tym w poprzednim numerze „Naszego MORZA”), tymczasem sam musiał pożegnać się ze stanowiskiem. Według ministra skarbu Aleksandra Grada powodem odwołania jest „brak satysfakcjonujących postępów w prywatyzacji stoczni w Szczecinie i Gdyni”. W efekcie nie ma szans, by zgodnie z planem sprywatyzować te firmy do lutego.

Brzezicki tłumaczył, że Stoczniew Gdynia prywatyzuje Ministerstwo Skarbu Państwa, a opóźnienie w przypadku Szczecina może wynieść jedynie dwa tygodnie.

- I to tylko dlatego, że starałem się, by państwo nie musiało najpierw spłacić idących w setki milionów złotych zobowiązań stoczni – mówił.

Nie było kolejki po stoczniew

Przypomnijmy, że jeszcze podczas wrześniowych targów Baltexpo na jednej z konferencji prezes zapowiadał, iż Stoczniew Szczecińską Nową zainteresowanych jest aż jedenastu inwestorów, „w tym czterech takich, których bym życzył każdej stoczniew”. Po kilku miesiącach okazało się, że zainteresowana wejściem do SSN jest... jedna firma, podczęstochowski Złomrex, który utworzył już nawet spółkę Amber, by przejąć udziały w stoczniew. Nie jest to zły inwestor, spółka jest potentatem na rynku dostaw złomu oraz czołowym polskim producentem i dostawcą wyrobów hutniczych, ale przecież Ministerstwo Skarbu miało przebierać w ofertach (wysłano je do 240 firm!).

Sytuacja Stoczni Szczecińskiej Nowa, której właścicielem jest ARP, jest fatalna. Zakład nie ma pieniędzy na grudniowe pensje. Agencja, jeszcze pod rządami Brzezickiego, uruchomiła procedury pozwalające jej udzielić stoczniew pożyczki pod zastaw majątku. Pieniądże z tego ostatniego źródła miały wystarczyć na pensje przez najbliższe dwa miesiące. Potem o stoczniewców miał się już zatroszczyć nowy właściciel, właśnie Złomrex. Firma deklaruje utrzymanie produkcji statków, ale nie ma ochoty przejmować stoczni ze zobowiązaniami, czyli nierentownymi, podpisanymi kilka lat wcześniej, kontraktami na budowę statków. Od tego czasu niemal trzykrotnie wzrosła cena stali, a spadł kurs dolara, w której to walucie firma rozlicza się z armatorami. Bez renegowacji kontraktów nie będzie co liczyć



Wodowanie statku
Statengracht w Stoczni
Szczecińskiej Nowej
- rok 2006.

na przychylność inwestora. A armatorzy się do negocjacji nie palą, bo im się to zwyczajnie nie opłaca.

Brzezicki miał na pieńku ze stocznia Solidarnością, która miała inny niż on pomysł na prywatyzację swego miejsca pracy. Majątek zakładu miałoby przejąć norweskie konsorcjum NorskHydro-Statoil, zajmujące się budową platform wiertniczych i obsługujących je jednostek, oficjalnie nie zainteresowane kupnem stoczni. Spółka Stocznia Szczecińska Nowa wraz z nierentownymi kontraktami przeszłaby w takim scenariuszu „kontrolowaną upadłość”. Ale na tym wariantcie ARP, czyli skarbu państwa, straciłby setki milionów złotych i z oczywistych względów Brzezicki nie chciał na to przystać.

Nie tylko szczecińscy stoczniovcy nie palali sympatią do prezesa Brzezickiego. W marcu tego roku 3,5 tys. pracowników Stoczni Gdynia podpisało się pod petycją do premiera, domagając się odwołania szefa ARP. Ich zdaniem Brzezicki niektórymi swymi wypowiedziami mógł zniechęcać potencjalnych inwestorów stoczni. Sławna stała się jego opinia o gdyńskich stoczniovcach, którzy „objają się, piją w pracy, a na kaca pomaga im kapuśniak”.

Potrzeby bez końca

Paweł Brzezicki na fotelu szefa ARP spędził osiemnaście miesięcy. Zastąpił na nim Arkadiusz Krężel, twórca agencji

i jej szefa przez 14 lat. Wcześniej, przez sześć lat był dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej. W 2004 r. przez kilka miesięcy odmawiał podporządkowania się decyzji ministra skarbu, który odwołał go ze stanowiska.

Obecnie, po odwołaniu Brzezickiego z funkcji prezesa ARP, resort skarbu zapowiedział przygotowanie raportu dotyczącego m.in. oceny działalności agencji w sprawie polskich stoczni, szczególnie skuteczności działań prywatyzacyjnych.

Przypomnijmy, że Agencja Rozwoju Przemysłu jako spółka akcyjna Skarbu Państwa, wspiera polskie podmioty gospodarcze, w tym stocznie. W jego ramach do SSN trafiło już 500 mln zł. To wciąż za mało. Według stoczniovców, a także części parlamentarzystów, bez dalszej pomocy państwa nie uda się sprywatyzować stoczni. Na to zaś nie ma zgody Unii Europejskiej, która żąda zakończenia procesu do końca tego roku.

Jeśli nic się nie zmieni, za dwa miesiące zakład stanie, a 4,5 tysiąca pracowników nie dostanie pensji. W 2006 r. stocznia odnotowała stratę w wysokości 112 mln zł, w tym będzie na minusie już o ponad dwieście milionów. Do tego trzeba dodać nierentowne kontrakty, których realizacja będzie kosztować zakład 800 mln zł. Drugie tyle powinno się zainwestować w przestarzałe zaplecze techniczne.

Minister skarbu Aleksander Grad zapowiedział, że rząd zwróci się do Komisji

Europejskiej o przesunięcie terminu prywatyzacji szczecińskiego zakładu do czerwca. Będzie to bardzo trudne, bo prywatyzacji Bruksela domaga się już od dwóch lat. Jeśli rząd polski tego nie zrobi, stocznie będą musiały zwrócić do kasy państwa setki milionów pomocy publicznej, a to oznacza koniec przemysłu okrętowego w naszym kraju.

CBA zbada stocznię

W znacznie lepszej sytuacji są zakłady w Gdyni i Gdańsku. W tym pierwszym wprawdzie proces prywatyzacyjny może przeciągnąć się do końca marca, ale jeżeli do 21 grudnia zostanie wybrany konkretny inwestor, nie powinno dojść do nakazu zwrotu pomocy publicznej. Przypomnijmy, że nabyciem akcji stoczni zainteresowane są: Złomrex, Ray Car Carriers Limited izraelskiego armatora Ramiego Ungara, Marine Metal oraz stoczniovcie konsorcjum chińsko-koreańskie. Ich przedstawiciele w tej chwili sprawdzają wiarygodność przedsiębiorstwa i stan jego zadłużenia. Według ministra Grada proces prywatyzacji stoczni przebiega zgodnie z harmonogramem. Inwestorzy mieli czas do 10 grudnia br. na złożenie wiążącej oferty nabycia akcji zakładu.

Tymczasem ukraińska spółka ISD Polska ma już swoich przedstawicieli w Radzie Nadzorczej Stoczni Gdańsk. Tak zdecydowano podczas ostatniego walnego zgromadzenia. To kolejny krok do przejęcia pełnej kontroli nad zakładem. ISD kupiła już nowe akcje Stoczni Gdańsk, które pozwolą jej na przejęcie kontroli nad firmą. Na konto stoczni w ciągu 12 miesięcy trafi od 300 do 400 mln zł. Choć transakcja zostanie zarejestrowana w sądzie dopiero w grudniu, dotychczasowi udziałowcy zgodzili się, by Ukraińcy już teraz sprawowali częściowy nadzór nad przedsiębiorstwem.

W najbliższym czasie stocznia czeka wizyta funkcjonariuszy Centralnego Biura Antykorupcyjnego, których wysła tam Ministerstwo Skarbu Państwa. Mają zbadać, czy przy sprzedaży stoczni spółce z Ukrainy, państwo nie zostało narażone na straty. Chodzi o zarzuty, które wcześniej przedstawiał prezes Brzezicki, iż uchwałą zarządu stoczni z 30 października br. wpłata kapitału za nowe akcje Stoczni Gdańsk będzie rozłożona na raty. Wcześniej planowano, że kwota 400 mln zł trafi do stoczni jednorazowo.

Czesław Romanowski

Chcemy łowić!

Ponad stu rybaków pikietowało w Brukseli przed siedzibą Komisji Europejskiej

- Unia Europejska nie chce się przyznać do błędów w szacowaniu zasobów dorsza na Bałtyku. Rybacy, nie tylko polscy, ponoszą z tego powodu, niezasłużoną karę. Przyjechaliśmy walczyć o prawdę – takimi słowami ponad stu rybaków z Gdyni, Darłowa Ustki, Kołobrzegu i innych polskich portów chciało przekonać unijnych urzędników i przedstawicieli Komisji Europejskiej w Brukseli do swoich racji. Razem z nimi pikietowali górnicy ze związków zawodowych „Sierpień 80”.

Rybak w komisarza

Rybacy żądali między innymi zniesienia zakazu połowu dorsza na południowo-wschodnim Bałtyku wprowadzonego w lipcu tego roku i wyłączenia Polski z zakazu połowu łososia pławnicami (w 2007 roku unijni urzędnicy uznali, że połowy pławnicami zagrażają morświnom - pisaliśmy o tym w poprzednim numerze „Naszego MORZA” - do dzisiaj problem nie został ostatecznie wyjaśniony).

- Na pewno zostaliśmy zauważeni - mówi Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich z Ustki. - Jednym z elementów pikiety było przekazanie Joe Borgowi, unijnemu komisarzowi do spraw rybołówstwa dużego dorsza. To taki symboliczny wyraz niechęci. Sądzymy, że powinien odejść ze stanowiska, nie zrobić nic, aby pomóc polskim rybakom.

- Chcieliśmy też przypomnieć Komisji Europejskiej, że domagamy się powołania niezależnej komisji, która oszacuje zasoby dorsza w Bałtyku oraz sprawdzi system raportowania połowów na tym akwenie - dodaje Jerzy Wysoczański. - Powołanie takiej komisji zapowiedziano w październiku na spotkaniu w Luksemburgu, gdzie Polskę reprezentował ówczesny minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk. Do dzisiaj jednak komisja nie powstała.

Będzie okupacja i blokada

Rybacy przekazali list otwarty szefowi Komisji Europejskiej Jose Barosso. Proszą w nim, aby członkowie komisji zaczęli brać pod uwagę nie tylko dane z połowów, ale również z produkcji i przetwórstwa dorsza i zauważyli, że znacznie się różnią. To porównanie pokazuje prawdziwą skalę problemu. Protestujący przyznają, że zostali przyparci do muru. Nie mogą, z powodu zakazów, normalnie pracować. Jeżeli ich protest nie przyniesie skutku – przynajmniej w kwestii pławnic, grożą, że w styczniu 2008 r. rozpoczną okupację budynku Komisji Europejskiej w Warszawie oraz blokadę polskich portów. - Pospinamy łodzie i kurtki łańcuchami i nikt nie wpłynie do żadnego portu. Będziemy je blokowali aż do skutku - zaznacza jeden z rybaków. Pro-

test nie spodobał się nowemu ministrowi rolnictwa Markowi Sawickiemu (po zmianie władzy rybołówstwo ze zlikwidowanego Ministerstwa Gospodarki Morskiej wróciło do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi – red.). Sawicki nie zaprzecza, że problemy rybaków są poważne i należy je jak najszybciej rozwiązać. Jednak jego zdaniem pikietowanie przed Komisją Europejską tych problemów niestety nie rozwiązuje, a jedynie pogarsza sytuację. Podobnie myśli część środowiska rybackiego. Już od lipca, kiedy Unia Europejska wprowadziła zakaz połowu dorsza, środowisko rybackie podzieliło się. Część jest za łamaniem unijnego zakazu, a część za przyjęciem kary i rozpoczęciem normalnych połowów w 2008 roku.

Te straszne limity

Przypomnijmy: problemy rybaków rozpoczęły się w lipcu tego roku, kiedy UE na południowo-wschodnim Bałtyku wprowadziła całkowity zakaz połowu dorsza. Zakaz dotyczy polskich rybaków, którym specjaliści z Unii udowodnili, że łowią więcej, niż pozwalają na to limity połowowe (według danych UE polscy rybacy od stycznia do czerwca 2007 roku przekroczyli limit połowowy na dorsza trzykrotnie).

Część rybaków nie zgodziła się z tym zarzutem i mimo zakazu łowili nadal. Blokowali również porty morskie i pikietowali przed siedzibą Komisji Europejskiej w Warszawie. Dopiero pod koniec października zawiesili nielegalne połowy. W tym czasie kontrolerzy rybacy zatrzymali ponad 40 kutrów, na pokładzie których znaleziono ponad 15 ton nielegalnie złowionego dorsza. Niestety, ani protesty rybaków, ani działania polskiego rządu nie poprawiły sytuacji.

Zakaz połowu dorsza nie został cofnięty i będzie obowiązywał do końca tego roku. Poza tym w przyszłym roku nasi rybacy będą mogli złowić o około 2 tysiące ton dorsza mniej niż w tym roku (w 2007 roku limit dorszowy na Polskę wyniósł 13 500 ton). Nie wyjaśniono również problemów z przyszłorocznymi połowami łososia. Mimo, że polscy naukowcy udowodnili w swoich badaniach, że pławnice nie zagrażają morświnom, unijni urzędnicy nie cofnęli zakazu połowu tymi sieciami. Zakaz połowu pławnicami ma zacząć obowiązywać od stycznia 2008 roku.

Rybakowie podczas pikiety domagali się dymisji Joe Borga, unijnego komisarza ds. rybołówstwa i powołania specjalnej komisji, która zajmie się ponownym liczeniem zasobów dorsza na Bałtyku.



Fot. Artur Błasiński

Hubert Bierndgarski

Porty

do samorządów

Potrzebna zmiana

Związek Miast i Gmin Morskich nie ustaje w walce o nową ustawę o portach i przystaniach morskich. Zdaniem członków stowarzyszenia obecna znacznie ogranicza działalność samorządów, na terenie których funkcjonują porty morskie. Dlatego przygotowywany jest projekt, który prawdopodobnie w przyszłym roku trafi do sejmu.

Fot. Artur Bissari



Port morski w Darłowie jest jednym z nielicznych na Środkowym Wybrzeżu, który po latach wraca do dawnej świetności.

Zarządy dużych portów morskich z Gdańska, Gdyni, Szczecina czy Świnoujścia nie mają problemów z utrzymaniem infrastruktury portowej. Nieprzerwany ruch statków i wpływy związane z ich obsługą, pozwalają prezesom spółek na utrzymanie portów i nowe inwestycje, często poparte dodatkowo rządowymi i unijnymi funduszami. O wiele gorzej jednak przedstawia się sytuacja w niewielkich portach morskich w Dziwnowie, Kołobrzegu, Darłowie, Helu czy Ustce. Tu nadal największą władzę mają urzędy morskie, nastawione bardziej na przetrwanie, niż dynamiczny rozwój.

- Będziemy dążyli do tego, aby lokalne samorządy miały możliwość całkowitego przejmowania kontroli nad portami i terenami wokół nich - mówi Krzysztof Włodarczyk, dyrektor Związku Miast i Gmin Morskich. - Oczywiście nie oznacza to, że jesteśmy za likwidacją urzędów morskich. Pracujący tam specjaliści powinni nadal zajmować się obsługą portów, a tory wodne powinny być utrzymywane z budżetu państwa. Pozostałe sprawy związane z transportem, gospodarką morską i inwestycjami, powinny trafić do specjalnych spółek nadzorowanych przez samorządy. Chociażby dlatego, że urzęd-

nicy mają lepsze rozeznanie w funduszach unijnych.

Wiedzą o tym w porcie morskim w Darłowie, gdzie w 1999 roku została utworzona spółka Zarząd Portu Morskiego. Od tego czasu na rozbudowę infrastruktury portowej samorządowcy z gminy zdobyli kilka milionów euro. Większość pieniędzy przeznaczona została na modernizację nabrzeży portowych. Wybudowano też nowy obiekt odprawy granicznej. Samorządowcy zabiegają teraz o środki unijne na modernizację dróg dojazdowych do portu, co ułatwi rozładunek i załadunek statków handlowych.

- Jest niewątpliwym sukcesem, że statki handlowe po wielu latach ponownie zawitały do Darłowa - mówi Jerzy Budziałkowski, dyrektor Zarządu Portu Morskiego w Darłowie. - Rocznie przyjmujemy ich kilkadziesiąt, najczęściej węglowców. To bardzo ożywiło port. Rozwija się również turystyka morska, szczególnie żeglarstwo. Z roku na rok odwiedza nas coraz więcej jachtów. Potrzebujemy jednak bardziej skutecznych mechanizmów zarządzania, a tego bez zmiany ustawy nie da się zrobić.

O przejęciu portu myśli również samorząd usteki, który właśnie kończy pracę nad strategią rozwoju portu morskiego. Dokument rozstrzygnie dylemat, czy w porcie powinna być zachowana działalność handlowa (przez wiele lat do Ustki trafiały statki handlujące zbożem), czy raczej samorządowcy powinni skoncentrować się na turystyce morskiej i rybołówstwie. O tym, czy Ustka skomunalizuje część portu i czy powstanie tam marina jachtowa dowiemy się w przyszłym roku. Na razie tereny, na których ma stanąć marina mają czterech właścicieli (Urząd Miasta, Urząd Morski, Lasy Państwowe i prywatne osoby). Krzysztof Włodarczyk uważa, że po zmianie ustawy takie problemy byłyby rozwiązywane od ręki.

- Takie przykłady jednoznacznie pokazują, że portami powinny zarządzać lokalne samorządy - mówi Krzysztof Włodarczyk. - Musi powstać całkiem nowa ustawa o portach morskich. Łatanie obecnej nic nie zmieni. Będziemy w najbliższym czasie rozmawiali z nowymi posłami i członkami sejmowych komisji zajmujących się gospodarką morską. Chcemy ich przekonać do naszego projektu. Pierwsze konkretne propozycje powinny być znane już na początku przyszłego roku.

Hubert Bierndgarski

Cel: zero emission ship

Co z tym Bałtykiem?

Morze Bałtyckie, jak każdy często uczęszczany akwen morski, narażone jest na wypadki, również katastrofy tankowców. Na szczęście plamy rozlanej ropy i ginące na brzegu ptaki, to na Bałtyku coraz rzadszy widok.

W połowie listopada na Morzu Czarnym, podczas silnego sztormu, jeden z rosyjskich tankowców przełamał się na pół, drugi zerwał z kotwicy i dryfował po cieśninie Kerczeńskiej. Zaś dwa statki z siarką zatonęły w pobliżu portu Kaukaz. Do morza wyciekło blisko 1300 ton mazutu, odnotowano masowe padanie (mówi się o 30 tys.) ptactwa. Likwidacja skutków katastrofy potrwa, według ekologów, dziesięć lat.

Bałtyk, który podobnie jak Morze Czarne, jest akwenem zamkniętym, był kilka razy świadkiem podobnych katastrof. Za największą z nich uznaje się przypadek zbiornikowca *Globe Asimi*, który w listopadzie 1981 r. rozbił się przy wejściu do Kłajpedy rozlewając 16 000 ton ciężkiego oleju opałowego. Do katastrofy doszło podczas bardzo złej pogody, sztormu dochodzącego do 10 w skali Beauforta. Statek został rzucony na główki portu, przełamał się na trzy części i zatonął. Specjalna jednostka do zwalczania rozlewu, która przybyła na miejsce wypadku, z powodu sztormu nie mogła wejść do akcji. Dopiero po pewnym czasie rozpoczęto usuwanie skutków wycieku. Zaangażowano do tego ponad 1700 osób, usunięto ponad 100 tysięcy metrów sześciennych zaoliwionego piasku. Następstwa okazały się katastrofalne. Rok później przyszedł kolejny sztorm, a morze wdarło się na kilkadziesiąt kilometrów w głąb lądu.

Bałtyckie katastrofy

Bałtyk to jedno z najbardziej zatłoczonych mórz świata. Codziennie przepływa po nim ok. 2000 statków przewożąc 15 proc. światowego ładunku. Co więcej - natężenie ruchu stale rośnie. W ciągu najbliższych 80 lat liczba pływających po tym akwenie statków wzrośnie o 80 procent. W tak zatłoczonym miejscu nie sposób uniknąć zderzenia czy awarii. W latach 1969-2005 doszło na Bałtyku do ponad 40 dużych katastrof, których wynikiem był wyciek wielu tysięcy ton substancji ropopochodnych do morza i śmierć setek tysięcy ptaków i zwierząt morskich. Najwięcej katastrof wydarzyło się u wybrzeży Szwecji, Danii i Finlandii, główne przyczyny to błąd człowieka lub złe warunki atmosferyczne. Ale i przy ładnej

W maju 2003 roku chiński masowiec Fu Shan Hai zatonął na Bałtyku, u wybrzeży wyspy Bornholm.



FOTO: AP/EPRA



Ostatnie chwile
Fu Shan Hai.

**Tonący masowiec
Fu Shan Hai uszkodzony
przez kontenerowiec Gdynia.**



Plama oleju po katastrofie.
Do wody przedostało się
1200 ton oleju.



Wciąż więcej wypadków...

Według badań przeprowadzonych przez Komisję Helsińską (HELCOM), liczba wszystkich wypadków na Morzu Bałtyckim w 2004 r. podwoiła się w porównaniu do roku poprzedniego. Doszło wówczas do 121 wypadków, w 2003 r. zaś do 71, w 2002 r. – 63, w 2001 r. – 57, a w 2000 r. – 62.

Najczęstszymi rodzajami wypadków w 2004 r. były: osadzenie na mieliźnie (41 proc.), kolizje (27 proc.) oraz uszkodzenia maszyn i urządzeń na statkach (11 proc.). Wśród grup statków najczęściej uczestniczących w wypadkach wyróżniono statki towarowe (38 proc.), promy (15 proc.), tankowce (13 proc.), kontenerowce (10 proc.) oraz masowce (10 proc.). Najczęstszą przyczyną wypadków był człowiek – 39 proc., na drugim miejscu wymienia się usterki techniczne – 20 proc.

- Dramatyczny wzrost liczby wypadków jest oczywistym wynikiem stałego wzrostu ruchu morskiego, w szczególności transportu olejów - mówi sekretarz wykonawcza HELCOM, Anne Christiane Brusendorff. - Mamy nadzieję, że nowy system monitorowania ruchu statków (AIS), który został uruchomiony w lipcu 2005 r., poprawi bezpieczeństwo żeglugi na Bałtyku i zmieni sytuację na lepszą.

W latach 2000 – 2004 średnio 8-9 proc. wypadków skutkowało zanieczyszczeniami różnego rodzaju. Dwa spośród pięciu najgroźniejszych to *Baltic Carrier* w 2001 r. (2700 ton rozlanego oleju) oraz *Fu Shan Hai* w 2003 r. (1200 ton oleju).

pogodzie zdarzają się wypadki. W maju 2003 r. wychodzący z litewskiego portu w Windawie masowiec *Fu Shan Hai* został uderzony w lewą burtę przez płynący z Gdyni do brytyjskiego portu w Hool kontenerowiec *Gdynia*. Do wody przedostało się 1200 ton oleju. Winę za katastrofę ponosiła załoga *Gdyni* – nie ustąpiła drogi.

Zła pogoda była natomiast przyczyną dwóch innych wielkich katastrof na Bałtyku. W lutym 1997 roku zbiornikowiec bandery radzieckiej *Antonio Gramsci* opuszczał port Windawa. Z powodu silnego sztormu statek z pełnym ładunkiem wszedł na skały. Wydawało się, że z opóźnieniem rozlewu nie będzie problemu, jednak silny wiatr przemieścił ropę naftową na otwarte morze. Przez trzy miesiące, w postaci rozproszonych skupisk o powierzchni kilkunastu kilometrów kwadratowych, wędrowała do archipelagu wysp sztokholmskich. W tym czasie wiał silny wiatr, a na morzu znajdował się lód, co utrudniało likwidację zanieczyszczeń. Łącznie skażeniu uległo około 100 kilometrów linii brzegowej.

- Z około 6 tysięcy ton paliwa 500 ton zebrano zaraz po rozlewie, około 2 tysiące ton odparowało do atmosfery, 200 ton związało się z różnymi ciałami stałymi. W pobliżu brzegów zebrano około 6 tysięcy ton odpadów. Oszacowano, że około 2 tysiące ton pozostało w środowisku – wylicza prof. Bolałek z Wydziału Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego. - Przy obiektywnie średnim rozlewie trzeba było zaangażować olbrzymie środki: 10 specjalnych statków do likwidowania rozlewów, 12 łodzi, 10 okrętów strażniczych, jednostki Marynarki Wojennej.

Kolejna wielka katastrofa, kolizja tankowca *Baltic Carrier*, który wioził 33 tysiące ton oleju opałowego z frachtowcem cypryjskim wiozącym ładunek cukru na Łotwę, nastąpiła przy bardzo złej pogodzie w marcu 2001 roku. Ok. 2700 ton oleju wyciekło do morza.

- Najgorsze jest to, że większość tych katastrof zdarza się w bardzo złych warunkach pogodowych, a wówczas likwidacja skutków jest niezwykle trudna lub wręcz niemożliwa, przystępuje się do niej często z wielkim opóźnieniem – mówi prof. Bolałek. - Unikatowe wybrzeża zostają zniszczone. W tej katastrofie zginęło około 5 tysięcy ptaków morskich. Mazut wchłonięty przez dno morskie będzie przez długie lata zalegał w środowisku.

Czarne plaże

Wprawdzie w pobliżu polskich wybrzeży nie doszło do wielkich tragedii tankowców, a w konsekwencji – klęski ekologicznej, jednak co jakiś czas na naszych plażach pojawiają się plamy mazutu. Prawdopodobnie substancja pochodzi ze statków, które miały drobne awarie, albo które podczas czyszczenia ładowni spuszczały nieczystości do morza. Przez kil-

ka dni w okolicach Świąt Wielkiejnocy 2003 roku mazut pojawiał się na Półwyspie Helskim i na plażach Trójmiasta. Strażacy i marynarze zebrali wówczas około tony wymieszanej z piaskiem substancji. Trzy miesiące później kilkaset kilogramów mazutu zebrano w nocy z plaż od Jarosławca do Darłowa na Środkowym Wybrzeżu.



Fot. Lukasz Glowala





W marcu 2001 roku u wybrzeży Danii doszło do zderzenia tankowca *Baltic Carrier* z frachtowcem cypryjskim. Z uszkodzonego tankowca wyciekł prawie cały ładunek - 2700 ton oleju opałowego.

Ptasia hekatomba

Po awarii tankowca *Exxon Valdez* u wybrzeży Alaski, w 1989 roku, zginęło około 350 tysięcy ptaków.

- Z 350 tysięcy ptaków, które uległy zaoliwieniu, na brzegu znaleziono jedynie 10 proc. – mówi dr hab. Włodzimierz Meissner z Wydziału Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego. - Z owych 35 tysięcy tylko 1630 było w miarę dobrej kondycji i trafiło do centrum rehabilitacji. Około połowa z nich ją przeżyła i została wypuszczona. 800 ptaków z 350 tysięcy! Co więcej, według badań, tylko dwa procent odratowanych dożywa następnego roku, większość ginie.

- Powstaje pytanie - dodaje dr Meissner - czy w świetle tych danych oraz kosztu, jaki poniesiono - 41 milionów dolarów, ptaki należy w ogóle ratować? Ekonomiści mówią - może sobie odpuścimy? W wielu krajach, np. w Szwecji, za najbardziej humanitarne postępowanie z zaoliwionymi ptakami uznaje się ich odstrzelenie. Istnieje jednak niezwykle silna presja ze strony opinii publicznej, dlatego podejmuje się próby ratowania ptaków.

Przy polskim brzegu nie mieliśmy na szczęście dotąd większych katastrof. To nie oznacza, że nie jesteśmy na nie narażeni. Do Portu Północnego zawijają przecież zbiornikowce, w tym te największe i najnowsze, przewożące 100 tysięcy ton oleju.

Profesor Jerzy Bolalek mówi, że rocznie do mórz i oceanów przedostaje się od 5 do 11 milionów ton substancji ropopochodnych. Część za przyczyną morskich katastrof, część jako następstwo eksploatacji podmorskich źródeł ropy naftowej.

Teren skażony na lata

O tym, jak długo toksyczne substancje zalegają w środowisku morskim dowodzi przypadek z czasów drugiej wojny światowej. W październiku 1943 r., podczas bombardowania Gdyni, zapalił się statek-szpital *Stuttgart*. Jednostkę odholowano z portu na teren Zatoki Gdańskiej, zatonięła tam, wraz z częścią pacjentów. W 1997 roku Instytut Morski w Gdańsku rozpoczął badanie wraku. Analizy wykazały skażenie dna morskiego na obszarze kilkunastu hektarów

wokół jednostki. W niektórych miejscach warstwa paliwa sięgała czterdziestu centymetrów. Mimo upływu ponad pół wieku, nadal istnieje tam zagrożenie dla zwierząt morskich.

- A zatem, ze względu na bardzo długi czas zalegania oleju w środowisku wodnym, a także na długotrwałe oddziaływanie na życie ekosystemu morskiego, należy się zastanawiać czy nie mniejszym złem jest w początkowej fazie podpalenie oleju - mówi Jerzy Bolalek.

- Optymistyczne jest to, że ilość ropy, która dostaje się do mórz w wyniku awarii statków, stopniowo się zmniejsza - objaśnia dr hab. Włodzimierz Meissner z Wydziału Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego. - W latach 70. ubiegłego wieku było to 400 tysięcy ton rocznie, obecnie znacznie mniej. Ostatnie katastrofy są niewielkie w porównaniu z tymi, które się wówczas wydarzyły. Jeżeli przyjmiemy, że największe rozlewy to te na poziomie 700 ton, to w latach 70. było ich w ciągu roku 25. Obecnie 85 proc. to rozlewy bardzo małe, poniżej 5 ton.

Transport bezpieczny

Powyższe dane mogą sugerować, że żegluga morska to gałąź przewozów bardzo niebezpieczna. Podobnie jednak, jak wypadki lotnicze, katastrofy morskie stanowią jedynie niewielki procent całości przewozów. Często przytacza się dane, iż statki i żegluga w wyniku wypadków oraz codziennej, bezawaryjnej eksploatacji są sprawcami aż połowy wszystkich

zanieczyszczeń olejowych mórz i oceanów. Tymczasem żadne z wielu istniejących, wiarygodnych wyników badań naukowych, tego nie potwierdzają.

Z opublikowanego w 2002 roku raportu Narodowej Rady Naukowej (National Research Council - NRC) Akademii Nauk Stanów Zjednoczonych (U.S. National Academy of Science) wynika, że przeciętny roczny wypływ olejów i ropy ze wszelkich znanych źródeł do mórz i oceanów to ok. 1,3 mln ton. Na wielkość tę składają się zanieczyszczenia pochodzące z naturalnego sączenia ropy z dna morskiego - aż 46 proc., wycieki podczas normalnej eksploatacji (łącznie - ze statków i ze źródeł lądowych) - 37 proc., rozlewy podczas wypadków statków - 12 proc., wycieki przy wydobywaniu ropy spod dna morskiego - 3 proc..

Z kolei, pochodzący z 1993 roku raport grupy ekspertów Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP) szacował łączną ilość ropy i substancji ropopochodnych dostających się w ciągu roku do mórz i oceanów na 2,3 mln ton i jako największe źródła zanieczyszczeń olejowych wskazywał: działalność na lądzie (ścieki miejskie, rafinerie w miastach portowych) - 50 procent, transport morski ropy i pozostałe sektory żeglugi (wycieki „eksploatacyjne” oraz wypadki) - 24 proc., przemysł offshore - 2 proc., opad atmosferyczny - 13 proc. i naturalne sączenie z dna oceanu - 11 proc.

Okazuje się też, że np. wycieki z rurociągów na lądzie zdarzają się znacznie częściej niż rozlewy w wyniku kolizji i awarii statków - to kolejny mało znany fakt.

Przyjazne środowisku

Zbiornikowce przewożą ponad 2,4 miliarda ton ropy rocznie, 2/3 całej ropy konsumowanej na świecie. Zbiornikowce są statkami przyjaznymi dla środowiska i efektywnymi energetycznie. Na jednym litrze paliwa duży nowoczesny zbiornikowiec przewozi 1 tonę ładunku na odległość ponad 2800 km, to efektywność dwa razy większa niż zaledwie 20 lat temu. Przeciętny „ślad” dwutlenku węgla (rozumiany jako ilość emitowanego CO₂ na jedną tonę ładunku przewiezioną na odległość jednego kilometra) w przypadku zbiornikowca jest ponad dziesięciokrotnie mniejszy od śladu CO₂ dużej ciężarówki, czy „TIR-a” i ponad 100-krotnie mniejszy niż samolotu.

Żegluga i statki są przyjazne środowisku i tanie. Ogromna presja rynku i konkurencyjność sprawia, że margines zysków żeglugi jest tak naprawdę niewielki. Koszty transportu morskiego są bardzo niskie. Gdy za 4 zł kupujemy litr paliwa na stacji benzynowej, to tylko ok. 4 do 12 groszy to koszt transportu morskiego np. z Zatoki Perskiej do USA czy

Dwa z 350 tysięcy ptaków, które ucierpiały z powodu awarii tankowca Exxon Valdez u wybrzeży Alaski w 1989 roku.



Ochrona wód Bałtyku

- W końcu udało nam się wypracować porozumienie, które przyjęły wszystkie kraje położone nad Bałtykiem, a także Komisja Europejska. - cieszył się prof. Mieczysław S. Ostojki, przewodniczący Komisji Helsińskiej, zwanej HELCOM, po przyjęciu 15 listopada br. w Krakowie Bałtyckiego Planu Działań. - To pierwszy taki program na świecie. Mogę zapewnić, że jeszcze żadne morze nie było tak dobrze chronione, jak dzięki tym zapisom będzie w przyszłości chroniony Bałtyk.

Mocno rozczarowani są jednak ekolodzy. Według nich plan ma wiele luk i nie ochroni dostatecznie Bałtyku np. przed możliwością kolizji tankowców. Aktywiści Greenpeace na budynku krakowskiego hotelu, w którym odbywała się konferencja, wywiesili transparent z napisem: „Polluted and overfished - Welcome to the Baltic Sea” (Brudny i przelobiony - witamy nad Bałtykiem).

Z czego cieszą się sygnatariusze, a co zarzucają planowi ekolodzy? Według tych pierwszych „plan zawiera konkretne i znaczące działania, które mają zahamować eutrofizację, zapobiec zanieczyszczeniu niebezpiecznymi substancjami, poprawić bezpieczeństwo żeglugi oraz powstrzymać degradację siedlisk i zmniejszanie się bioróżnorodności.” Wskazują m.in. na to, że stała eutrofizacja Morza Bałtyckiego, spowodowana nadmierną ilością zrzucanych do morza ładunków substancji odżywczych związków azotowych i fosforowych pochodzenia rolniczego oraz z nieoczyszczonych ścieków, prowadzi do kwitnienia sinic, mętnienia wody, zaniku tlenu oraz martwicy dna morskiego. W porównaniu z warunkami panującymi w XIX w., kiedy morze było bardzo czyste, dopływ azotu do Morza Bałtyckiego zwiększył się obecnie dziewięciokrotnie, powodując rozległe kwitnienie sinic w okresie letnim, co można zauważyć na prawie całym obszarze głównego zlewiska Morza Bałtyckiego.

Międzynarodowa organizacja ekologiczna WWF wskazuje jednak, że plan nie zobowiązuje państw bałtyckich do podjęcia konkretnych działań na rzecz ocalenia tego jednego z najbardziej zagrożonych ekosystemów morskich na świecie.

- Jego ostateczna wersja przyjęta właśnie na konferencji ministerialnej w Krakowie, ma charakter deklaracji, która obiecuje „ocalenie Bałtyku”, ale nie przewiduje, żadnych konkretnych działań, aby ten Bałtyk ocalić – twierdzi Paweł Średziński z WWF Polska. - Co więcej, nie podchodzi do problemu ochrony Morza Bałtyckiego całościowo. Nie można chronić bioróżnorodności, jeśli nie powstrzyma się procesu eutrofizacji. A przede wszystkim nie da się chronić Morza Bałtyckiego, jeżeli wszystkie kraje tego regionu nie podejmą wspólnych działań.

Ekolodzy podkreślają m.in., że Bałtycki Plan Działań nie zabezpieczy Bałtyku przed wyciekami ropy, szczególnie tymi, do których dochodzi w wyniku kolizji statków w okresie zimowym na północnym Bałtyku. Kraje bałtyckie nie zgodziły się na wprowadzenie obowiązku pilotowania statków przewożących ropę zimą. Zamiast tego plan „zachęca armatorów do zatrudniania załóg wykwalifikowanych w zimowej nawigacji i do korzystania z usług pilotów morskich”.

- Teraz wszystko zależy od rządów państw bałtyckich. Mogą jeszcze zweryfikować swoje stanowisko. Sama idea Bałtyckiego Planu Działań jest bardzo dobra, ale w jego obecnej formie brakuje wielu istotnych punktów. Dlatego WWF wzywa władze krajów położonych nad Bałtykiem, aby jeszcze raz przyjrzały się pierwotnym założeniom planu i wypełniły poważne luki, które zaistniały w treści przyjętego właśnie projektu. Wciąż można ocalić Morze Bałtyckie – twierdzi Paweł Średziński.



Członkowie Greenpeace'u zbierają próbki ropy po katastrofie Prestige

Europy. Światowa żegluga obsługuje ok. 90 procent międzynarodowego handlu (tzn., że drogą morską dokonuje się ok. 90 proc. wszystkich ruchów masy towarowej wyrażanych w tonokilometrach czy tonomilach).

Unowocześnianie techniki okrętowej i starania właścicieli i operatorów sprawiło, że rozlewy w wyniku wypadków na morzu są w obecnej dekadzie na rekordowo niskim poziomie - stanowią jedną trzecią tego, co zanotowano w poprzedniej dekadzie i jedną dziesiątą tego, co było w latach 70. Mimo, że handel międzynarodowy, a zatem i transport towarów drogą morską bardzo się od tamtego czasu zwiększył.

Celem armatorów jest - zero emission ship - statek, który nawet w najmniejszym stopniu nie będzie uciążliwy dla środowiska. W ostatnich kilku latach armatorzy zbiornikowców zainwestowali ok. 32 miliardy USD w nowe, nowocześniejsze i bezpieczniejsze statki. Dzisiaj ponad 75 proc. stanowią jednostki dwupozyciowe.

**Czesław Romanowski
Piotr B. Stareńczak**

W artykule wykorzystaliśmy m.in. materiały z konferencji „Zagrożenia substancjami ropopochodnymi Morza Bałtyckiego” zorganizowanej przez Polski Klub Ekologiczny.

Chcemy być światowym ekspertem od masowców i małych statków...



Jan Jankowski (z lewej), prezes i Jerzy Wyrzykowski, członek zarządu PRS SA.

Dokąd płynie PRS?

Z Janem Jankowskim, prezesem i Jerzym Wyrzykowskim, członkiem zarządu Polskiego Rejestru Statków SA rozmawiają Grzegorz Landowski i Piotr Stareńczak.

- Ciężko się było umówić z Panami na rozmowę...

- Pracujemy pełną parą. Przez cały wrzesień i połowę października mieliśmy audyty. Ten okres jest dla nas trudny. Trudny w sensie pozytywnym. Bo choć

uznanie Polskiego Rejestru Statków przez Komisję Europejską, oznaczające włączenie nas do grupy towarzystw klasyfikacyjnych honorowanych przez wszystkie kraje Unii Europejskiej, miało miejsce we wrześniu ubiegłego roku, to owoce za-

czynamy zbierać teraz. Tor Svensen, przewodniczący Rady IACS (zob. ramka „IACS, czyli...” – red.) stwierdził w wywiadzie dla Fair Play'a, że istnieje możliwość powrotu PRS do IACS.

- PRS już kiedyś należał do IACS-u, ale kilka lat temu zamknęli przed wami drzwi. Skąd ta życzliwość?

- W IACS-ie zaczynają myśleć, żeby coś z nami zrobić nie dlatego, że nas pokochali, jest to związane ze zdecydowaną postawą Unii Europejskiej. IACS przez cały czas był potężną monopolistyczną machiną związaną z klasyfikacją statków i działaniem w imieniu rządów, tzn. obsługą tego, co rządy powinny robić we własnym imieniu (nie wszystkie chcą i nie wszystkie mogą). Towarzystwa klasyfikacyjne są upoważniane przez te rządy do działania w ich imieniu. Przyjęta w 1994 roku dyrektywa unijna, powszechnie zwana dyrektywą klasyfikacyjną, zawiera informację, że towarzystwa klasyfikacyjne, które mają uznanie unijne powinny ze sobą współpracować i przedstawiać wspólne stanowisko, co do wymagań

technicznych UE. Taki wymóg został zapisany w dyrektywie, ale dotąd Komisja Europejska nie potrafiła wymusić na IACS-ie współdziałania. Jednak kilka lat temu Unia powołała ciało, które ma wspomagać technicznie KE, czyli European Maritime Safety Agency, w skrócie EMSA, z siedzibą Brukseli, niedawno przeniesioną do Lizbony. Jest to ciało unijne, ale w stosunku do KE autonomiczne. Komisja chciała zacząć realizować swoje uprawnienia w stosunku do towarzystw przez nią uznanych.

- A nie mogła, zamiast powoływać to ciało, po prostu uznać IACS-u?

- Komisja formalnie nie uznaje IACS-u, który jest organizacją prywatną, tylko poszczególne uznane przez siebie instytucje. Choć z drugiej strony oczywiście nie może z powodów praktycznych ignorować tej organizacji. Od kilku lat trwają prace nad modyfikacją dyrektywy, prawdopodobnie za około rok, w zmienionej formie, zacznie ona obowiązywać.

- Na czym będzie polegała zmiana?

- Chodzi o możliwość wpływania Komisji Europejskiej na sposób pracy towarzystw klasyfikacyjnych przez nią uznanych. Chce np., żeby systemy jakości instytucji klasyfikacyjnych były sprawdzane przez jakieś ciało podporządkowane Komisji, co dawałoby im niezależny ogląd tego, jak towarzystwa klasyfikacyjne działają w swoich wewnętrznych systemach jakości. To jest dla IACS-u niewygodne, bo oni mają własny sposób sprawdzania tych systemów, czyli niejako certyfikują „sami siebie”.

- No to mamy sytuację konfliktową...

- Niekoniecznie. Po ewentualnym wejściu nowej dyrektywy, pojawią się dwie możliwości. Jedna, to istnienie dwóch niezależnych od siebie systemów certyfikowania wymagań jakości, czyli tego od IACS-u i drugiego, realizowanego przez klasyfikatorów uznanych przez Unię, co w praktyce oznaczałoby wojnę IACS-u z Unią. Zamiast jednak walczyć z Unią, IACS może po prostu otworzyć się na instytucje uznane przez UE. Jeżeli tak się stanie, to przez co najmniej 20 najbliższych lat będzie spokój, bo w tym czasie nie powstanie żadna inna instytucja, która miałaby szanse na uznanie unijne.

-?

- Na świecie istnieje około 50 instytucji, nadzorujących budowę statków, które same siebie nazywają towarzystwami klasyfikacyjnymi, ale z punktu widzenia

Unii nimi nie są. Instytucja klasyfikacyjna to taka, która ma zdolność do tworzenia oraz implementacji standardów bezpieczeństwa, a to można osiągnąć po co najmniej 20 latach istnienia i rozwoju. PRS istnieje 72 lata.

- A jaka jest obecna pozycja PRS na rynku unijnym? Uzyskaliście uznanie Unii, ale na rynku unijnym, a więc także polskim – macie sporą konkurencję...

- Radzimy sobie całkiem nieźle. Mając uznanie możemy prowadzić nadzory nad statkami noszącymi banderę krajów Unii. Niedawno zaczęliśmy samodzielnie, jako „single class” nadzorować budowę uniwersalnych drobnicowców budowanych dla Chipolbroku w stoczni Cosco Dalian w Chinach, staramy się także o nadzór nad budową statków dla PŻM.

- ...no właśnie. Jak się układa współpraca z największym polskim armatorem? Pytamy właśnie w kontekście ewentualnego nadzoru nad budową promów...

- Do tej pory współpracowaliśmy dobrze. Gdy sześć lat temu PŻM była w trudnej sytuacji, PRS wtedy pomógł. Nigdy nie obniżaliśmy wymogów bezpieczeństwa, ale dostosowaliśmy np. terminy pewnych zaleceń do ich możliwości, pomogliśmy też, gdy kilka ich niepomalowanych statków zostało zatrzymanych „za wygląd”. Ponieśliśmy skutki naszych decyzji. Ten największy polski armator wymienia teraz flotę – buduje całą serię masowców w Chinach. Gdyby ta współpraca była pełna, pomogłoby nam to szybko stać się światową instytucją klasyfikacyjną. Warto by było, żeby polska instytucja klasyfikacyjna w świecie coś znaczyła. My oczywiście istniejemy w światowym obiegu informacyjnym. Mamy ugruntowaną reputację, piszą o nas w prasie fachowej, zaczynamy być obecni w świadomości największych ubezpieczycieli. Nadzorujemy budowę mniejszych jednostek, mamy też pod swoją opieką „starą” flotę zagranicznych armatorów, która jest w nadzorach bardzo trudna. Od ponad roku zatrzymano tylko jeden nasz statek w Europie, a w USA od ponad czterech lat żadnego, więc robimy to dobrze.

- Ten wyłączny nadzór nad budową drobnicowców dla Chipolbroku w Chinach to dobry sygnał dla zagranicznych armatorów. Czym przekonaliście do siebie armatora?

- Armator chciał dobrych inspektorów, którzy będą mogli działać niezależnie.



Jan Jankowski,
prezes zarządu Polskiego
Rejestru Statków SA.

Fot. Krzysztof Myszkowski/KFP

Chiny są państwem mocno scentralizowanym i armator chce inspektorów, którzy nie podlegaliby w kwestii nadzoru różnym naciskom. A my mamy własnych polskich inspektorów tam na miejscu. Wysyłamy najlepszych, bo stocznia (Dalian) kiedyś budowała małe statki i była raczej stocznia remontową. Teraz zabrała się za budowę dużych statków. Tym bardziej potrzebny jest doświadczony inspektor nadzoru, który od początku dobrze wszystko „ustawi”, czyli narzuci wysoki standard. Poza tym to normalne, że polskiemu armatorowi bliżej do polskiego inspektora...

- Polsko – chińskiemu armatorowi jest bliżej. Ale najwyraźniej największemu polskiemu armatorowi niekoniecznie. Mamy na myśli PŻM...

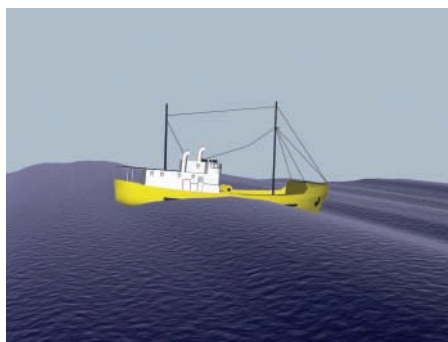
- W PŻM także nadzorujemy starszą część ich floty. Nowe masowce w Chinach są budowane w ramach tzw. dual class, jedne nadzorujemy wspólnie z Det Norske Veritas, inne z Lloyd Register.

- Dlaczego PŻM nie pali się do ściślejszej współpracy?

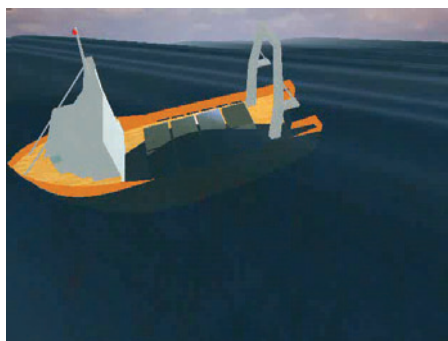
- PŻM pewnie uważa, że łatwiej im będzie na rynku, jeżeli będą zatrudniać do nadzorów duże i znane towarzystwa. To w tej chwili nie ma znaczenia, bo przy obecnej podaży towarów do przewiezienia morzem, wszystkie statki na świecie znajdują ładunek i zatrudnienie. Ale być może za jakiś czas sytuacja na rynku się zmieni i wtedy czarterujący i załadownicy mogą zacząć wybrzydzać i wybierać statki posiadające taką, a nie inną klasę...

- Jak chcecie konkurować z tymi dużymi i znanymi?

- Sposobem jest specjalizacja. W naszej strategii zapisaliśmy, że chcemy stać się światowym ekspertem w dwóch typach statków: masowcach i statkach mniejszych o długości do 100 m. Lepszym kryterium podziału byłby podział na statki, dla których czynnikiem decydującym o bezpieczeństwie jest wytrzymałość i statki, dla których czynnikiem decydującym dla bezpieczeństwa jest stateczność (innymi słowy „zdolność do nie przewracania się” - statki o długości do 100 m). Uważamy, że dla mniejszych statków należy opracować nowe, pełniejsze kryteria bezpieczeństwa. Jest to duże przedsięwzięcie, dlatego zbudowaliśmy konsorcjum międzynarodowe grupujące uniwersytety techniczne, instytuty naukowe i baseny modelowe w Europie, w sumie 11 instytucji i złożyliśmy wniosek do UE o dofinansowanie badań kwotą 3 mln euro. Opracowane przez nas kryteria



Badany na symulatorze, bezpieczny, polski kuter typ B-25.



Kanadyjski kuter produkowany według uproszczonej technologii, tonie.

chcemy przedstawić przy pomocy polskiego rządu w IMO, jako propozycje standardów bezpieczeństwa. Jeśli chodzi o masowce, stosujemy najnowocześniejsze metody rozwoju standardów bezpieczeństwa, bazujące na zaawansowanych teoriach naukowych i modelach matematycznych. Jako członek polskiej delegacji od 2004 roku bierzemy udział w posiedzeniach Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO, gdzie bardzo intensywnie uczestniczymy w rozwoju tzw. Goal-Based Standards. Złożyliśmy sześć dokumentów najwyższej rangi merytorycznej. Dostrzegają nas rządy innych państw – członkowie IMO. My się rozwijamy, ale na pewno przy większej współpracy z PŻM szybciej stalibyśmy się światowym klasyfikatorem...

- Czy mniejsze statki są bardziej narażone na zatopienie?

- Przyczyn zatopień tych statków jest wiele, ale najgorsze jest to, że do tej pory nie ma kryteriów stateczności tych jednostek na fali, czyli tzw. stateczności dynamicznej. Od wielu lat istnieją jedynie kryteria stateczności na wodzie spokojnej, które ekstrapoluje się na zachowanie statku na fali.

Wymagamy pewnych charakterystyk statecznościowych statku na wodzie spokojnej, czyli żeby statki miały zdolność do nieprzewracania się, nie tonęły po osiągnięciu określonych kątów przechy-

łu. Zakłada się, że jeżeli statek spełnia kryteria stateczności na wodzie spokojnej, to będą one również wystarczające na sfalowanym morzu. Tak się postępuje. Bo do tej pory nie opracowano kryteriów stateczności statku małego na fali. My chcemy opracować odpowiednie kryteria.

- Czyli badacie coś, czego nikt przed wami nie badał?

- To jest trudne zadanie, bo do tej pory z tym problemem nikt sobie nie poradził. Opracowaliśmy modele teoretyczne, które umożliwiają symulację ruchu statku na fali. Nowością jest to, że są to modele nieliniowe, pozwalające na fali nieregularnej, losowej, symulować ruch statku i reakcję jego konstrukcji. Krótko mówiąc symulujemy rzeczywistą przyrodę i potrafimy badać jak te warunki wpływają na stateczność dynamiczną. Umożliwiły to nam techniki komputerowe, których wiele lat temu badacze nie mieli. Te badania są bardzo kosztowne. Ale będziemy je prowadzić nawet, gdy nie dostaniemy dofinansowania z Unii. Nie mamy wyjścia, jeśli chcemy być ekspertem w bezpieczeństwie, musimy opracować standardy i przedstawić w IMO.

- A dlaczego wybraliście akurat statki tych typów?

- Bo taka jest potrzeba. Głośno było ostatnio o katastrofach morskich statków takich jak *Erika*, czy *Prestige*. Wg statystyk w ciągu ostatnich 10 lat zatonięło 146 masowców, zginęło prawie tysiąc członków załóg. Dlatego IMO zaczęło opracowywać standardy bezpieczeństwa dla konstrukcji statku. Do tej pory robiły to instytucje klasyfikacyjne, jednak na skutek tych katastrof, IMO po raz pierwszy zajęło się konstrukcją. Dlatego my też w to weszliśmy. Takie standardy powstaną i wejdą do konwencji SOLAS. Jeśli chodzi o statystyki zatopień małych statków i strat w ludziach, to one są jeszcze gorsze niż dla innych statków, ale mniej się o nich pisze, gdyż w ten sektor zaangażowane są mniejsze pieniądze.

- A wracając jeszcze do wspomnianych wcześniej badań nad wymogami dla małych statków... Na pewno macie już pierwsze spostrzeżenia. Jeżeli z tych badań wyniknie konieczność opracowania nowych przepisów, to jak one wpłyną na wymogi projektowanych jednostek?

- Na podstawie wykonanych już symulacji widzimy jak się zachowują np. kutry rybackie. Badamy kuter kanadyjski. Wiele jednostek tego typu zatonięło.

W siedzibie PRS
- Jan Jankowski (z lewej)
i Jerzy Wyrzykowski.

IACS, czyli...

International Association of Classification Societies (pol.: *Międzynarodowe Zrzeszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych*) - organizacja skupiająca znane towarzystwa klasyfikacyjne, której celem jest współpraca, konsultacja i koordynacja podejmowanych działań w branży okrętowej.

IACS powstało w 1968 roku, a jego pierwszymi członkami było siedem najbardziej renomowanych towarzystw: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Registro Italiano Navale. Skład IACS jest zmienny; członkiem może być towarzystwo o światowej reputacji, działające nie krócej niż 20 lat, wydające własne przepisy klasyfikacji jednostek pływających oraz własną księgę rejestru, nadzorujące co najmniej 1000 statków o pojemności ponad 1 000 000 RT.

Polski Rejestr Statków był członkiem IACS od roku 1972 do roku 2000. Został wykluczony ze względu na niespełnienie wymagań IACS w zakresie tonażu i liczby statków.

Źródło: Wikipedia

Mamy publikowane wyniki badań modelowych, które na zlecenie instytucji kanadyjskich wykonano w szwedzkim basenie modelowym. Badamy także polskie kutry typu B-25. Mieliśmy trudności, aby go przewrócić poprzez symulację odpowiedniego falowania. Myśleliśmy, że mamy błąd w naszym modelu matematycznym. Okazało się, że nie. Kanadyjski kuter produkowany według uproszczonej technologii tonie, a ten



Po katastrofie statku Prestige IMO zaczęło opracowywać standardy bezpieczeństwa dla konstrukcji statku.

polski jest bezpieczny. Armatorzy polskich kutrów, czyli rybacy, o tym wiedzą, bo przerabiają je nawet na małe jednostki turystyczne. Polski kuter został zbudowany w oparciu o wieloletnią tradycję, kulturę i wiedzę skutniczą przekazywaną od wielu pokoleń.

- To czym się różnią te kutry?

- Na razie nie uchwyciliśmy jeszcze tego w formie kryterium matematycznego, ale już widzimy różnicę. Kanadyjski kuter miał płaskie dno podniesione na rufie i zaraz potem slip (wnęka z pochylnią). Z powodu kształtu podwodnej części kadłuba fala ustawiała sobie ten kuter „jak chciała”. W dodatku przez slip woda łatwo wlewa się na pokład i dodatkowo przyczynia się do jego przewrócenia. Natomiast polski kuter ma wysoką dziobówkę (nadbudówkę w części dziobowej) i rufówkę, krzywizną wzdłużną i poprzeczną pokładu, co powodowało, że praktycznie „chodził z falą”, a woda, która dostawała się na pokład, szybko i naturalnie z niego spływała. Kształt podwodnej części jest zupełnie inny, kadłub ma większe zanurzenie. Musimy uchwycić tę prawidłowość i ująć ją w kryteriach, ale już widać, że wniosły na dziobie i rufie, kształt podwodnej części statku generujący siły hydrodynamiczne tak, aby go utrzymywały na fali oraz szybkość odpływu wody z pokładu zwiększając „dzielność” małego statku na fali.

- Czyli macie sukcesy. A co sprawia wam największy problem?

- Wydrenowany rynek pracy. Potrzebujemy ludzi, rekrutujemy więc nowe kadry, także z zagranicy. Zatrudniliśmy ostatnio Bułgarów oraz greckich inspektorów. Choć są kłopoty na rynku. Nasz główny problem jest taki, że mamy w nadzorze klasyfikacyjnym za mało nowo budowanych statków. Żeby zagraniczni armatorzy chcieli budować statki pod naszym nadzorem, musimy mieć ugruntowaną reputację, a do tego potrzebne są nowe budowy. I koło się zamyka...

- Często pojawiacie się w pismach naukowych i rynkowych, jesteście też jedną z bardzo niewielu firm polskich, które zatrudniły zagraniczną agencję PR. Jesteście otwarci medialnie. Czy to przynosi korzyści? Pytamy, bo większość polskich firm morskich ma bardzo konserwatywne nawyki w tym względzie...

- Dziś jedną z kluczowych spraw jest komunikacja z otoczeniem, w naszym przypadku – z gospodarką morską. Gospodarka morska jest globalna. Statki pływają po całym świecie. Można się komunikować wyłącznie poprzez prasę i inne media. Z tą agencją współpracujemy od wielu lat, bo sprawdziła się w kontaktach z dziennikarzami brytyjskimi, na których nam zależy. Sami również publikujemy artykuły w czasopismach fachowych takich jak np.: „Lloyd’s List” czy „Shipping World”. Poza tym, dzięki agencji PR dowiadujemy się z wyprzedzeniem o tym, co czasopisma zamierzają i jesteśmy nie raz zapraszani do udziału w dyskusjach i rozmaitych raportach i zestawieniach klasyfikatorów. Dobre relacje z mediami są bardzo ważne...

- Panie prezesie, ostatnio zespół ekspertów pod Pana kierunkiem opracował „Strategię dla polskiej gospodarki morskiej 2007 – 2015”. Ten bardzo obszerny dokument zamówiony jeszcze przez Zbigniewa Wysockiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa, a potem niejako „prolongowany” przez ministra Rafała Wiecheckiego, na razie zawisnął w próżni, z powodu likwidacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Ale naszą uwagę zwróciło zwłaszcza zalecenie dla polskich stoczni budowania statków o wysokiej wartości dodanej. Czy polskie stocznie będą w stanie budować np. gazowce LNG?

- Resort wprowadzie zniknął, ale dział gospodarki narodowej przecież nie... Ta

strategia powstała w oparciu o wiedzę i doświadczenia środowiska morskiego, w projekcie brali udział praktycy – prezesi stoczni, firm żeglugowych, armatorów, portów, żegluga śródlądowej i oczywiście naukowcy. Czy polskie stocznie będą w stanie robić gazowce LNG? Uważam, że np. Stocznia Gdynia – jedna z najnowocześniejszych w Europie – po prostu musi to robić. Może nie od razu statki duże, np. Gdańska Stocznia Remontowa buduje teraz mniejsze gazowce LNG. Popyt na takie statki jest duży, a będzie coraz większy. Nie ma wyjścia, musimy uciekać do przodu – w innowacje i nowoczesną technologię. W budowaniu prostych masowców czy zbiornikowców w konfrontacji z Dalekim Wschodem nie mamy szans. To się u nas nie będzie opłacało, ale już budowa promów ropax, samochodowców, statków LNG, czy kontenerowców może się opłacać.

- Wracając jeszcze na koniec do sprawy likwidacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej, z punktu widzenia PRS dobrze, czy źle się stało?

- We wspomnianej strategii postulujemy, żeby wprowadzić pojęcie „transport wodny”. Przecież śródlądzie i morze są połączone i powinny być w jednym ministerstwie. Tymczasem politycy to rozdzielili, a jeszcze wcześniej rybołówstwo przydzielono do ministerstwa rolnictwa. Owszem, z powodu ładunku, czyli ryby, jest to prawidłowe, ale przecież kuter to już flota, a więc powinna się być także znaleźć w Ministerstwie Gospodarki Morskiej.

- Czyli dla Was lepiej by było, gdyby gospodarka morska znalazła się w osobnym resorcie?

- Resort czuwający nad wydzielonym obszarem gospodarki to lepsza i łatwiejsza komunikacja. Minister infrastruktury raczej nigdy do nas nie przyjdzie, a ministrowie gospodarki morskiej bywali u nas wielokrotnie. Ale jeżeli będzie Ministerstwo Infrastruktury, to przecież departamenty zostaną te same, które były w Ministerstwie Gospodarki Morskiej. My z departamentami na co dzień współpracowaliśmy i to dobrze. Bardzo pomogły nam w uznaniu Unii Europejskiej, a my pomogliśmy odpowiednim departamentom adaptować prawo unijne. Najważniejsze, żeby spraw morskich nie rozparcelowano po różnych ministerstwach, bo tak już kiedyś było. Z wiadomym skutkiem...

Trzeba odkryć 56 tysięcy eksponatów



„Latarnia morska”,
przyciąga zwiedzających.

Muzeum

w mieście z morza

Aktywne od lat i widoczne w licznych, ciekawych działaniach Muzeum Miasta Gdyni otrzymało niedawno nową, wspaniałą siedzibę. Długo trzeba było na nią czekać - 10 lat od chwili podpisania aktu erekcyjnego i pięć od momentu rozpoczęcia budowy, ale wreszcie jest.

Późółkte strony, a treść wciąż ciekawa...



16 listopada br., przy dźwiękach hymnu narodowego, w asyście Marynarki Wojennej, w obecności Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego i jego małżonki, podczas ceremonii prowadzonej przez znanego aktora Krzysztofa Kolbergera otwarto Muzeum Miasta Gdyni.

Budynek dzieli między siebie dwa muzea. To już otwarte, miejskie, sąsiadować będzie docelowo z drugim - Muzeum Marynarki Wojennej (jego otwarcie spodziewane jest nie wcześniej niż za rok). Cały budynek zaprojektowała sopocka pracownia „Warsztat Architektury”, której dziełem jest m.in. DH „Batory” w Gdyni.

Przez piętra w rytm historii

Nowe Muzeum Miasta Gdyni to siedziba, której miasto nie musi się wstydzić - nowoczesna, przestronna, jasna, naszpikowana elektroniką. Niemal jedną czwartą powierzchni, na dwóch piętrach, zajmuje ekspozycja stała, czyli artystycznie stylizowana wersja historii Gdyni, od zarania

do czasów „Solidarności”. Na trzech pozostałych kondygnacjach mieszczą się: galeria sztuki współczesnej (sporo w niej obrazów o tematyce marynistycznej lub morzem inspirowanych), sala kinowa i biblioteka ze zbiorem 9 tysięcy woluminów. Nowe muzeum będzie dobrym miejscem na wernisaże, koncerty, spotkania i cykle wykładów poświęcone Gdyni oraz - wszelkim sprawom morskim. W zbiorach MMG jest 56 tysięcy eksponatów, którymi opiekuje się 35 osób.

Ciekawa aranżacja, ekspozycje interaktywne, multimedialne, zwiedzanie tego miejsca na pewno nie będzie nudne.

Prezydent RP powiedział na otwarciu: „(...) Wydawałoby się, że jest rzeczą dziwną, że miasto, które ma zaledwie osiemdziesiąt lat, funduje sobie tak wspaniałe muzeum. Jest prawdą, że jest w naszym kraju wiele miast nieporównanie starszych. Ale myślę, że ten wspaniały

obiekt, to całkiem uzasadniona inwestycja. Te osiemdziesiąt lat było, jak wspominałem, niezwykle. To było okno na świat Polski, to było (...) coś, co dowodziło polskich możliwości i w końcu to był także, w roku 39, jeden z symboli polskiego oporu (...) przed niemiecką agresją. Oporu może mniej sławnego niż Westerplatte, czy obrona Warszawy, ale oporu, który trwał wiele dni, aż do końca września.” A Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni dodał: „Ten gmach to hołd dla pokoleń, które budowały to miasto”.

Morze nasze w mieście...

Zarówno losy tych pokoleń, jak i samego miasta związane są z morzem bardziej niż z czymkolwiek innym. I to na szczęście widać w nowym gdyńskim muzeum. Panoramiczne okna otwierają się na gdyńską plażę, a ekspozycja za-



Model Batorego.



Jak prawdziwy..

Muzeum Miasta Gdyni

Mieści się przy ul. Zawiszy Czarnego 1, tuż przy plaży. Czynne jest od wtorku do niedzieli w godz. 10-17. Bilet normalny kosztuje 7 zł, ulgowy - 4 zł. Oba uprawniają do zwiedzenia tego samego dnia wystaw w Domku Abrahama (wtorek-niedziela godz. 10-16) i sali w Centrum Gemini (wtorek-niedziela godz. 11-18). W piątki wstęp jest bezpłatny. Przewodnik oprowadzi chętnych za 20 zł, w podobnej cenie są dostępne lekcje muzealne.

świadcza dobitnie o tym, że Gdynia jest miastem powstałym „z morza i marzeń”.

Nie będziemy odbierać Czytelnikom przyjemności dokonywania własnych odkryć w nowym miejscu, ale wspomnimy, że można się tam zapoznać (również na filmach) z przebiegiem budowy portu, z historią polskiej floty handlowej (w tym także z naszymi transatlantykami) i wojennej. Trasa zwiedzania prowadzi m.in. przez naturalnych rozmiarów replikę kesonu - elementu, z jakich budowano pirsy gdyńskiego portu.

Inna ciekawa replika w scenografii to „latarnia morska” - znawcy wiedzą jednak, że to znak nawigacyjny, jedna z główek falochronu portu gdyńskiego, a nie latarnia. W kąci przy ekspozycji pamiątek związanych z Ligą Morską i Kolonialną, możemy zasiąść przy kawiarnianym stoliku i poczytać reprintsy prasy morskiej - w tym programowych poprzedników „Naszego MORZA” z okresu międzywojennego i ogólnej, z artykułami poświęconymi budowie portu czy rozwojowi polskiej floty. Jeżeli czegoś tam zabrakło, to może przedstawienia najnowszej historii i współczesności gdyńskiej gospodarki morskiej (przydałaby się choćby makieta współczesnego portu, edukacyjny kącik o jego roli w polskim handlu zagranicznym i codziennym znaczeniu dla każdego z nas, więcej informacji o współczesnych technicznych osiągnięciach gdyńskich stoczni). Być może wkrótce... Zapraszamy.

(PioSta)

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

Tajemnice modelu wojennej fregaty

Żaglowiec z napoleońskim rodowodem

Zabytkowy model żaglowca wojennego *St. Jacob*, czyli *Św. Jakub*, z gdańskiego Dworu Artusa powrócił do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Zabytki modelarstwa okrętowego z XVI-XIX wieku, znajdujące się w Dworze Artusa, były wielokrotnie przerabiane. *St. Jacob* na przykład był pierwotnie dwupokładowym okrętem z drugiej połowy XVII wieku. Nie wszystkim udało się przywrócić dawny, oryginalny wygląd.

- Tylko dwa z modeli wykonane były techniką wręgową - *St. Jacob* i *Mars* - wyjaśnia dr inż. Jerzy Litwin, dyrektor CMM. - Oznacza to, że posiadają one, jak prawdziwe statki, stępki, dziobnice, tyllice i wręgi, do których zamocowane są klepki poszycia burt. Kadłuby pozostałych modeli wykonano z litych kłoców.

Trafiony z armaty

Niewykluczone, jak podejrzewa dyrektor Litwin, że model *St. Jacoba* mogła naruszyć kula armatnia, która wpadła do hali dworu podczas oblężenia Gdańska przez wojska napoleońskie w 1807 roku. Zapewne naprawiał go później jeden z pensjonariuszy przytułku dla starych marynarzy, który znajdował się przy gdańskim kościele św. Jakuba. W historycznych dokumentach są zapisy o remontach modeli z dworu, które wykonywali emerytowani żeglarze. Marynarz remontujący model zmienił jego wygląd, obniżając m. in. kaszel rufowy i przerabiając kosz dziobowy. Upodobił go do okrętów z epoki napoleońskiej. Wtedy też pojawiła się nazwa *St. Jacob*, związana z ko-

ściołem, przytułkiem i patronem marynarzy - św. Jakubem.

St. Jacob zostanie poddany dokładnym badaniom w Pracowni Konserwacji Modeli CMM.

- O przywróceniu modelowi formy sprzed wieków lub o przeprowadzeniu tylko renowacji zadecyduje rada konserwatorska. Będzie również można wykonać replikę modelu, aby pokazać, jak wyglądał na przełomie stuleci XVII i XVIII - dodaje dyrektor Litwin.

Flotylla z Dworu Artusa

Pierwsze modele ozdobiły Dwór Artusa już w XVI wieku. Na obrazach i foto-

grafiach z końca XIX wieku oraz z okresu międzywojennego widać 6, zawieszonych u sufitu, małych żaglowców. Dwa z nich zaginęły w latach 30., w trakcie remontu dworu. Na zdjęciu z 1939 roku, ze spotkania Hitlera z gdańskimi nazistami, widoczny jest *St. Jacob*, zawieszony przy północnej ścianie hali. W 1943 roku zdemontowano wyposażenie wnętrza dworu i wywieziono.

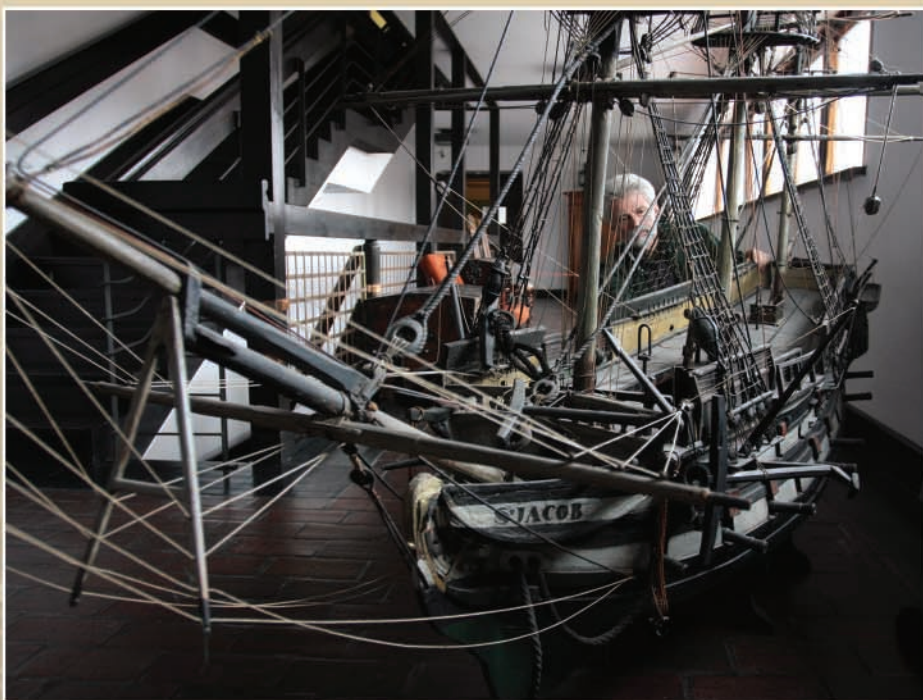
Po zakończeniu działań wojennych, w 1945 roku, kolekcja modeli, złożona z czterech żaglowców, uległa rozproszeniu.

Mars wieziony rosyjską ciężarówką, został porzucony koło Kartuz, skąd z rozbitym kadłubem trafił do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. *St. Jacob* odnalazł się w Muzeum Narodowym w Poznaniu. Poważnie zniszczoną (w ok. 40 proc.) galerię żaglowo - wiosłową, zwaną feluką i gdański żaglowiec handlowy *Den Heldenmodige* znalazł w okolicach Szczecina i przekazał do ówczesnego szczecińskiego Muzeum Pomorza Zachodniego gdynianin Stanisław Ludwig. W 1960 roku przejęło je Muzeum Morskie, które wtedy tworzone w Gdańsku. W roku 1964 gdańskiemu muzeum udało się pozyskać także *St. Jacoba*.

W latach 90. do dworu powróciły trzy oryginalne modele, w tym *Mars*, przekazany przez muzeum marynarki i zrekonstruowany w CMM feluka. W 1998 roku zaginiony model żaglowca *Nord Star* zrekonstruował gdański modelarz Lech Zuzanski, a w pracowni CMM wykonano w 2003 roku replikę fregaty.

Jacek Sieński

Mirosław Brucki, konserwator z Pracowni Konserwacji Modeli Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, przy modelu żaglowca wojennego *St. Jacob* z Dworu Artusa.



Fot. Robert Kwiatek



Nowoczesna ochrona

Ugasić pożar!

Każdy okręt, każdy statek musi mieć zabezpieczenie przeciwpożarowe. Także lotniskowiec.

Pożar statku, promu, kutra rybackiego, jachtu żaglowego, motorowego lub zwykłej motorówki na morzu... Jego ewentualne skutki mogą być tragiczne. Dlatego każda jednostka pływająca, powinna być wyposażona w sprawny system przeciwpożarowo – gaśniczy, a załoga przygotowana i przeszkolona.

Ochrona jednostki

Na jednostkach żaglowych lub motorowych, w których silnik usytuowany jest poniżej poziomu kokpitu lub wewnątrz jachtu, wymagana jest zawsze stała instalacja gaśnicza, zarówno jeżeli chodzi o silniki benzynowe, jak i wysokoprężne powyżej 120 kW (160 KM).

Stać instalacja przeciwpożarowa nie jest wymagana wówczas, gdy silnik jest mocowany w całości lub częściowo powyżej poziomu podstawy kokpitu, ale pod warunkiem, że jego moc nie przekracza 120 kW. Komora silnika winna być zaopatrzona w specjalny otwór gaśniczy,

zlokalizowany w ścianie ograniczającej przestrzeń paliwową, umożliwiający wypełnienie jej środkiem gaśniczym. Dla silników benzynowych przyczepnych o mocy do 25 kW, z odkrytym miejscem przechowywania przenośnego zbiornika paliwa, brak rygorystycznych wymagań ochrony przeciwpożarowej.

Nowoczesny sprzęt

Nowością na polskim rynku są stałe, automatyczne systemy gaśnicze, które zostały oparte na specjalnym gazie FM200 – pozbawionym trujących i szkodliwych dla środowiska naturalnego

związków halonu. Gaz FM200, w przeciwieństwie do tradycyjnego środka gaśniczego, jakim był przez długie lata halon czy CO₂, nie jest groźny dla ludzi przebywających w pomieszczeniu, w którym został rozpylony. Atutem tego nowoczesnego środka gaśniczego jest również to, że silnik po ugaszeniu pożaru nie wymaga czasochłonnego i kosztownego suszenia, czyszczenia i konserwowania.

System

System SEA-FIRE został specjalnie zaprojektowany do skutecznej ochrony przeciwpożarowej w obrębie przestrze-

ni zamkniętych na pokładzie jednostek pływających - w tym oczywiście maszynowni.

Najprostszy, a zarazem bardzo skuteczny system gaśniczy SEA-FIRE składa się z butli wypełnionej gazem FM200, która ma dodatkowo wbudowany specjal-

SOLAS

Jest skróconą nazwą od International Convention on Safety of Life at Sea, tj. Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie. Prace nad nią rozpoczęły się w 1974 roku w Londynie. W roku 1978 została uzupełniona o protokół dotyczący statków – zbiornikowców. Weszła w życie w 1980 roku. Reguły i przepisy dokumentu adresowane są do organów administracji państwowej odpowiedzialnych za żeglugę, armatorów, kapitanów jednostek oraz producentów specjalistycznego sprzętu ratunkowego. Konwencja reguluje kwestie bezpieczeństwa jednostek pływających, konstrukcji, niezatapialności, stateczności, urządzeń maszynowych (tj. silników), radiokomunikacji, łączności satelitarnej, instalacji elektrycznych, zabezpieczenia przeciwpożarowego, systemu informacji meteorologicznej, monitorowania lodowców, środków oraz urządzeń ratunkowych takich jak: pirotechnika, kombinezony pływające, pasy ratunkowe, kamizelki, tratwy i szalupy. Konwencja reguluje również kwestie:

- zasad prawidłowej nawigacji w zależności od warunków zewnętrznych,
- zasad korzystania z map, wydawnictw nawigacyjnych oraz systemu ECDIS (Electronic Chart Display and Information System – Nawigacyjny System Informacyjny) i ENC (Electronic Navigational Chart – Elektroniczna Nawigacyjna Mapa),
- zasad współpracy pilota portowego z kapitanem jednostki podczas manewrów i nawigowania,
- planowania rejsu, ochrony środowiska naturalnego.

ny czujnik temperatury, który powoduje w razie potrzeby wyzwolenie FM200 i tym samym natychmiastowe ugaszenie pożaru. System taki aktywizuje się samoczynnie już przy temperaturze 79° C. SEA-FIRE występuje również w modelach, które mają możliwość manualnego uruchomienia za pomocą linki (SMAC), której koniec montuje się w centralnym punkcie dowodzenia jednostką, np. na desce rozdzielczej w kokpicie.

W przypadku silników wysokoprężnych, przed wyzwoleniem FM200 konieczne jest wcześniejsze zatrzymanie samego silnika! W celu skutecznego zgaszenia pożaru, konieczne jest również natychmiastowe wyłączenie działającej w pomieszczeniu wentylacji oraz zamknięcie luków. W systemie SEA-FIRE czynności te wykonywane są automatycznie za pomocą specjalnych modułów sterowania ESRS.

System SEA-FIRE, w zależności od potrzeb przeciwpożarowych jednostki, może być jeszcze rozbudowany o: alarmy dźwiękowe SFA i alarmy wizualne SDDA. Natomiast do ochrony przeciwpożarowej na pokładzie miejsc szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa jednostki, ale trudno dostępnych, jak np. wiązki kabli lub przewodów paliwowych, zaprojektowano model SEA-FIRE Singer, które działa bezpośrednio – punktowo na źródło ognia.



Innowacyjność

Najnowszym rozwiązaniem w ww. systemie jest moduł FIRE-STOP. Odpowiedzialny za proces wczesnego alarmowania i gaszenia pożaru oparty na mikroprocesorowym układzie sterującym. System jest wyposażony w czujniki: ciepłone, dymu oraz CO₂, za pomocą których monitorowane są nie tylko maszynownia, rozdzielnie elektryczne i ładownie, ale również pomieszczenia mieszkalne, kam-buz itd. Nowy panel posiada wszystkie wymagane cechy systemu bezpieczeń-

stwa przeciwpożarowego: alarm wizualny i dźwiękowy, identyfikację rodzaju alarmu: rozładowanie gaśnicy, alarm w pomieszczeniach mieszkalnych (nie wyzwala gaśnicy, tylko alarmuje). Liczba paneli może wynosić maksymalnie 8 i być rozmieszczona w najbardziej niewygodnych miejscach na statku. Jeden z pewnością musi być na mostku. Panel jest wyposażony w przycisk RESTART pozwalający na awaryjne ponowne uruchomienie silników po automatycznej akcji gaśniczej.

Zastosowanie mikroprocesora w jednostce kontrolnej ESRS pozwala m.in. na tzw. autodiagnostykę systemu, który nieustannie monitoruje poprawność połączeń, uszkodzenia czujników, co zdecydowanie poprawia bezpieczeństwo.

Jakość

Systemy automatycznej ochrony przeciwpożarowej SEA-FIRE, dzięki wysokiej jakości wykonania i niezawodności, zdo-

Co mówi prawo

Dzisiejsze wymogi prawne w zakresie szeroko rozumianej ochrony przeciwpożarowej określają krajowe normy, które są odpowiednikami norm unijnych: PN-EN ISO 9094-1:2005 („Małe statki. Ochrona przeciwpożarowa. Część 1: Jednostki pływające o długości kadłuba do 15 m włącznie”) oraz PN-EN ISO 9094-2:2005 („Małe statki. Ochrona przeciwpożarowa. Część 2: Jednostki pływające o długości kadłuba powyżej 15 m”). W przypadku dużych jednostek żaglowych lub motorowych, których wyporność przekracza 500 m³ wymagania te zostały określone przez Konwencję SOLAS. Natomiast jeżeli chodzi o jednostki śródlądowe żeglujące po wodach morskich, wymagania w zakresie ochrony przeciwpożarowej leżą w gestii właściwego dyrektora urzędu morskiego (ustawa z 09.11.2000 roku o bezpieczeństwie morskim Art. 39 zwaną też SOLAS).

były uznanie najpoważniejszych na świecie instytucji branżowych: USCG (Amerykańskiej Straży Wyrzeża), Det Norsk Veritas/DNV z Norwegii, U.S. Environmental Protection Agency/EPA (Amerykańskiej Agencji Ochrony Środowiska), Unii Europejskiej oraz Registro Italiano Navale/RINA z Włoch.

Przeglądy techniczne

Wymagane okresy kontroli sprawności stałych systemów gaśniczych powinny być przeprowadzane zgodnie z zasadami kwalifikacji jednostek pływających, które określa Polski Rejestr Statków. W przypadku systemów SEA-FIRE, kontrola sprowadza się do wzrokowego sprawdzenia napełniania oraz sprawdzenia wagi gaśnicy (zgodności z tabelą). Próba uruchomienia gaśnicy dla celów kontrolnych jest zakazana! FM200 rozkłada się bowiem w atmosferze około 7 lat.

Przemysław Miller
Fot. mat. producenta



Pierwszy polski okręt odznaczony!

Błyskawiczna Błyskawica

**Błyskawica
w gali branderowej.**

Niszczyciel ORP *Błyskawica*, został uhonorowany przez międzynarodowe stowarzyszenie The World Ship Trust najwyższym wyróżnieniem – „International Maritime Heritage Award”. Dołączył do prestiżowego, międzynarodowego grona okrętów, które wniosły największy wkład w historię świata, żeglugi lub marynarki wojennej i zostały zachowane dla kolejnych pokoleń.

W niedzielę, 25 listopada, prezes stowarzyszenia, były prezes The World Ship Society (największej w świecie organizacji shiploverskiej – red.) i Sail Training Association i Cruise Europe, obecny członek izby wyższej parlamentu brytyjskiego, lord Ambrose Greenway złożył odznaczenie polskiego okrętu i akt jego nadania na ręce przedstawiciela dowództwa Marynarki Wojennej RP i dowództwa ORP *Błyskawica*. Uroczystość odbyła się na pokładzie okrętu cumującego przy

The World Ship Trust

To międzynarodowa organizacja, zrzeszająca członków w ponad 40 krajach na całym świecie. Działa na rzecz ratowania i upamiętnienia okrętów, statków i żaglowców, które wniosły znaczny wkład w historię morską świata. Zajmuje się poszukiwaniem „zabytków” morskich, informacji na temat osiągnięć jednostek pływających, jest również głównym sponsorem Międzynarodowego Rejestru Historycznych Jednostek Pływających. Najważniejsza nagroda Stowarzyszenia - medal International Maritime Heritage Award - przyznawana jest od 1980 r.



**Janina Doroszkowska,
córka dowódcy *Błyskawicy*.**



**Prezes stowarzyszenia
The World Ship Trust,
członek izby wyższej
parlamentu brytyjskiego, lord
Ambrose Greenway.**

Dzieje *Błyskawicy*

Dokładnie 70 lat przed otrzymaniem medalu International Maritime Heritage Award, 25 listopada 1937 roku, po raz pierwszy podniesiono polską banderę na niszczycielu *ORP Błyskawica*, zbudowanym w angielskiej stoczni J. Samuel White & Co. Ltd w Cowes. W czasie wojny okręt przepłynął 150 tysięcy mil morskich, eskortował 83 konwoje, uczestniczył w 108 patrolach i operacjach morskich, brał udział w zniszczeniu dwóch i uszkodzeniu w sześciu okrętów nawodnych oraz zniszczeniu dwóch statków handlowych przeciwnika, uszkodził trzy okręty podwodne i zestrzelił 4 samoloty na pewno i 2 prawdopodobnie. Trzykrotnie uległ uszkodzeniom podczas wypełniania zadań bojowych. W uznaniu swych wojennych zasług *ORP Błyskawica*, jako jedyny okręt, został odznaczony Orderem Virtuti Militari. Po zakończeniu wojny okręt powrócił do Gdyni. Przez dwadzieścia lat eksploatowany był jako klasyczny niszczyciel. Od 1976 roku jest okrętem-muzeum, które rocznie odwiedza kilkadziesiąt tysięcy turystów z Polski i zagranicy. Okręt cumuje przy skwerze Kościuszki w Gdyni. Jest już tradycją, że na jego pokładzie odbywają się najważniejsze uroczystości i ceremonie. Jest to najstarszy na świecie okręt tej klasy i jeden z niewielu zachowanych, które brały czynny udział w II wojnie światowej.

skwerze Kościuszki w Gdyni, „ubranego” w gałę banderową. Było to dokładnie w dniu 70. rocznicy podniesienia białoczerwonej bandery na *ORP Błyskawica*.

Przybyli goście z Wielkiej Brytanii, delegacja władz miasta Cowes z jego merem Geoffem Bankiem na czele i przedstawiciele Stowarzyszenia *The World Ship Trust* oraz międzynarodowej organizacji *The Friends of ORP Błyskawica Society*.

Wśród gości z Wielkiej Brytanii był m.in. Keith Barton, były pracownik stoczni J.S. White - jeden z budowniczych *Błyskawicy*, a także Janina Doroszkowska, córka Wojciecha Franckiego, dowódcy *Błyskawicy* w czasie obrony Cowes.

Okręt zasłużony

Przedstawiciele *The World Ship Trust* podkreślali znakomity stan, w jakim utrzymywana jest *Błyskawica* i komplementowali starania wszystkich instytucji i ludzi, którzy nad tym pracowali i pracują. *Błyskawica* jest szczególnie bliska Anglikom, którzy ją zbudowali i których (dzięki ofiarności polskiej załogi) broniła. Przedstawiciele *The World Ship Trust*

podkreślali podczas uroczystości na pokładzie *Błyskawicy* techniczną jakość produktu brytyjskiej stoczni. Nasz okręt był jednym z najszybszych niszczycieli II wojny światowej.

- Niedawno miałem okazję płynąć na pokładzie zwycięskiego okrętu wojennego podczas wyścigu dwóch podobnych, utrzymywanych w podobnym stanie, jak *Błyskawica*, brytyjskich okrętów wojennych. – mówił lord Greenway. - Ten, który wygrał, osiągnął prędkość 31 węzłów. To było niesamowite uczucie i niezapomniane przeżycie. Trudno sobie wyobrazić - ileż satysfakcji i adrenaliny musiało przynosić podróżowanie z prędkością o 10 węzłów wyższą, do czego zdolna była *Błyskawica*, której imię - bardzo adekwatnie - kojarzy się z wielką prędkością.

(PioŃta, rel)



**Zastępca
dowódcy *ORP
Błyskawica* kmdr
ppor. Zdzisław
Kryger.**

Szkoli i bawi



Norweska gwiazda

Dzisiaj w naszej mini-prezentacji wybranych statków uczestniczących w finale Tall Ships' Races w Szczecinie – żaglowiec ostatni - prawdopodobnie najbardziej znany - trójmasztowy pełnorejowiec *HNoMS Christian Radich*. Wspominał o nim w swoich książkach sam Karol Olgierd Borchardt.

Statek zbudowany został przez stocznię Framnaes w Sandefjord i przekazany do eksploatacji 17 czerwca 1937 r. Armatorem była początkowo instytucja Østlandets Skoleskib z Oslo (w której zastąpił on bryg *Statsraad Erichsen*), a następnie fundacja The Christian Radich Sail Training Foundation, powstała dzięki grantowi norweskiego oficera kawalerii i armatora, kapitana Christian'a Radich'a.

W kwietniu roku 1940 statek został zarekwirowany przez Bundesmarine i słu-

żył za statek bazę dla okrętów podwodnych. Koniec wojny zastał ten piękny żaglowiec bez masztów i podtopiony. W roku 1947 dokonano na nim kapitalnego remontu w stoczni marynarki wojennej Marinens Hovedverft w Horten.

Dla towarzystwa

Żaglowiec zbudowany był z myślą o szkoleniu kadr dla norweskiej marynarki handlowej i wypełniał to zadanie do 1999

Droga do sławy

W roku 1958 *Christian Radich* zagrał główną rolę w filmie „Windjammer”, dokumentującym jego rejs przez Atlantyk. O filmie i statku zaczęło się mówić, oba zyskały popularność. „Windjammer” został nakręcony w technice Cinemiracle (wyświetlany na wielkim, panoramicznym, zakrzywionym ekranie). Sławę żaglowiec zdobył także poprzez zwycięstwa w regatach Operacji Żagiel, m.in. w najdłuższych regatach z Portugalii na Bermudy w 1964 r., a później w 1970 r. na trasie Plymouth - La Coruna.

Fot.: Christian Radich Sail Training Foundation



Juliet 2003 - <http://earthworm.online.fr>



Juliet 2003 - <http://earthworm.online.fr>



Fot.: Piotr B. Sienieżak



Fot.: Christian Radich Sail Training Foundation

Charakterystyka podstawowa:

Nr IMO	5071729
Rok budowy	1937
Stocznia	Framnaes Mekaniske Verksted
Port macierzysty	Oslo
Długość całkowita	62,5 m
Długość całkowita z bukszprytem	73,00 m
Szerokość	9,7 m
Zanurzenie	4,7 m
Wyporność	1050 t
Tonaż pojemnościowy brutto	696
Tonaż pojemnościowy netto	207
Wysokość z masztami	37,7 m
	(44 m wg innych źródeł)
Liczba żagli	27
Powierzchnia żagli	1360 m ²
Prędkość na silniku	10 w.
Prędkość pod żaglami	do ok. 14 w.

roku. Później został przeznaczony na rynek czarterowy. Pływa, głównie w okresie letnim, z płacącymi za to adeptami żeglarstwa, m.in. na wielkie złoty żaglowców i uczestniczy w Tall Ships' Races. *Christian Radich* oferowany jest także na krótkie czartery, np. kilkugodzinne wycieczki po Oslofjordzie z przyjęciami na pokładzie. Taki mini-rejs, organizowany przez redakcję norweskiego tygodnika żeglugowego „Trade Winds”, jest tradycyjnie jednym z najważniejszych wydarzeń towarzysko-biznesowych i najbardziej prestiżowym przyjęciem podczas targów Nor-Shipping.

Faworyt w regatach

Statek jest również czarterowany na około sześć miesięcy przez Norweską Marynarkę Wojenną, służąc szkoleniu ka-

detów. Jego załoga składa się w takiej służbie z 9 oficerów, 59 podoficerów - kadetów i 14 cywilów ze stałej załogi żaglowca. Na co dzień zaś żaglowiec przystosowany jest do prowadzenia przez 18-osobową załogę przy 88 pasażerach.

W przyszłym roku letni program żaglowca zacznie się od udziału w zlocie L'Armada Rouen.

Weźmie też udział w Tall Ships' Races, które zaczną się w Liverpool'u - europejskiej stolicy kulturalnej roku 2008. Po kilkukrotnym zdobywaniu czołowych

miejsz w regatach ostatnich lat - będzie tam faworytem. Norweskie Måløy, dokąd żaglowce popłyną z Liverpool'u jest najmniejszym portem i miastem spośród goszczących dotąd armadę TSR. Ostatni etap TSR 2008 odbędzie się między norweskim Bergen, a portem holenderskim.

Przypomnijmy, że *Christian Radich* otrzymał w Szczecinie nagrodę za najlepszy czas w dwóch etapach regat The Tall Ships' Races 2007 w klasie A (wśród dużych żaglowców).

(PioSta)

*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Upojny Sylwester

Andrzej Perepeczko



Wkońcówce tego bardzo długiego, nawet zbyt długiego rejsu, mieliśmy raczej szczęście. My, to znaczy załoga naszego statku w ogólności, a ja w szczególności.

Nie muszę nikogo uświadamiać, że w ciągu każdego roku są dni szczególne. Między innymi, a może przede wszystkim, do takich dni należy Wigilia, dwa dni Świąt Bożego Narodzenia, a także Sylwester i Nowy Rok. Co do Sylwestra, słowo DZIEŃ nie wydaje się zbyt trafne, zdecydowanie bardziej odpowiednie to NOC, ale nie ma co wchodzić w takie detale.

Na naszym statku pełniłem, po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, odpowiedzialną funkcję, a nawet może stanowisko, motorzysty. W dodatku „wachtowego”, co w hierarchii statkowej mieściło się oczko wyżej od „młodsze- go motorzysty”, a nawet od „motorzysty dniówkowego”, czyli tak zwanego dymana.

Kończący się z wolna rejs był naprawdę sakramencko długi. Zresztą na tamtym statku nie mogło być inaczej, żaden rejs nie mógł być krótki. Trochę wynikało to ze specjalnych predyspozycji naszego statku – o którym można było powiedzieć i to, i owo, ale na pewno największy nawet łgarz nie odważył- by się stwierdzić, że jest on nowoczesny i szybki – ale też z powodu jakiegoś nieustannego i mocno dokuczliwego pe- cha, wlokącego się za nim przez morza i oceany świata.

Co tu ukrywać – tamten statek nadawał się znacznie bar- dziej do muzeum, aniżeli do pływania „po morzach i ocenach świata sławiąc itd., itp...”, jakoś jednak utrzymywał się - jak dotychczas - na powierzchni i udawało się, choć ze sporym trudem załogi, dotrzeć do kolejnych portów.

Statek ten, którego nazwę litościwie przemilczę, okre- ślany był jako typowy przedstawiciel tak zwanej „floty Gu- termiana”. Nazwa ta, bardzo popularna wśród polskich za- łóg połowy XX wieku, pochodziła od nazwiska dyrektora Centromoru, który skupował na świecie stare statki dla Pol- skiej Floty Handlowej. Podejrzewaliśmy, że transakcje „kup- na – sprzedaży” miały miejsce w stoczniach złomowych, ale po dziś dzień brak bliższych danych, zresztą ewentual- ne sprawy dawno się przedawniły.



Jak wspomniałem na początku, w końcówce bardzo dłu- giego rejsu, mieliśmy sporo szczęścia. Na marginesie wspo- mnę, że wieźliśmy tak zwaną „świętą ziemię, czyli bardzo ubogą w żelazo rudę z chińskiej wyspy Hainan na Morzu Południo- wochińskim, przez Ocean Indyjski, wokół Afryki, bo Kanał Sueski był zablokowany z racji toczącej się tam wojny, przez cały niemal Atlantyk, do Gdańska.

Ruda z wyspy była bardzo uboga. Podczas załadunku, jej grudy uderzające o stalowe „szersztoki” w luku na międzypo- kładzie nie wzbudzały prawie żadnych iskier, a o tych nielicz- nych, które się pojawiały, marynarze twierdzili, że to od latarki bosmana, która wpadła do ładowni. Tymczasem, gdy ładowa- liśmy szwedzką rudę w Lulea czy Narviku, wzniecane iskry przypominały choinkowo-bożonarodzeniowe ognie sztuczne.

Wracając do właściwego tematu, związanego z okresem świątecznym... Mimo wysiłków i starań całej załogi, nie udało się zdążyć do kraju na święta, ale lekko pocieszający był fakt, że do Gdańska weszliśmy wieczorem w drugi dzień świąt Bo- żego Narodzenia, co zwiększało nasz zapas tzw. „dni wolnych”. W końcu złapaliśmy dwa świąteczne dni w morzu!

Ostatnie kilkanaście godzin przed zacumowaniem było bar- dzo nerwowe, szczególnie dla tych członków załogi, zarówno oficerów, jak motorzystów i marynarzy, którzy z racji stano- wisk pełnili służby tzw. „portowe”. Rozkład tych dwunastogo- dzinnych służb zależał od momentu zakończenia manewrów i zacumowania „na mocno”.

Miałem szczęście. Statek zakończył manewry w najbardziej odpowiednim dla mnie czasie. Z grafiku wypadała mi służba w dzień sylwestrowy od ósmej rano do dwudziestej. Tak więc, miałem całą noc do dyspozycji, a dzień Nowego Roku do ode- spania zabawy.

Będąc pewnym korzystnego horoskopu, w ciągu kilku dni dzielących mnie od oczekiwanego Sylwestra, zacząłem poszu- kiwać odpowiedniej imprezy. Odpadały z miejsca wszystkie sylwestrowe bale, z paru zresztą powodów. Po pierwsze, bile- ty już dawno były wysprzedane, a po drugie, byłem raczej „niezaangażowany”, a wszystkie panny brane w rachubę, mia- ły już plany. Nic zresztą dziwnego, bowiem jak wcześniej wzmiankowałem, rejs był naprawdę bardzo długi, a w ciągu prawie ośmiu miesięcy dużo się mogło wydarzyć, mogło też wygasnąć niejedno żarliwe uczucie...

Pozostawały prywatki. Nie ukrywam, że moje w tym kie- runku poszukiwania nie trwały długo, już drugiego dnia udało mi się wkręcić na prywatkę szykowaną w obszernym mieszka- niu rodziców mojej koleżanki Zosi.

Upojny Sylwester

Nie było co się zastanawiać. W salonie był doskonały, przedwojenny parkiet, Zośka dysponowała dużą kolekcją płyt z taneczną muzyką, a dodatkowo zarówno ona sama, jak i jej mama, miały zasłużenie dobrą opinię w zakresie sztuki kulinarnej.

Zabawa oczywiście była składkowa. Błyskawicznie uzgodniłem z „komitetem zabawowym” szczegóły techniczne imprezy, a w szczególności należy wkład finansowy, obiecałem uzupełnić doborowy komplet gramofonowych płyt o własny zapas ostatnich szlagierów nabytych w czasie postoju w Singapurze.

Clou sylwestrowego balu miał być indyk z borówkami, „spécialité de la maison” pani domu oraz doskonały likier do czarnej kawy, który – jak niosła legenda – od roku, albo dłużej „przegryzał się” w głębi olbrzymiej gdańskiej szafy.



W sylwestrowy poranek rozpocząłem dzienną służbę w maszynowni, podniecony czekającymi mnie przyjemnościami. W kabinie czekała śnieżnobiała, nowiuteńka, nylonowa koszula „non iron” – ostatni podówczaś krzyk męskiej mody – oraz starannie odprasowany przeze mnie, garnitur.

Niecierpliwie krążyłem wzdłuż pracujących agregatów, których monotony odgłos zmieniał się w moich uszach w rytm samby, rumbi i innego cha-cha.

Wskazówki zegara wiszącego nad stanowiskiem manewrowym między dwoma silnikami, poruszały się w ślimaczym tempie.

Minął obiad, podwieczorek. Statek pustoszał coraz bardziej. Załoga, odświętnie ubrana, spieszyła na kursujący co pół godziny na drugą stronę kanału prom.

Z wolna zapadał zimowy, sylwestrowy zmierzch. Światła portowe błyskały setkami iskierkami na kryształkach świeżo spadłego, dziewiczego jeszcze śniegu i kładły się smugami na wodzie kanału.

Z niecierpliwością liczyłem powoli ciekące minuty. Już o wpół do ósmej wyskoczyłem do łazienki, przebrałem się w wyjściowy garnitur i krążąc niespokojnie po górnym gretingu maszynowni, czekałem na zmiennika.

Sygnal syreny kwadratowego promu płynącego z drugiego brzegu wygonił mnie z maszynowni na pokład. Wypatrywałem zbliżających się od przystani.

Są. Idzie starszy marynarz Jasio, są dwaj wachtowi ze stojącego w pobliżu *Bytomia*, jest paru mocno zawianych Włochów z przycumowanego przed naszym dziobem *Castelverde*.

A mojego zmiennika nie ma! – zorientowałem się przestraszony nie na żarty.

Jasio, którego pytałem, z resztką kołaczącej się gdzieś w środku nadziei, wzruszył ramionami.

- Pewno zapił – skwitował bez emocji. – I się spóźni. Albo wołał sylwestrowy bal od służby na tych waszych rozlatujących się gratach – zażartował.

Mnie daleko było do żartów.

Może tylko się spóźnił i przyjedzie następną ferą za pół godziny – pocieszałem się w myślach.

Na razie w dalszym ciągu krążyłem w odświętnym garniturze po górnych gretinach maszynowni. Silnik na szczęście pracował równo i nie wymagał żadnej interwencji.

Minęło nerwowe pół godziny. Znowu wypatrywałem wysiadających z promu, ale było tylko kilku dokładnie spitych Szwedów, drących się na całe gardło aż echo niosło po uspionym porcie.

Co robić? Do diabła, co robić?

Właściwie nie miałem wielu możliwości, a nawet dokładnie jakiegokolwiek wyboru. Zejście z wachty i ze statku nie wchodziło w rachubę. Po pierwsze takie „rozwiązanie” nie mieściło się w moim świecie, a po drugie oznaczałoby definitywny koniec pływania, oznaczałoby zatrzaśnięcie na amen jedynie dostępnej furtki na drugą stronę „żelaznej kurtyny”, do wolnego świata, do świata bez kolejek po mięso, bez oficerów politycznych, czyli „kaoszcaków”, bez wszechwładnych partyjnych sekretarzy.

Nieubłagany czas popychał wskazówki zegara, które przypominały, że trzeba przesmarować silnik agregatu, że trzeba zejść do maszynowni.

Koszula „non iron”, rzucona ze złością na koję, z miejsca straciła uroczyisty wygląd, a z takim nakładem wyprasowane spodnie i marynarka zawisły niedbale na krześle.

Z uczuciem nietumionego obrzydzenia wciągnąłem zaoliwione spodnie i przepeconą do cna flanelową koszulę. Na eleganckie skarpetki włożyłem robocze buty z cholewami.

Jaskrawo oświetlona maszynownia w niczym nie przypomina salonu w mieszkaniu rodziców Zosi, tłuste płyty nie są ani trochę podobne do wypastowanego i wyfroterowanego parkietu, a rytm pracy silnika to już chyba tylko marsz pogrzebowy.

Wypraktykowany w setkach wacht obchód maszynowni, czternaście kroków po prawej burcie w stronę dziobu, dwanaście w lewo, czternaście po lewej burcie w stronę rufy i z powrotem, zmienił się w nerwową, bezładną bieganicę wokół obu milczących silników głównych.

Niespokojne nogi nieomal same niosły do góry, na pokład, znów na dół, do tunelu wałowego, do agregatu i znowu na pokład. Niedorzeczna nadzieja tłukła się chaotycznie po głowie: „A może jednak..., jeszcze jest czas..., jeszcze szansa..., dopiero dziewiąta..., pół do dziesiątej..., dziesiąta..., może zdążyć przed północą..?”

Nadaremno. Zbliżała się dwunasta, a właściwie dwudziesta czwarta. Całkowicie zrezygnowany stałem przy pulpicie manewrowym i bezmyślnie patrzyłem na pokrywające się na zegarze wskazówki.

Ilustracja: Adam Pehalski



Nagle panującą w porcie ciszę nocną przerwał donośny głos okrętowej syreny.

NOWY ROK!

Bez większego entuzjazmu otworzyłem zawór powietrza na syrenę.

Wyszedłem na pokład. Stojące obok statki ryczały syrenami, kolorowe rakiety wzbijały się w rozgwieżdżone niebo. Na tle wielokolorowych fajerwerków odcinał się potężny masyw Kościoła Mariackiego i ratuszowa wieża. Od dziobu rozległy się wołania:

Combaniero! Ahoj!

Z *Castelverde* wesoły, młody Włoch przyjaźnie wymachiwał ręką. Rzutka ze świstem przecięła powietrze i spadła na nasz pokład.

- Ciągnijcie – zawołał po angielsku Włoch.

Po chwili do naszych, pana Jasia i moich, rak dotarła opleciona butla.

Chianti Tre Torri – Firenze – Italia.

- HAPPY NEW YEAR!!! – krzyczał nadawca przesyłki.

Druga połowa nocy przebiegła nieco szybciej i jakby spokojniej. Chianti okazało się dobrym lekarstwem na nerwy.

• • •

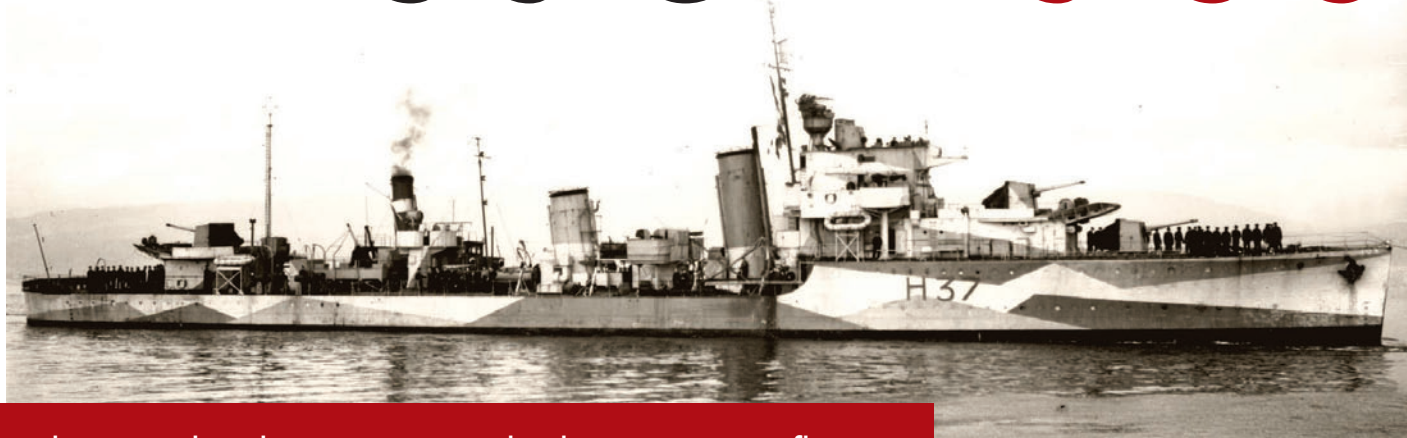
O siódmej trzydzieści w dzień Nowego Roku na statku pojawił się sumienny motorzysta na dzienną wachtę, a ja zasnąłem kamiennym snem, aby odespać UPOJNĄ NOC SYLWESTROWĄ!

P.S. Jakie były losy mojego zmiennika, nie mam pojęcia, bo nigdy go już w życiu nie widziałem. Zresztą, nie chciałem wiedzieć.

**Za miesiąc opowiadanie:
„Nie suknia zdobi człowieika, ale...”**

Garland - okrét pracowity

Pasterz stad



Garland przed wyjściem z konwojem PQ16

Jeden z najbardziej pracowitych okrétów naszej floty podczas wojny, weteran walk od Arktyki po równik, pogromca U-bootów. Prawie całą wojnę strzegł konwojów na Atlantyku i Morzu Śródziemnym, a w 1944 roku zatopił U-boota – jednego z dwóch, które PMW może zapisać na swoje konto.

Garland należał do długiej serii niszczycieli brytyjskich budowanych przez prawie cały okres międzywojenny. Zwodowany 24 października 1935 roku w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. w Glasgow, wszedł do służby 3 marca 1936 roku. Skierowano go na Morze Śródziemne i tam też zastał go wybuch wojny. 17 września 1939 roku doszło do wypadku – przedwczesny wybuch bomb głębinowych spowodował wygięcie poszycia pokładu na rufie. W październiku *Garlanda* przeholowano na Malcie do remontu. Tym samym, jako jedyny okrét flotylli, pozostał na Morzu Śródziemnym, gdyż w połowie listopada 1939 roku 1 Flotylla Niszczycieli przeszła na wody brytyjskie, do Harwich. Tam też dołączyły do niej polskie niszczyciele *Błyskawica*, *Burza* i *Grom* - ale to zupełnie inna historia.

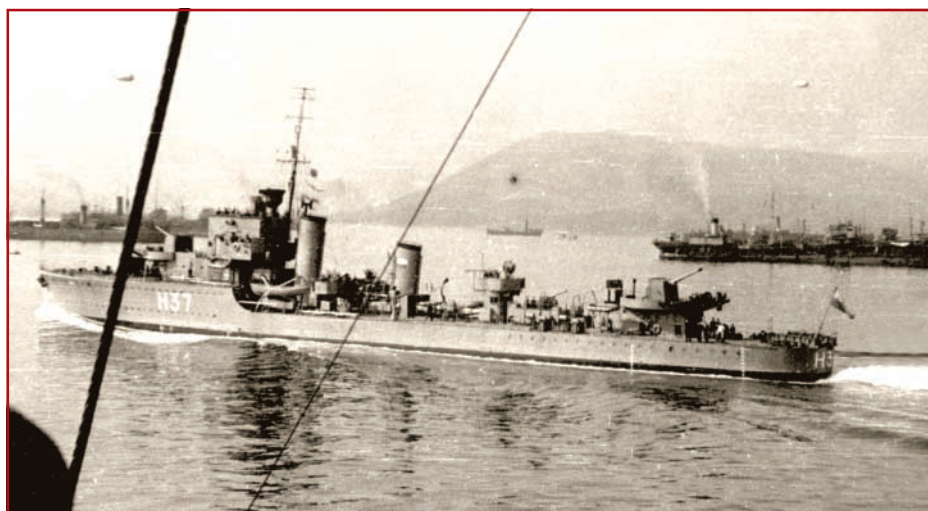
Początek służby – Morze Śródziemne

23 stycznia 1940 roku Admiralicja postanowiła przydzielić Polakom *Garlan-*

da, wciąż znajdującego się w remoncie. W lutym 1940 roku przeniesiono na niego około 50 marynarzy z *Błyskawicy*, a 15 marca 1940 roku wyznaczono na jego dowódcę kmdr ppor. Antoniego Doroszkowskiego. Podczas postoju na Malcie dokonano pierwszych modernizacji: zdemontowano rufowe działo 120 mm i rufowy maszt, który ograniczał kąt ostrzału

uzbrojenia przeciwlotniczego, rufową wyrzutnię torped zastąpiono starym działem 76 mm i zwiększono zapas bomb głębinowych.

3 maja 1940 roku podniesiono banderę na *ORP Garland* - pod taką nazwą wszedł do polskiej służby, gdyż 29 marca kontradmirał Świrski zaproponował, aby ze względów kurtuazyjnych pozostać okrétowi jego angielską nazwę. 4 maja *Garland* po raz pierwszy wyszedł w morze z polską załogą, a 16 maja opuścił Maltę i dwa dni później przybył do Aleksandrii. Tam maltańscy stocznioy (którzy przyплыnęli na *Garlandzie*) dokończyli remont. Nie obyło się bez kło-



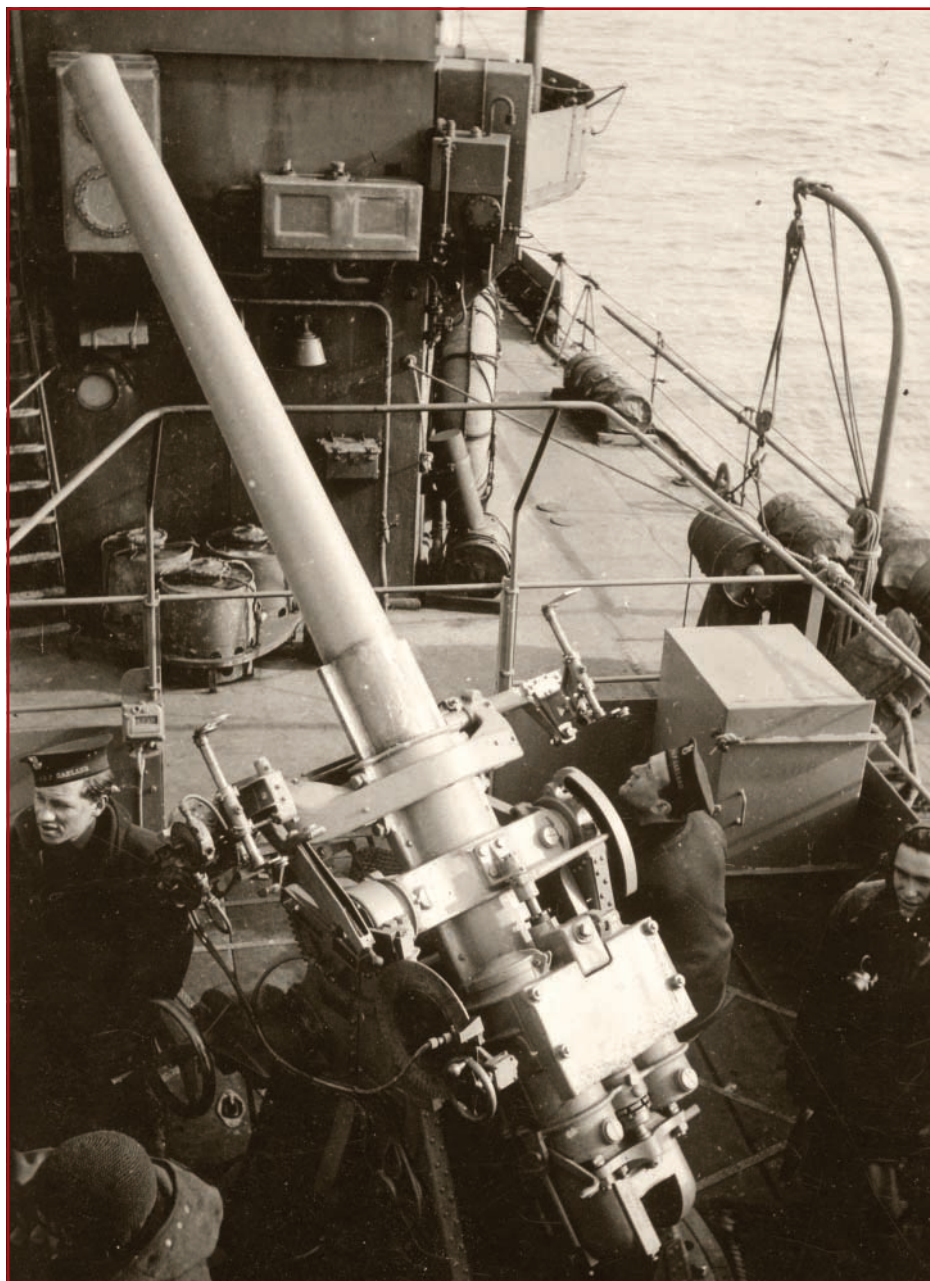
W Anglii, 1940 r.

potów, angielskie przyrządy kierowania ogniem sprawiały trudności polskim marynarzom (na dodatek były uszkodzone, ale o tym przekonano się później). Wywołało to nieprzychylnie komentarze Anglików, a w reakcji na nie 7 czerwca 1940 roku dowódcą *Garlanda* mianowano kmdra ppor Konrada Namieśniewskiego. Dowodzenie okrętem objął dopiero po przejściu okrętu do Anglii. W międzyczasie *Garland* eskortował konwoje do Haify i na Cypr, szczęśliwie nie atakowane przez nieprzyjaciela. W czasie jednego z ostatnich wyjść, 18 i 19 sierpnia 1940 roku, eskortował polski statek pasażerski *Warszawa* wiozący z Messyny do Haify ochotników do Brygady Karpackiej. Tymczasem jego obecność na Morzu Śródziemnym okazała się nieco kłopotliwa, gdyż Polska nie znajdowała się w stanie wojny z Włochami - wypowiedzenie Włochom wojny przez Polskę nastąpiło dopiero 12 czerwca 1941 roku!

30 sierpnia 1940 roku *Garland* otrzymał rozkaz przejścia do Wielkiej Brytanii w ramach operacji „Hals” – przeprowadzenia przez Morze Śródziemne zespołu okrętów do Aleksandrii i konwoju na Maltę. Tego samego dnia *Garland* wyszedł z Aleksandrii w towarzystwie dwóch pancerników, krążowników i innych okrętów, aby osłaniać operację od wschodu. 31 sierpnia, w czasie ataków włoskiego lotnictwa, odniósł lekkie uszkodzenia i 2 września przybył na Maltę po paliwo. Jeszcze tego samego dnia wyszedł z konwojem powrotnym do Gibraltaru. 4 września znalazł się na zachód od Pantellarii, w centrum walki z włoskimi bombowcami. Po kolejnym ataku, przy prawej turbinie parowej, pękł przewód zasilający dławicę i z kotłów uciekła woda. Angielski niszczyciel wziął *Garlanda* na hol, a z nastaniem zmroku mechanicy *Garlanda* uruchomili jeden kocioł. 5 września polski niszczyciel doszedł o własnych siłach do Gibraltaru.

Po remoncie i kilkunastodniowym pobycie w Gibraltarze *Garlanda* skierowano do Anglii. 18 września na wysokości Zatoki Biskajskiej *Garland* dołączył do konwoju SL/MKS.46 z Kapsztadu i przybył do Belfastu. Stamtąd udał się do Plymouth, gdzie były już *Błyskawica* i *Burza*. Z tego portu polskie okręty urządzały wypadki pod wybrzeża francuskie i prowadziły patrole przeciw inwazyjne.

24 września 1940 roku polski Dyon Kontrtorpedowców wizytowany był w Plymouth m.in. przez Prezydenta RP i Szefa KMW.



Na pokładzie...



Oblodzony okręt w Arktyce.

Polska Flotylla Niszczycieli

Na początku maja 1940 roku, w kilka dni po zatonięciu *Groma*, brytyjska Admiralicja rozważała przekazanie Polakom niszczyciela *Gallant* (również typu „G”), a docelowo następnych dwóch. W ten sposób PMW miałyby w swym składzie pełną flotyllę złożoną z okrętów tego samego typu (wraz z *Garlandem*), natomiast *Burza*, ze swym nietypowym uzbrojeniem, została wycofana i postawiona jako okręt szkolny. Jednak po upadku Francji, uszkodzony *Gallant* zna-

lazł się w stoczni, a do rąk Anglików trafiły francuskie okręty, na które trzeba było znaleźć załogi. Jak pamiętamy, skończyło się to obsadzeniem przez Polaków pechowego *Ouragana* i innych okrętów. Po pewnym czasie przeniesiono ich na *Pioruna* i „Hunty”, grzebiąc tym samym szanse na stworzenie polskiego zespołu okrętów jednego typu.

Admiralicja z czasem zarzuciła plany przekazania *Gallanta*, prawdopodobnie we wrześniu 1940 roku, zresztą i tak w brytyjskiej służbie pozostały tylko trzy okręty tego typu - *Gallant*, *Greyhound*

(oba w remoncie) i *Griffin*. Plany powołania czysto polskiego zespołu okrętów istniały nadal – ich realizacją było utworzenie przez Anglików we wrześniu 1940 roku Polskiej Flotylli Niszczycieli w Plymouth. W jej skład weszły *Błyskawica*, *Burza*, *Garland* i znajdujący się wciąż w remoncie *Ouragan*. W budowie znajdował się następny niszczyciel przeznaczony dla PMW - *Piorun*.

Flotylla istniała krótko – w kwietniu 1941 roku *Błyskawica*, *Burza*, *Garland* i *Piorun* utworzyły 14 Grupę Eskortową, bazującą w Greenock. Rozwiązano ją już w czerwcu 1941 roku. Z kolei w listopadzie 1941 roku I Dyon KTT (*Błyskawica*, *Burza*, *Garland* i *Piorun*) utworzył 25 Grupę Eskortową, istniejącą formalnie do listopada 1942 roku.

W atlantyckich konwojach

W listopadzie 1940 roku *Garland* przeszedł do Greenock i w składzie 10 Grupy Eskortowej rozpoczął eskortę atlantyckich konwojów. Już 13 listopada wyszedł w morze: wraz z pancernikiem *Revenge* i trzema niszczycielami osłaniał idący z Kanady konwój SC.9. Rejs ten smutno zapisał się w kronikach PMW: 15 listopada, w czasie silnego sztormu, gdy przechyły sięgały 60°, fala zmyła z pokładu I oficera mechanika kmdr ppor. Michała Gierżoda i st. bosmana Zygryda Stasiewicza. W dodatku uderzenia fal spowodowały wygięcie pokładu, rozbitcie łodzi



Widok z pomostu dowodzenia.

ORP Garland



**Czytaj i zbieraj pocztówki ze słynnymi
Okrećami Rzeczypospolitej Polskiej**



W maszynowni...

okrętowej i inne, mniejsze, uszkodzenia. Niszczyciele - w tym *Garland* - zostały zwolnione z konwoju i 17 listopada *Garland* przybył do Greenock. Tam dokonano niezbędnych napraw i wyposażono go w radar. Był to jeden z pierwszych typów radarów montowanych na brytyjskich okrętach, typu 286M, z nieruchomą anteną. Potem nastąpiły dalsze eskorty: w grudniu odprowadzał statki idące na Atlantyk w konwoju OB.254, kolejno w styczniu 1941 roku i dwukrotnie w lutym i marcu. W kwietniu 1941 roku eskortował dwa transportowce wojska (w tym *Batorego*) idące z Halifaxu do Liverpoolu w konwoju TC.10, a po remoncie zakończonym pod koniec czerwca – duży konwój WS.9B wiozący wojsko na Bliski Wschód. W lipcu 1941 roku *Garland* popłynął pod Spitsbergen, gdzie asystował w zniszczeniu niemieckiej bazy zaopatrzeniowej. Po powrocie wrócił na konwojowe trasy. We wrześniu odwołano go (wraz z *Piorunem*) na poszukiwanie rozbitków z norweskiego statku *Richepance* (Polacy uratowali 27 ludzi), a w drugiej połowie miesiąca wysłano na Morze Śródziemne z konwojem WS.11X, który w ramach operacji „Halberd” miał dostarczyć zaopatrzenie oblężonej Malcie. *Garlanda* dołączono do eskorty pancernika *Nelson*, który – uszkodzony 27 września włoską torpedą lotniczą – zawrócił do Gibraltaru, wciąż w towarzystwie *Garlanda*.

W drugiej połowie października 1941 roku *Garland* wraz z *Piorunem* popłynęły do Kanady, po raz pierwszy eskortując konwój na całej trasie atlantyckiej.

Podróż na zachód minęła bez większych przygód, ale wracając z konwojem powrotnym TC.10A trafił na silny sztorm. Jeszcze w grudniu trzykrotnie eskortował konwoje i dwukrotnie wychodził na patrol, po czym postawiono go do remontu w Glasgow i Middlesborough.

Wzmocniono uzbrojenie przeciwlotnicze i zamontowano bardziej nowoczesne radary.

Na wodach Arktyki

15 maja 1942 roku *Garland* wyruszył z Gourock do Reykjavíku i w 10 dni później dołączył do konwoju PQ.16 idącego do Murmańska. Konwój był silnie atakowany przez niemieckie samoloty. Podczas jednego z ataków – 26 maja – celem stał się *Garland*. Cztery bomby upadły na wysokości działa nr 2, około 10 metrów od prawej burty. Odłamki zabiły lub raniły obsady dział nr 1 i 2, a same działa zostały poważnie uszkodzone. Nastąpiły pożary i eksplozje amunicji w komorach amunicyjnych Nr 1 i Oerlikonu. Zginęła obsada prawego Oerlikonu. Na szczęście mechanizmy napędowe pozostały w ruchu, strzelały wciąż działa Nr 3 i 4, a po chwili dołączył do nich lewy Oerlikon. Ogień prowadzono samodzielnie, gdyż odłamki uszkodziły również centralę artyleryjską.

Garland odparł później jeszcze osiem ataków lotniczych. 28 maja o godz. 00.05 do pomocy polskiemu lekarzowi przybył lekarz z *Achates*, a wieczorem dowódca *Garlanda* otrzymał zezwolenie na samo-

dzielny rejs do Murmańska dla szybszego przekazania rannych do szpitala. Odłączył od konwoju o godz. 01.35 w pozycji 74°15N-27°00E. O godzinie 02.50 zauważył U-boota w towarzystwie samolotu, ale mając uszkodzone działo i obawiając się samolotów z Norwegii nie atakował go.

Garland zawinął do portu wieczorem, a po oddaniu do szpitala 32 rannych (i 22 zabitych do kostnicy) przeszedł na krótki remont w warsztatach portowych w miejscowości Rosta. Remont ograniczył się do naprawy uszkodzonego odłamkami kadłuba, naprawy instalacji elektrycznej i artyleryjskiej dokonała załoga przy pomocy specjalistów z krążownika *Edinburgh*.

2 czerwca *Garland* wyszedł w morze - w rejonie wyspy Toros pochowano zmarłych w morzu. W dwa dni później *Garlanda* przebazowano do Wajengi, gdzie stacjonowały brytyjskie okręty. 20 czerwca wraz z niszczycielem *Intrepid* przeszedł we mgle i gęstej krze do Archangielska, a 26 czerwca opuścił ten port i dołączył do konwoju QP.13 powracającego do Wielkiej Brytanii. Na jego pokładzie popłynęli marynarze uratowani z *Jastrzębia*. 7 lipca *Garland* w rejonie wyspy St. Kilda odłączył od konwoju i następnego dnia dotarł do Gourock. Remont trwał do 18 września 1942 roku i ograniczył się głównie do napraw uszkodzeń odniesionych podczas eskorty konwoju PQ.16.

Znów na atlantyckich trasach

19 września *Garland* powrócił do Gourock i do eskorty konwojów atlantyckich. 6 października wyszedł z Moville w eskorcie konwoju ONS.136 złożonego z 36 statków i Grupy Eskortowej „B3”, w skład której wchodził wówczas *Garland*. 11 października konwój został dostrzeżony przez U-booty. Do ataku na konwój Niemcy zorganizowali grupę „Leopard” (złożoną z ośmiu U-bootów), jednak sztorm zapobiegł bardziej energicznym atakom. Co prawda 12 października jeden z U-bootów omal nie zderzył się z *Garlandem*, ale 14 października Niemcy odwołali operację i grupa „Leopard” skierowana została ku konwojowi SC.104. 18 października konwój dotarł bezpiecznie do St. John’s. 20 października *Garland* przeszedł do Bostonu. Tego samego dnia wizytowany był przez przedstawicieli rządu USA i polskiego konsula, a następnego dnia miejscowa Polonia zorganizowała huczne przyjęcie dla załogi polskiego

niszczyciela. 22 października *Garland* dołączył do konwoju SC.106 i bez kontaktu z nieprzyjacielem dopłynął z nim do Greenock, a potem – w grudniu – jeszcze raz przemierzył Atlantyk, z konwojem ONS.146 i powrócił z konwojem HX.218.

1943 rok przywitał *Garland* w morzu, w drodze do Kanady. Powrócił do Anglii 1 lutego, a w kilka dni później znów wyszedł, tym razem z Grupą Eskortową „B3” i z konwojem ONS.167 – właśnie z jego eskorty odesłano *Burzę*, która później zatopiła niemiecki *U606*.

5 marca 1943 roku Grupa Eskortowa „B3” podjęła eskortę dużego konwoju HX.228 (75 statków) z Kanady do Wielkiej Brytanii; jako wzmocnienie eskorty wysłano 6 Grupę Wsparcia, z lotniskowcem *Bougie*. 8 marca niemiecki wywiad wykrył konwój. Dla walki z nim sformowano grupę „Neuland” liczącą ostatecznie 18 U-bootów. 11 marca wywiązała się zacięta bitwa: Niemcom udało się zatopić cztery statki i niszczyciel *Harvester*; sami stracili jeden okręt (*U444*), a drugi został uszkodzony. Tej właśnie nocy, w bitewnym zamieszaniu U-boot wynurzył się przed dziobem *Garlanda* i przeszedł kontrkursem po lewej burcie, kilkanaście metrów od jego burty - tak blisko, że nie można go było ostrzelać. Zamurzył się za burtą - wykonano atak bom-

bami głębinowymi, lecz w nie było czasu na sprawdzenie jego wyników. W południe 11 marca eskortcie udało się odpendzić U-booty na tyle skutecznie, że nie nawiązały już kontaktu z konwojem, który 15 marca zawinął do Greenock.

Kolejne eskorty *Garlanda* przebiegały ze zmiennym szczęściem. Konwój ONS.174 w marcu 1943 przeszedł bez przygód, ale kwietniowy HX.232 utracił trzy statki.

1 czerwca 1943 roku *Garland* przybył do Glasgow na remont. W początkach września, pod koniec remontu wcielono go do grupy eskortowej EG.8, a po miesiącu wraz z EG.8 do zespołu, którego zadaniem była realizacja operacji „Alacrity” - założenia na Azorach bazy lotniczej, która miała zlikwidować atlantycką „studnię śmierci” - miejsce, gdzie konwoje nie były chronione przez samoloty bazujące na lotniskach. Operacja miała miejsce w październiku i przeszła bez kłopotów.

5 listopada *Garland* zawinął do Gourock i stanął do remontu. Prócz naprawy uszkodzeń przygotowano go do służby w Afryce Zachodniej i przebudowano na eskortowiec. Zmodernizowano - jak zwykle - wyposażenie radarowe i zainstalowano nowe uzbrojenie: w miejsce działo „B” zainstalowano „jeża” - miotacz pocisków głębinowych oraz

zdemontowano działo 76 mm, które – w miejscu rufowej wyrzutni torped – miało wzmacniać obronę przeciwlotniczą okrętu. Okazało się tylko nieco więcej niż atrapa i zastąpiono je dodatkowymi działami 20 mm.

W Afryce Zachodniej i na Morzu Śródziemnym

Po zakończeniu remontu *Garland* wyszedł 16 grudnia 1943 roku z konwojem KMF.27, idącym na Bliski i Daleki Wschód. Rejs przebiegł bez przygód i 24 grudnia *Garland* zawinął do Gibraltaru. W dwa dni później wyszedł stamtąd do Freetown.

Od 3 lutego 1944 roku *Garland* eskortował lokalne konwoje w rejonie Freetown, Takoradi i Georgetown na Wyspie Wniebowstąpienia. 15 lutego uzyskał wątpliwy kontakt asdиковy, który obrzucił pięcioma bombami głębinowymi. Po raz ostatni wyszedł z Freetown 26 marca, z konwojem SR.12 do Gibraltaru. Przybył tam 3 kwietnia, a już 5 kwietnia wysłano go na spotkanie konwoju KMF.30. Po dołączeniu do konwoju *Garland* przeszedł z nim do Neapolu, dokąd dotarł 12 kwietnia, po krótkim zawinięciu do La Valetty. Bazując w Neapolu zajmował się głównie - w składzie 14 Flotyli Niszczycieli - eskortą lokalnych kon-



Na wojnie...

wojów między Neapolem, a Oranem, Bizertą lub Gibraltarem oraz do rzymskich portów Lido di Roma, Fiumicino i Civitavecchia. Prowadził również patrole przeciw okrętom podwodnym.

2 sierpnia 1944 roku *Garland* wyszedł z Neapolu i przeszedł do Aleksandrii na krótki remont, a po jego zakończeniu wszedł w skład „Force A” - zespołu, którego zadaniem było zwalczanie nieprzyjacielskiej żeglugi i lotnictwa w rejonie Krety i na Morzu Egejskim oraz osłona operacji wojskowych prowadzonych wśród licznych wyseppek. W skład zespołu wchodziły lotniskowce eskortowe, krążowniki i niszczyciele brytyjskie, greckie oraz polski *Garland*. Rajdy wymiatające prowadzone były nocą przez lekkie krążowniki i niszczyciele, które w dzień wycofywały się pod osłonę samolotów z lotniskowców eskortowych.

minutach z pomocą nadeszły cztery brytyjskie niszczyciele - *Troubridge*, *Terpsichore*, *Zetland* i *Brecon* - i wraz z *Garlandem* przez prawie godzinę nękały go ciągłymi atakami bomb głębinowych. Atak powtórzono po godzinie 21, zaś nad ranem - około godziny 3.30 *U407* się wynurzył. Wówczas *Troubridge*, *Terpsichore* i *Garland* ostrzelały go z dział, po czym polski niszczyciel otrzymał rozkaz dobicia nieprzyjacielskiego okrętu. Kierując się przed jego dziób *Garland* podszedł bliżej i rzucił dziewięć bomb. *U407* zatonał o godzinie 3.55 w pozycji 36°27'N-24°33'E; zginęło pięciu członków jego załogi, pozostałych 48 Niemców udało się uratować. W czasie ataku dziób *U-boat* przeciął na długości około 10 m burzę *Garlanda*, który z 47 jeńcami na pokładzie przeszedł do Aleksandrii, dokąd zawinął 20 września.

rowano go do Devonport, na remont generalny. Nawiasem mówiąc, w początkach 1945 roku wszystkie polskie okręty, będące pod operacyjnym dowództwem Anglików znalazły się w stoczniach. Później podejrzewano, iż miało to związek z konferencją jałtańską (4 do 11 lutego 1945 roku). Podobno Anglicy obawiali się, że Polacy, usłyszawszy o wynikach konferencji, będą chcieli albo popłynąć do Polski, albo - na znak protestu - zatopić okręty.

Remont zakończono dopiero w marcu 1945 roku i po miesięcznym szkoleniu *Garland* podjął patrole w kanale La Manche. 30 kwietnia dwukrotnie wykonał atak „jeżem” w pozycji 45°35'N-06°10'W, po czym kontakt utracono. Ostatni wojenny patrol *Garland* przeprowadził 5 maja 1945 roku - między wyspami Jersey i St. Malo. Jednak koniec wojny nie oznaczał odpoczynku. Już 11 maja *Garland* wszedł w skład eskorty 12 statków z żołnierzami, którzy mieli obsadzić Guernsey.

Dane techniczne w chwili ukończenia:

Wyporność (t)	1335 std., 1854 ppw.
Wymiary (m)	95,10 pp., 98,45 całk. x 10,06 x 3,78 śr.
Uzbrojenie (1940)	4-120 mm, karabiny maszynowe, 8 w.t. 533 mm, 40 bomb głębinowych,
Uzbrojenie (1944)	2-120 mm, 6-20 mm pl., 4 w.t., 140 bomb głębinowych
Napęd:	turbiny Parsonsa z przekładnią, 3 kotły parowe,
Moc:	34 000 KM
Prędkość:	36 w.
Załoga:	8 - 9 oficerów + 150

9 września 1944 roku „Force A” wyszła na kolejną operację na Morzu Egejskim. W osłonie lotniskowca *Kbedive* szedł *Garland*. Pozostał z nim również przez następne dni, do 17 września. Tego dnia do *Kbedive* dołączył drugi lotniskowiec, *Attacker*, a *Garlanda* wysłano na blokadę wyspy Santorini. Po południu zauważono na morzu dym, po zbliżeniu się na odległość 700 metrów dostrzeżono mały komin wystający ponad powierzchnię wody. Wkrótce obok niego widoczny był peryskop. Jak się później okazało był to *U407*. Wówczas okręt podwodny zanurzył się, ale *Garland* zdążył oznaczyć miejsce kontaktu i złapać kontakt asydowski. Wezwano dalsze niszczyciele. O 16.43 *Garland* wykonał pierwszy atak pociskami „Hedgehoga”. Po kilkunastu

Naprawy burty trwały do 27 września 1944 roku. Po ich zakończeniu *Garland* kontynuował patrole. 13 października wyszedł w morze w składzie sił inwazyjnych przewidzianych do operacji „Manna” - zajęcia Grecji. *Garland* ostaniał lotniskowiec *Stalker* podczas operacji minowania Pireusu i wysadzenia wojsk w tym porcie. Po zakończeniu lądowania w Pireusie powrócił 18 października do Aleksandrii.

19 października 1944 roku nadszedł rozkaz powrotu do Wielkiej Brytanii. Następnego dnia *Garland* opuścił Aleksandrię wraz z lotniskowcem *Emperor*, a 25 listopada zawinął do Gibraltaru. Tego samego dnia dołączył do eskorty konwoju idącego do Wielkiej Brytanii, a 29 listopada zawinął do Falmouth, po czym skierowano go do Devonport, na remont generalny.

Służba powojenna

W lipcu 1945 roku *Garland* rozpoczął służbę transportową na Morzu Północnym. Już 6 lipca zcumował w Kopenhadze, skąd następnie przeprowadził konwój niemieckich statków do Methill i powrócił 10 lipca do Rosyth. 25 lipca wyszedł do Oslo z norwesкими marynarzami, przyjęto też pocztę dla Misji Brytyjskiej i 320 worków z odzieżą dla uchodźców polskich od PCK.

Kolejny rejs rozpoczął się 28 sierpnia, do Oslo z paczkami i pocztą dla polskich uchodźców. Po nim następne rejsy prowadziły do Trondheim (7.09-10.09) oraz do Stavangeru i Oslo, skąd *Garland* przeprowadził grupę niemieckich statków do Firth of Forth (18-24.09).

25 września 1945 roku *Garlanda* skierowano na okresowy remont do Leith. Prace kontynuowano w Chatham, od 8 listopada do 21 grudnia. Po remoncie *Garland* zastąpił *Pioruna* w końcowym etapie operacji „Deadlight”. 7 stycznia wyszedł z Lisahally jako okręt artyleryjski zespołu dowodzonego przez *Sole Bay*, a złożonego z trzech *U-bootów* holowanych przez trzy okręty alianckie. O godzinie 19.00 zerwał się z holu *U1010* i w pozycji 55°37'N/07°49'W został zatopiony przez *Garlanda*. Był to ostatni *U-boot* zatopiony przez polski okręt.

10 stycznia 1946 roku *Garland* przybył do Rosyth, gdzie znajdował się już



Garland po wojnie, 1946 rok.

polski krążownik *Conrad*. 6 lutego wyszedł znów z Rosyth do Oslo i Kristiansund, tam podjął eskortę statku niemieckiego, z którym przez Kanał Kiloński przybył do Bremerhaven, w drodze powrotnej znów zatrzymał się w Kopenhadze i Oslo.

W kwietniu wziął udział w ćwiczeniach PMW: polski zespół w Rosyth (krążownik *Conrad* oraz niszczyciele *Błyskawica*, *Garland* i *Piorun*) wyszedł 4 kwietnia na dwudniowe manewry, a 15 kwietnia wyruszył z Rosyth na południe wzdłuż wschodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii, do Plymouth. 28 kwietnia zespół powrócił do Rosyth.

Było to ostatnie ważniejsze wydarzenie z życia *Garlanda* pod polską banderą. 23 lipca 1946 roku podano, że wkrótce okręt zostanie zwrócony Brytyjczykom i wycofany ze służby. Między 19 i 28 sierpnia okręt rozbrojono i przygotowano do postawienia do rezerwy. W niecały miesiąc później, 24 września 1946 roku, *Garlanda* zwrócono *Royal Navy*.

W czasie swej działalności pod polską banderą *Garland* przebył 217 000 Mm, wziął udział w 87 konwojach oceanicznych i 35 przybrzeżnych oraz w 84 patrolach i operacjach. Stoczył 30 walk z okrętami nawodnymi i 22 z podwodnymi. Zestrzelił dwa samoloty, zatopił jednego U-boota.

Pod holenderską banderą

Wydawało się, że będzie to koniec życia *Garlanda*. Wskazywał na to los innych niszczycieli brytyjskich przedwojennej budowy: spośród 89 niszczycieli typu „A” do „I” zbudowanych dla Royal Navy, wojnę przetrwało 35. Nie nadawały się do modernizacji zarówno ze względu na wiek, wielkość i zużycie moralne. Większość z nich została sprzedana na złom pod koniec lat czterdziestych, a tylko sześć kontynuowało służbę - już w innych flotach.

Do tych szczęśliwych wyjątków należał *Garland*.

14 listopada 1947 roku za 9000 funtów szterlingów sprzedano go Holandii, której flota poniosła w czasie wojny ciężkie straty. Służył początkowo w Amsterdamie jako hulk szkolny, bez zmiany nazwy. Następnie, po przebudowie wszedł w 1949 roku do służby jako okręt szkolny artyleryjski i obrony przeciw okrętom

podwodnym. W styczniu 1950 roku przemianowano go na *Marnix*. W 1952 roku został przeklasyfikowany na fregatę z numerem burtowym F.801. W tym czasie uzbrojony był w dwa działa 105 mm, Oerlikony i bomby głębinowe.

W latach 1955-56 przeszedł kolejny remont w stoczni holenderskiej marynarki wojennej w Willemsoord, po czym postawiono go do rezerwy. W początkach lat sześćdziesiątych, gdy w skład floty holenderskiej wchodziło już wiele nowoczesnych okrętów, nie było potrzeby utrzymywania weterana i 31 stycznia 1964 roku *Marnixa* skreślono z listy floty. Jego los dopełnił się w 1968 roku, gdy pocięto go na złom.

Marek Twardowski

Po publikacjach:

Szanowny Panie Redaktorze,

Z zainteresowaniem przeczytałam artykuł p. Marka Twardowskiego pt. „Mierne ale wierne”. Wśród Polaków, którzy przejęli okręty od Francuzów byli: kom. por. Gorazdowski, komr por. Eugeniusz Pławski. Na okręcie *Medoc* – był komr por. dypl. Roman Stankiewicz. Autor pisze: „26 listopada 1940 roku *Medoc* zatonął w rejonie latarni Eddystone, trafiony torpedą lotniczą. Zginęła połowa załogi w tym polski dowódca”. Otóż tym dowódcą był komr por. dypl. Roman Stankiewicz, brat kom. por. Jana Stankiewicza, który przez cały okres pływał w konwojach i brat kap. ż.w. Mamerta Stankiewicza, mego Ojca. Mój Ojciec zginął 26 listopada 1939 r. na m/s „Piłsudski”, a kom. Roman Stankiewicz – dokładnie rok później.

Wszystko to można sprawdzić w wydawnictwie Akademii Morskiej w Gdyni pt. „Kadry Morskie Rzeczypospolitej” tom. II.

Łączę wyrazy szacunku
Anna Tomaszewska

Od autora:

Dziękujemy za zainteresowanie. Zwracamy uwagę, że tematem cyklu są okręty.

Faktycznie, polskim dowódcą patrolowca *Medoc*, który zginął z nim po storpedowaniu w listopadzie 1940 roku był kmdr por. dypl. Roman Stankiewicz, brat Jana i Mamerta – obu znanych marynarzy. Przybył do Wlk. Brytanii jako dowódca Dywizjonu Niszczycieli. W grudniu 1939 roku dowódcą Dyonu w jego miejsce został kmdr ppor. Stanisław Nahorski, a kmdr Stankiewicz został kierownikiem Samodzielnego Referatu Organizacyjno-Wyszkoleniowego KMW. Powrócił na morze na własną prośbę i objął dowództwo *Medoca*.

Przy okazji dodajmy, że na bliźniaczym *Pomerolu* również pływał polski dowódca. Był nim kpt. mar. Romuald Nałęcz-Tymiński, którego mianowano dowódcą *Pomerola* w lipcu 1940 roku. 21 października tego roku przekazał go Anglikom, a w dzień później znów objął na nim dowództwo - do stycznia 1941 roku.

Inną ciekawostką jest fakt, że w październiku 1939 roku rozważano możliwość przebudowania *Piłsudskiego* (którym w tym czasie dowodził kpt.ż.w. Mamert Stankiewicz) na krążownik pomocniczy. Gdyby doszło to do skutku, obaj bracia mieliby okazję do spotkania się pod wojenną banderą...

Marek Twardowski

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Grudzień 1997 r.

1 - Decyzją wojewody gdańskiego w stan likwidacji postawiono państwową firmę Zakłady Mechanizmów Okrętowych „FAMA” w Gniewie, celem dalszej jej prywatyzacji.

4 - Polska delegacja, pod przewodnictwem wiceministra Piotra Nowakowskiego, podpisała w Szczecinie z delegacją rosyjską porozumienie na 1998 r. regulujące warunki i wielkość połowów polskiej floty łowczej na morzach Ochockim i Beringa. W wyniku podpisanego protokołu limit ten został ustalony na 88 tys. ton ryb po cenach rządowych oraz na obecność 21 polskich statków rybackich na obu akwenach. Ponadto, Polacy mogli zakupić od przedsiębiorstw rosyjskich po cenach komercyjnych min. 65 tys. ton ryby. Polska delegacja postulowała kwotę połowową o wysokości 150 tys. ton.

8 - W Stoczni Północnej SA obradowało bardzo burzliwie Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, które wprawdzie nie podjęło żadnych wiążących uchwał, ale było początkiem procesu przemian, które w efekcie doprowadziły do przejęcia tego wtedy już ekonomicznie chorego zakładu przez Gdańską Stocznia Remontową.

12 - W Gdańskiej Stoczni Remontowej podniesiono banderę na *m/t Kaliope* – specjalistycznym zbiornikowcu PŻM do przewozu płynnej siarki (przed przebudową był to masowiec *Fjordnes* zwodowany w 1995 w Stoczni Szczecińskiej).



26 - *M/s Inowrocław* – statek ro-ro zbudowany specjalnie w 1980 r. do obsługi linii angielskich – zakończył swoją ostatnią podróż na tych liniach i został skierowany do obsługi serwisu POL-FIN LINE.



W polskich stoczniach zwodowano 5 kontenerowców.

20 lat temu

Grudzień 1987 r.

4 - Z Gdyni wypłynął wycarterowany przez Polską Akademię Nauk, dowodzony przez kpt. ż.w. Andrzeja Drapelę, statek szkolno-towarowy PLO *Antoni Garnuszewski*. Celem była wyspa King George na Antarktyce, gdzie mieści się polska stacja naukowo-badawcza im. Henryka Arctowskiego. Oprócz 44-etatowej załogi w rejsie wzięło udział 38 pracowników naukowych i technicznych stacji, w tym 2 uczonych czeskich i 1 rosyjski oraz kilkunastu studentów WSM. Po drodze statek zabrał jeszcze 6 Hiszpanów, 2 Finów i 2 Czechów. Była to 5 podróż tego statku na Antarktykę.

15 - PLO podpisało umowę z DSR-Lines Rostock o powołaniu wspólnego, polsko-enerdowskiego żeglugowego serwisu kontenerowego Eacon-Service z Europy na Daleki Wschód. Serwis zainaugurował zbudowany w stoczni im. Lenina w Gdańsku kontenerowiec *H. Cegielski*.



19 - Chrzest szampanem i piwem tyskim, zbudowanego przez Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni, statku ro-ro *Tychy* dla serwisu śródziemnomorskiego (na zdjęciu matka chrzestna Halina Koterba – nauczycielka z Tych udziela wywiadu red. Janowi Trusowi).



20 - W pobliżu kubańskiego portu Maneti wpadł na rafę i zatonął *Dar Przemysła*. Wcześniej jacht ten i jego kapitan Henryk Jaskuła (którego w czasie tego pechowego rejsu nie było na pokładzie) zasłynął z rejsu „non-stop” dookoła świata.

22 - Wojewoda szczeciński powołał zespół do spraw lokalizacji przestrzennej i zasad eksploatacji Specjalnej Strefy Wolnocłowej Szczecin-Swinoujście z prof. Piotrem Zarembą jako przewodniczącym.

23 - Opuszczono banderę na okręcie podwodnym *Sokół*, który służył w Polskiej Marynarce Wojennej od 1964 roku.

29 - Podpisano umowę na zbudowanie w Stoczni Gdańskiej statku żaglowego *Gwarek* dla spółki „Polskie Żagle” SA. Przewidywana data przekazania - I kwartał 1991 roku. Niedokończony kadłub żaglowca sprzedano ostatecznie dopiero w 1998 roku za granicę. Obecnie pływa jako *Royal Clipper*.



W grudniu rozpoczęto w Indiach złomowanie drobnicowca *Oliwa* - zwodowanego w Szczecinie w lutym 1959 jako prototyp serii drobnicowców B-59.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, masowiec i dok pływający.

30 lat temu
Grudzień 1977 r.

8 - W Stoczni Północnej położono stępkę pod pierwszy okręt desantowy projektu 767, który w sierpniu 1989 przekazano do służby jako *Lublin*.

30 - W szczecińskiej stoczni im. A. Warskiego zwodowano pierwszy z serii semikontenerowców typu B-467, nazwany *Józef Conrad Korzeniowski*.



W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec, 2 drobnicowce, 2 masowce, gazowiec LPG, trawler-przetwórnę, zbiornikowiec portowy, okręt hydrograficzny i okręt warsztatowy.

40 lat temu
Grudzień 1967 r.

W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, 3 masowce, 2 trawler-przetwórnice, statek pasażerski żeglugi przybrzeżnej, motorówkę inspekcyjną, okręt desantowy, okręt hydrograficzny i okręt warsztatowy.

50 lat temu
Grudzień 1957 r.

8 - Po 10 dniach pracy ściągnięty został z plaży pod Gdańskiem motorowiec *Dorerte II*, wyrzucony tam przez sztorm.

15 - w Gdyni podniesiono banderę na niszczycielu *Grom* wydzierzawionym od ZSRR.



31 - w Gdyni podniesiono banderę na dużych ścigaczach okrętów podwodnych *Zręcznym*, *Wytrwałym* i *Groźnym*.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, masowiec, trzy trawler burtowe, trałowiec bazowy, 6 kutrów rybackich i 4 motorówki patrolowe.

60 lat temu
Grudzień 1947 r.

17 - Do Gdyni przybyły zakupione z demobilu 4 trałowce typu BYMS. Trzy z nich później weszły w skład Polskiej Marynarki Wojennej jako *Delfin*, *Foka* i *Mors*. Czwarty pozostawiono do dyspozycji Głównego Urzędu Morskiego jako statek hydrograficzny *Zodiak*.

- W Dziwnowie zwodowano kadłub dużego jachtu żaglowego, który następnie ukończono pod nazwą *Zew Morza*.



- W Ustce rozpoczął pracę port handlowy.

70 lat temu
Grudzień 1937 r.

1 - Niszczyciel *Błyskawica* po raz pierwszy przyplłynął do kraju.



16 - Do służby wszedł nowoczesny statek bunkrowy *Robur VII*. Tego samego dnia w fińskiej stoczni Crichton Vulkna zwodowano niewielki drobnicowiec *Oksywie* (766 BRT).

80 lat temu
Grudzień 1927 r.

1 - W Tuloni uruchomiono Szkołę Pływania Podwodnego dla załóg polskich okrętów podwodnych budowanych we Francji. Podczas trzech kursów wyszkolono 12 oficerów i 100 podoficerów i marynarzy.

13 - Rozporządzeniem Prezydenta RP (dotyczącym godła i barw państwowych) ustalono wzór polskiej bandery handlowej i wojennej oraz innych znaków państwowych noszonych przez okręty i statki.

Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski

Zdjęcia pochodzą
ze zbiorów autorów

Artystyczna edukacja marynarza

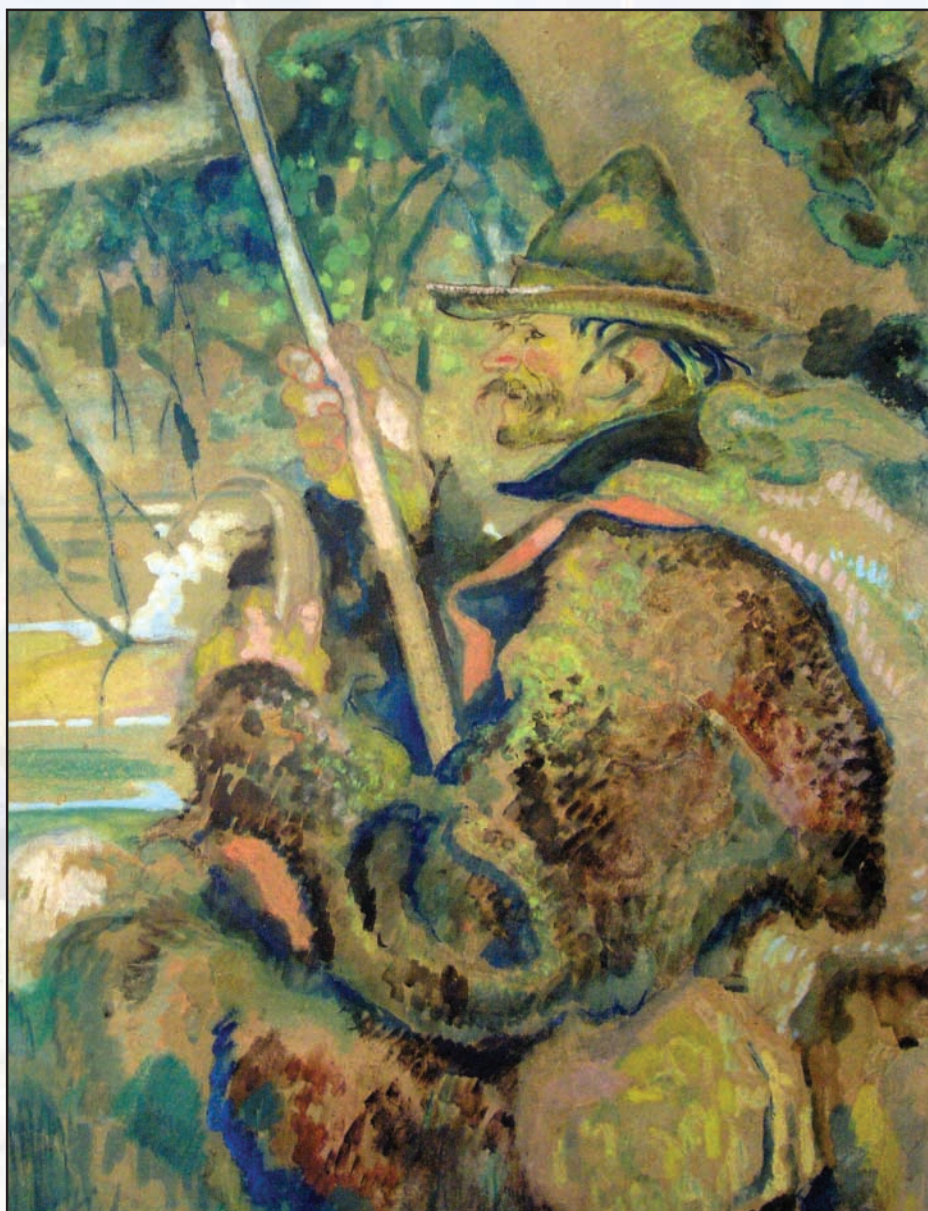
Rozsadzał wszelkie ramy i jako marynarz, i jako artysta. Ukształtowała go rodzina. Marynarskiego fachu uczył się razem z Karolem O. Borchardtem w Tczewie, malarstwa u Władysława Jareckiego i Józefa Mehoffera w Krakowie.

21 grudnia upłynie trzydzieści pięć lat od śmierci Michała Leszczyńskiego-Lestera. Stałym Czytelnikom naszej rubryki znana jest już postać tego artysty, marynarza i teoretyka sztuki. Przypominamy go dziś ponownie z istotnego powodu. Dzięki wsparciu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego ukaże się niebawem nakładem Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku pierwsza biografia malarza, zatytułowana: „Michał Leszczyński-Lester. Marynarz i artysta”.

Autorem książki jest długoletni przyjaciel Leszczyńskiego - Kenneth J. Jones, dziennikarz i wydawca, który poznał go na Jamajce. Przygotowując biografię, korzystał nie tylko z własnych wspomnień i materiałów publikowanych w Wielkiej Brytanii, na Jamajce i w USA, ale również z obszernych notatek biograficznych, jakie Leszczyński pozostawił. Książka przedstawia koleje losu malarza i oficera marynarki handlowej w jednej osobie na tle burzliwej pierwszej połowy XX wieku w Europie, a później jego „osobisty renesans” na słonecznej Jamajce, gdzie po latach trudów odnalazł osobiste szczęście i uznanie dla własnej twórczości. Wyłania się z tych wspomnień malownicza osobowość człowieka, który - jak pisał jego kolega z tczewskiej Szkoły Morskiej, kpt. Karol O. Borchardt - „rozsadzał” wszelkie narzucone sobie ramy, czy to jako uczeń, czy jako marynarz, czy też artysta.

Poczęty jako artysta

Ze wspomnień Leszczyńskiego dowiadujemy się między innymi, jak prze-



Fot. Mirosław Brucki

Kazimierz Sichulski (1879-1942), „Rybak”, lata 30., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

biegała jego edukacja artystyczna. Ogięciem rolę w ukształtowaniu własnej osoby przypisywał Leszczyński rodzinie. „Lata chłopięce wywarły ogromny wpływ na moją twórczość. To zaiste zdumiewające, w jak niewielkim stopniu wpływały na nią późniejsze doświadczenia, nawet te najniezwyklejsze. Zostałem poczęty jako artysta, a talent zawdzięczam rodzicom.”¹

Bardzo mocno podkreślał rolę, jaką w jego życiu odegrała matka, Eleonora z Walterów Leszczyńska, sama z powodzeniem uprawiająca malarstwo. Z rozrównieniem artysta wspomina swoje dziecięce próby malarskie, do których cierpliwie go zachęcała, przekonana o talentie syna. Mniej pisze Leszczyński o ojcu. Opisuje go jako człowieka nieco zdystansowanego, czasem surowego. Najwyraźniej jednak nie brakowało mu wyrobienia artystycznego, skoro dowiadujemy się, że wolny czas spędzał, obserwując pracę żony przy sztalugach. Podobnie śledził pierwsze malarskie poczynania syna. On również skierował go do pierwszego nauczyciela malarstwa: „Pod koniec 1914 zatrzymaliśmy się na dłużej w Białej (...) Pewnego razu ojciec przyjechał do domu na urlop. Zostawił ekwipunek, łącznie z szablą i hełmem, w sypialni, która służyła nam, dzieciom, za pokój zabaw. Rodzina zgromadziła się przy stole w drugim pokoju, rozmawiając, śmiejąc się i płacząc na przemian, ale po chwili powracający wojownik dostrzegł nieobecność syna. Znaleźli mnie siedzącego na podłodze sypialni, skrytego za łóżkiem, kończącego pierwsze studium martwej natury, które można by pewno zatytułować: „Ekwipunek, szabla i hełm oficera jazdy austriackiej”.

Pierwsze malarskie wprawki

Rotmistrz, jak zwracano się do mego ojca, był do tego stopnia poruszony dziełem, które przedstawiłem, że po długich konsultacjach z moją matką wziął mnie za rękę, wyprowadził z domu i ulicami Białej zaprowadził do budynku, który jawił się mojej wyobraźni jako miejsce niezwykle i ekscytujące. Pokoje były niemal puste, nagie ściany i drewniane podłogi zimne i szare, a za całe umeblowanie starczać musiały nieliczne stoły i połamane krzesła. Atoli w jednym z największych pokoi, szczytującym się wielkim, żelaznym piecem węglowym, rozpalonym niemal do czerwoności, stał stół z ogromnym kałamarzem, zasłany pa-



Fot. Miroslaw Brucki

Władysław Jarocki (1879-1965), „Rybak w kapturze sztormowym”, 1924 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

pierami, za którym siedział młody człowiek w osobliwym mundurze. Nie było na nim medali, srebrnych guzików ani obficie haftowanych złotem epoletów - nic z rzeczy, których przywykłem spodziewać się po mundurach. Rotmistrz

przysiadł na rogu stołu i wdał się w przyjazną pogawędkę z młodzieńcem. Po paru minutach młody człowiek zwrócił się do mnie:

- Chcesz zostać malarzem? Bardzo dobrze. Możesz przychodzić tu co rano,

zostać ile zechcesz i malować co Ci się spodoba. - (...) I tak rozpoczęła się moja kariera. Wkrótce zostałem maskotką całego batalionu Legionów Polskich, który formował się w Białej pod rozkazami Piłsudskiego. Mój nowy nauczyciel, porucznik Pinkas², był znanym malarzem i wielką nadzieją szkoły krakowskiej i chociaż jako oficer Legionów Piłsudskiego miał wiele obowiązków związanych z organizowaniem batalionu, poświęcał dużo czasu swemu młodemu

uczniowi. Dawał mi do rysowania proste, powszednie przedmioty: butelkę atramentu, pudełko zapalek, połamane krzesło, czapkę legionisty, bagnet, skórzaną torbę żołnierza piechoty, parę znoszonych butów, siodło lub lornetkę. Wszystkie te rzeczy rysowałem ołówkiem, a następnie młody legionista-malarz nanosił poprawki atramentem, grubymi kreskami, tak że łatwo mogłem dostrzec i poprawić swoje błędy w perspektywie.”

Studiowanie Sztuki

Później nastąpiła dłuższa przerwa w formalnych studiach artystycznych, choć Leszczyński nie przestawał rysować i malować z zaangażowaniem, które cechowało go we wszystkim, co robił. W Szkole Morskiej w Tczewie słynął z rozlicznych talentów, zarówno naukowych, jak i artystycznych. Najznakomitszym jego dokonaniem była dekoracja sali na bal w dniu święta Szkoły Morskiej, 8 grudnia. Był to podświetlany witraż o powierzchni kilkudziesięciu metrów kwadratowych przedstawiający poławiacza perel. „Centralną postacią tej sceny był poławiacz perel jedną ręką sięgający po perłę, a drugą, zbrojną w nóż, osłaniający się przed zbliżającym się rekinem. Akt poławiacza rysowany był z natury, pozował do niego najlepiej zbudowany chłopak w Szkole, zawieszony za jedną nogę na trapezie.” Owym „najlepiej zbudowanym chłopakiem w Szkole” był przyszły kapitan żeglugi wielkiej, pisarz-marynista Karol Borchardt.

Po ukończeniu Szkoły, zebrawszy szereg doświadczeń zawodowych w charakterze oficera floty handlowej i pilota w gdyńskim porcie, Leszczyński postanowił uzupełnić formalne wykształcenie artystyczne. W tym celu wstąpił na krakowską Akademię Sztuk Pięknych, gdzie uzyskał status wolnego słuchacza. Przyjęto go bez trudności, co zapewne ułatwił fakt, że jego prace były już ekspozowane w prestiżowej galerii warszawskiej Zachęty, znajdowały też poważnych nabywców.

Naukę w krakowskiej ASP wspominał tak: „Pracowałem ciężko jako marynarz, znosiłem długie godziny wyczerpującego mozółu w ładowniach, pociełem się pod słońcem tropików, zaznałem bezsennych nocy na wachcie i jako pilot, ale nigdy nie pracowałem ciężiej niż w Akademii, studiując tę tajemniczą, fascynującą i wieczną potęgę... Sztukę. Mój rozkład dnia był z grubsza następujący: Wstawiałem przed świtem i w starej odzieży, z pudełkiem farb opuszczałem pokój w klubie YMCA, by prowadzić plenerowe studia architektury pustego jeszcze o tej porze miasta: stare drzwi, mury, mokre dachy, Wawel na wysokim brzegu Wisły, czy też place targowe ożywające w blasku wschodzącego słońca.

Studia aktu

Kiedy padało, siadywałem pod łukami starych bram i studiowałem odbicia



Józef Mehoffer (1869-1946), „Hoc est enim corpus meum” – projekt witraża do kościoła franciszkanów w Helu, ok. 1935 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Fot. Mirosław Brucki

Kazimierz Sichulski (1879-1942), „Przeгляд floty przez Władysława IV”, 1936 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

zabytkowych kamienic na mokrym bruku. O 8:30 myłem się i jadłem śniadanie w klubie. O 9:00 byłem w atelier Akademii, gdzie do południa rysowałem węglem akty z natury. Lunch jadałem w podziemiach budynku Akademii, zaś po południu w innym atelier czekały na mnie sztalugi, a na nich sklejka, na której malować miałem studia aktu, tym razem olejne. Między 17:00 a 19:00 wszyscy studenci, zarówno początkujący, jak też zaawansowani, zbierali się w ogromnej sali na „szybkie szkice” aktu w sztucznym oświetleniu, przy czym model zmieniał pozycję co 10 minut. Przypominało to wielką orkiestrę symfoniczną złożoną ze 150 muzyków, którzy zamiast grać, rysowali w niepowtarzalnej atmosferze, instruowani przez starego mistrza, Profesora Sichulskiego. Byłem wśród nich, ucząc się, jak uchwycić wdzięczne ruchy ludzkiego ciała. Od 19:00 zaczynały się wykłady. Chodziłem na przemian na historię sztuki, historię stylów architektonicznych i najbardziej fascynującą - anatomię człowieka na pobliskim wydziale lekarskim. (...) O 21:00 była chwila czasu na szybki obiad w klubie, po którym wracałem do Akademii, by zakończyć pracowity dzień w cudownym zaciszu biblioteki, otwartej do godziny 23:00.”

W Krakowie Leszczyński uczył się w pracowni **Władysława Jarockiego**. Postać tego artysty prezentowana już była w naszym cyklu. Najchętniej malował on sceny rodzajowe, pejzaże i portrety gór-

rybaków kaszubskich. Ze strzępów wspomnień Leszczyńskiego przytaczanych przez innych autorów wynika, że nienajlepiej rozumiał się z Jarockim. Do jednego z przyjaciół pisał nawet, że profesor wyrzucił go, ponieważ buntował jego „potulnych” studentów. Leszczyński uczył się też u **Józefa Mehoffera**, profesora i dwukrotnego rektora Akademii, znakomitego malarza symbolisty, który zasłynął m.in. projektami polichromii i witraży.

Powrót na morze

Największy wpływ miał jednak na niego **profesor Kazimierz Sichulski**. Charakterystyczne dla jego prac są inspirowane stylistyką secesji, mocno zaznaczone, wijące się dekoracyjnie kontury postaci, które często stosował też w karykaturze. W obrazach Michała Leszczyńskiego odnaleźć można ślady tej manier. Także jego wyraziste, syntetyczne w ujęciu postaci ludzkiej rysunki, nawiązują do stylu mistrza. Sichulski interesował się też sztuką ludową i za jego radą młody adept malarstwa spędził jakiś czas w okolicach Zakopanego: „Całymi dniami malowałem górskie szczyty, doliny i niebo nad turniami. Długie zimowe wieczory spędzałem przy kominku czarującego Profesora Sichulskiego w jego pięknym, starym domu. Mieszkałem u niego przez ponad trzy miesiące, a na odjeździe złożyłem obietnicę, że wrócę, by zobaczyć jego ukochane góry w letniej szacie. Był jedyną osobą związaną z Aka-

demią, której wyznałem, że jestem marynarzem. Aby to udowodnić, namalowałem dla niego obraz olejny szpachlą przedstawiający trzymasztowy bark w sztormie. Profesor zalecił mi studiowanie twórczości W. Turnera i dał listę odpowiednich lektur.”

Ze wspomnień artysty wynika, że spełnił obietnicę i odwiedził Sichulskiego w górach latem. Nie wiadomo dokładnie, jak długo Leszczyński studiował w Krakowie. Z dokumentów Akademii wynika, że odbył dwa semestry w pracowni Jarockiego, chronologia jego własnych wspomnień nie jest precyzyjna. Wynika z nich natomiast, że zmuszony był przerwać naukę ze względu na trudności finansowe. Niezrażony, wrócił na morze, gdzie mimo rozlicznych obowiązków nadal rozwijał swój talent, zdobywając uznanie krytyków i życzliwość odbiorców. Można mieć nadzieję, że wydana przez CMM biografia przypomni rodakom jego burzliwe życie i nietuzinkową twórczość.

Monika Jankiewicz-Brzostowska

Ilustracje:

© Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

- 1 - Wszystkie cytaty pochodzą z książki K. J. Jonesa „Michał Leszczyński-Lester. Marynarz i artysta”.
- 2 - Ignacy Pinkas (1888-1935) - przed I wojną światową studiował w krakowskiej ASP jako wolny słuchacz, m.in. pod kierunkiem Jacka Malczewskiego. Podczas I wojny światowej był oficerem Legionów. Malował przeważnie portrety i pejzaże.



Święto Morza po japońsku

Hadaka-Mikoshi

Zadufani w sobie jesteśmy - my, Europejczycy - wywodząc swój rodowód i etos od bohaterów homerowych opowieści i z kręgu kultury śródziemnomorskiej. Od czasu do czasu jednak odkrywamy „innych”.

Na Hokkaido znalazłem się uczestnicząc w Regatach Morza Japońskiego '89 ('89 Japan Sea International Yacht Race) na trasie z Nachodki (Rosja) do portu Muroan. Hokkaido jest najwyżej na północ położoną wyspą w japońskim archi-

pelagu. Z zachodu ma Morze Japońskie, zaś ze wschodu bezkresny Ocean Spokojny. Po przejściu Cieśniny Tsugaru, między wyspami Honsiu i Hokkaido czuje się szeroki oddech Pacyfiku. Wyspą o urozmaiconych kształtach brzegu, zie-

loną latem i śnieżną zimą (Sapporo!) wstrząsają podziemne wstrząsy, praży ją subtropikalne słońce, smagają wiatrem i ulewnymi deszczami, tajfuny.

Japońskie miasto

Muroan leży po stronie oceanu, na cyplu wejścia na Zatokę Utiura, czyli Zatokę Wulkaniczną, będącą olbrzymią kalderą, zalany wodą kraterem wulkanu. Miasto posiada duży, bodaj z pięć mil długi port, powstały z odcięcia za-



Uczestnicy ustawiają się w korowód na ulicy.

toki długim falochronem biegnącym poprzez skalistą wysepkę. W jednym rogu portu znajduje się stocznia remontowa, w centrum magazyny i silosy oraz terminal promowy, a z lewej od wejścia huta i elektrociepłownia.

Zabudowa miasta jest niska, parterowa i piętrowa, kilka czteropiętrowych budynków to hotele i urzędy. Dużo drewnianych domów. Sklepek przy sklepiku, rozdzielone restauracją lub barem, ciągną się całymi ulicami. O dziwo, nigdzie tłumów, nigdzie tłoku. Dużo ziele-

ni i kwiatów. Centrum handlowe to babcinnie kolorowy pasaż, ulica pokryta z góry oszklonym dachem, długości pewnie z pięćset metrów. Pasaż pełen wszystkiego, towar podawany jest na sposób japoński, z uśmiechem i głębokim ukłonem. Sprzedawcy przeważnie w tradycyjnych, japońskich strojach.

Świąteczne konstrukcje

Chłodzone i nieustająco odświeżane wodą ryby oraz różne inne „owoce morza”, nieznane nam nawet z nazwy, przypominają, że jesteśmy na wyspie. Bo Japonia to kraj morski, kraj ludzi pracujących na morzu i żyjących z morza. Morska zdobycz jest podstawą menu japońskiej rodziny. Finałem pobytu w Muroran, oprócz oczywiście samych regat, był udział w dorocznym Świątku Morza, w uroczystości zwanej „Hada-ka-Mikoshi”. Świątowanie odbywa się w sposób bardzo oryginalny. Ludzie, których jednoczy miejsce pracy lub cech, czy związek, budują w zaciszu i tajemnicy wielkie, ozdobne konstrukcje, barwne i fantazyjne, mocowane następnie na kracie z belek. Konstrukcja jest bardzo ciężka, ale w czasie uroczystości poniesie ją 30-60 osób; czasem staje na niej jeszcze kilka dziewcząt. Wszyscy starają się, aby ich konstrukcja była jak najciekawsza. Nadmienić tu muszę, że uzupełnianie obrazu dziewczętami jest zwyczajem całkiem nowym, zainicjo-

wanym przez naszych kolegów (i koleżankę) z poprzednich regat, dwa lata wcześniej. Mamy, więc, niejaki wkład w budowę Nowej Japonii!

Przed uroczystością, uczestnicy odziewają się w specjalny, najczęściej biały strój. Następnie biorą na ramiona całą konstrukcję i ustawiają się w korowód na jednej z ulic. Obserwatorzy i kibice ubrani w kimona zbierają się na chodnikach gromadząc pełne wody wiadra i wszelkiego rodzaju naczynia.

Wodne święto

Mer miasta, też w kimonie i sandałach na grubej podeszwie, daje znak. Konstrukcje zaczynają błyskać światłem, buchać ogniem i dźwięcząc. Gromady przebie-rańców biorą je na ramiona i pochód rusza, a właściwie biegnie. Każdej „konstrukcji” towarzyszy mistrz ceremonii dy-

Wyspa Hokkaido

Druga co do wielkości wyspa Japonii, 83.451 km² powierzchni. Najwyższy szczyt 2290 metrów. Wyspę zamieszkuje ok. 5,6 miliona mieszkańców. Stolicą jest Sapporo, znane z zimowej Olimpiady (złoty medal G. Fortuny w skokach), liczące 1,9 miliona mieszkańców. Na wyspie mieszka ok. 25 tys. potomków najdawniejszych, pierwotnych, mieszkańców wyspy – tajemniczych - nieznanego pochodzenia, Ajnów. Badaniem tego ludu zajmował się Bolesław Piłsudski, brat Marszałka.

Latarnia morska na Hokaido.





Uzupełnianie obrazu dziewczętami jest zwyczajem całkiem nowym, zainicjowanym przez Polaków...

rygując jej ruchem, bo „faluje” ona od krawężnika do krawężnika. W takt okrzyku „ho-du!” „ho-du!” rzuca się to w jedną, to w drugą stronę. Pod względem znaczenia okrzyk przypomina rosyjskie zawołanie „dawaj!” „dawaj!” Nasze „hej raz!” „hej raz!” - brzmi bardziej twardo.

Kibice i gapie przyglądając się temu, okrzykami poganiają zespoły, szczerze polewając je wodą. Nasz wielkanocny, lany poniedziałek to doprawdy niewinna igraszka. Co gorliwsi obserwatorzy podłączają węże do kranów i woda leje się, leje się, bez pamięci. Oczywiście o to chodzi, wszyscy są na to przygotowani. Bo jest piętnasty sierpnia, Święto Morza! Rwetes i tumult przy tym ogromny, dzieci krzyczą, kobiety piszczą. W ferworze wodny prysznic dostaje się też postronnym kibicom.

Tydzień walki

Trasą kilku kilometrów pochód kilkakrotnie obchodzi centrum miasta: główne ulice i pasaż handlowy. Co jakiś czas przystają, dla nabrania oddechu. Raczą się bardzo smacznym piwem „Sapporo” i niegroźną czternastoprocentową sake, wódką ryżową. Tak „walczą” uczestnicy uroczystości całymi popołudniami przez okrągły tydzień.

Choć nam te uroczystości przypominają karnawał w Rio, Nicei, lub Viareggio, tutaj mają one charakter religijno-społeczno-zabawowy. Nasza sympatyczna tłumaczka usiłowała wytłumaczyć mi te związki, ale choć bardzo się starałem, nie wszystko pojąłem. Dlatego, nawet nie próbując wyjaśniać, ograniczam się do opisu zewnętrznej formy, pozostawiając na boku ich stronę metafizyczną. Generalnie, oprócz samego Święta Morza, uroczystości mają dzięki wspólnemu wysiłkowi, przy zabawie, cementować więzi współpracujących na co dzień ze sobą ludzi. To coś na kształt radosnego happeningu. Cóż, co kraj to obyczaj.

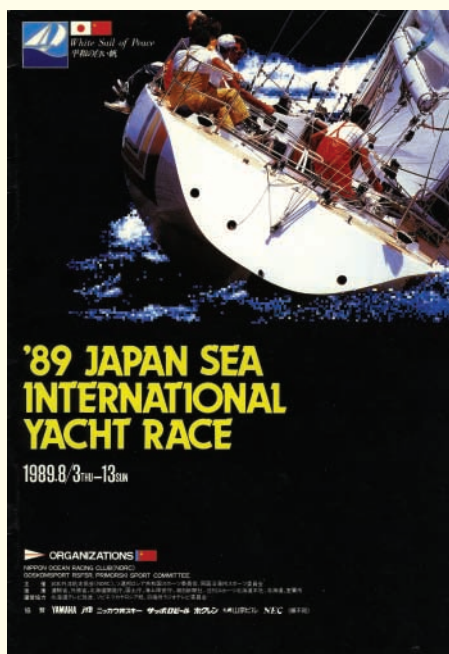
Marian Lenz

Zdjęcia: Bronisław Tarnacki

‘89 Japan Sea International Yacht Race

Regaty miały trzy etapy: I etap 15Mm w pobliżu Nachodki, II etap 560Mm na trasie 560 Mm i III etap 40 Mm w pobliżu Muroran.

Na s/y *Admiral Nevelskoi* – typ cetus, długość całkowita 13,60 m, szerokość 4,00 m, znurzenie 2,35 m, pow. żagli 80 m², silnik 34 KM, 10 koi - jako załoga płynęli: kpt. Jerzy Jaszczuk, Marian Lenz, Jerzy Maćkowiak, Jan Młynarczyk, Bronisław Tarnacki oraz Rosjanie: kpt. Walerij Popow, Oleg Priczkin, Aleksander Akułow i Igor Koc.



Kapitan Marian Lenz jest żeglarzem, prowadzi rejsy morskie po Morzu Śródziemnym i Egejskim. Publikuje w miesięcznikach „Żagle” i „Poznaj Świat”.



O wojnie falklandzkiej, o Toppie w U-bootwaffe i o tym co potem

Do argentyńsko-brytyjskiej wojny o Falklandy doszło 25 lat temu. Leżące na południowym Atlantyku wyspy, zajmowane przez Anglików, zostały zaatakowane i opanowane przez wojska Argentyny. Spowodowało to militarną reakcję Wielkiej Brytanii, która nie tylko je odzyskała, ale także zajmuje do dzisiaj. Wojna falklandzka pokazała, że Albion wciąż jest w stanie bronić swoich interesów, nawet jeśli trzeba to robić tysiące kilometrów od domu. W konflikcie o Falklandy główną rolę odegrały marynarki wojenne obu zaangażowanych w niego krajów.

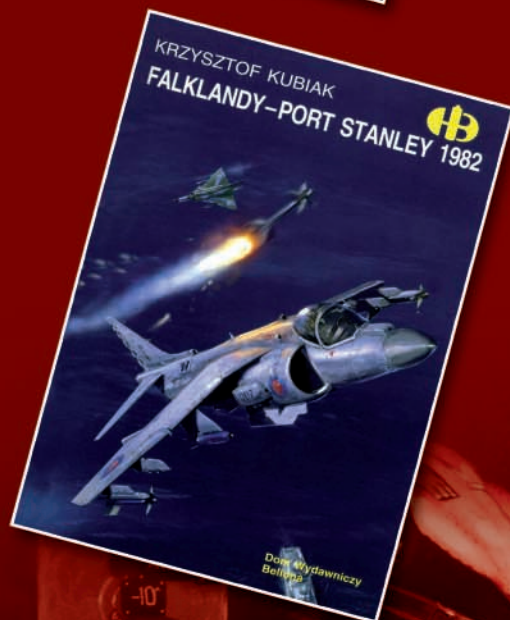
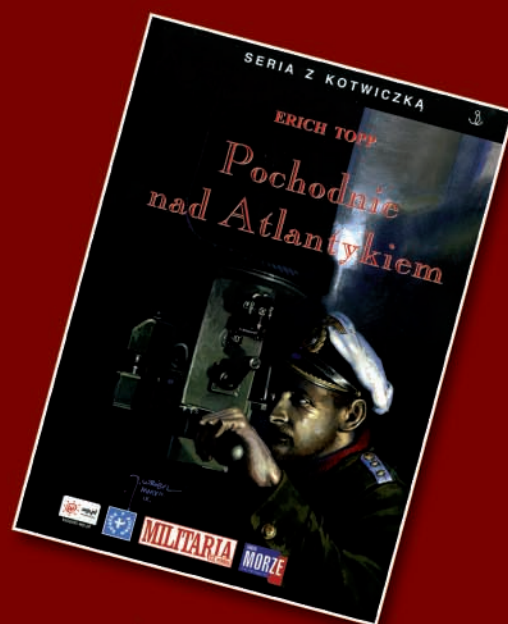
Książka Krzysztofa Kubiaka „Falklandy - Port Stanley 1982” (Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2007) zawiera komplet informacji na temat wojny falklandzkiej. Autor, który zajmująco opowiada tę historię, jest wybitnym znawcą tematu i w ogóle tematyki wojenno-morskiej. Publikację czyta się jak powieść sensacyjną, zwłaszcza że pokazuje nie tylko sam przebieg wojny, ale także jej skutki i dalsze losy spornego archipelagu, aż do czasów współczesnych. Bardzo ciekawym wątkiem jest też opis planowanych przez Argentyńczyków akcji odwetowych w brytyjskiej bazie w Gibraltarze. Pracę Kubiaka, z czystym sumieniem, polecić można każdemu miłośnikowi marynistyki. Małym mankamentem jest brak zdjęć. Jediną ilustracją do tekstu są mapki. Miejmy nadzieję, że w następnym wydaniu pojawią się również fotografie.

Warto też zauważyć pojawienie się na rynku publikacji „Pochodnie nad Atlantykiem” Ericha Toppa, która ukazała się nakładem gdańskiego wydawnictwa Finna w znakomitej „Serii z kotwiczka”. To kolejna praca zmniejszająca powierzchnię „białych plam” w polskim rozumieniu historii bitwy o Atlantyk. Nazwisko Ericha Toppa doskonale znają wszyscy zajmujący się przebiegiem drugiej wojny światowej na morzu. Był on jednym z najlepszych asów U-bootów, człowiekiem, który miał szczęście przetrwać okres wojny i dożyć w spokoju sędziwego wieku (zmarł w ubiegłym roku – T.F.). Książka zawiera jego wspomnienia z okresu służby w U-bootwaffe.

Ale „Pochodnie nad Atlantykiem” cenne są nie tylko dlatego. Znaczną część publikacji Toppa zajmuje opis jego powojennych losów. Nie będziemy zdradzać szczegółów, powiemy tylko, na zachętę, że Topp, pomimo swojej wojennej przeszłości, dorobił się stopnia admirałskiego w Bundesmarine i pełnił różne, odpowiedzialne funkcje w siłach morskich NATO. Zapoznanie się z tym, a także zawarte w książce rozliczenie Toppa z trudną, wojenną przeszłością, to główna siła tekstu. Topp nie ukrywa swojej młodzieńczej fascynacji Hitlerem, ale też odcina się od niej w późniejszym okresie.

Przy okazji miło nam zakomunikować, że „Pochodnie nad Atlantykiem” to kolejna pozycja z logo „Naszego MORZA” na okładce. Dla trzech pierwszych osób, które się z nami skontaktują, mamy darmowe egzemplarze tej książki.

Tomasz Falba

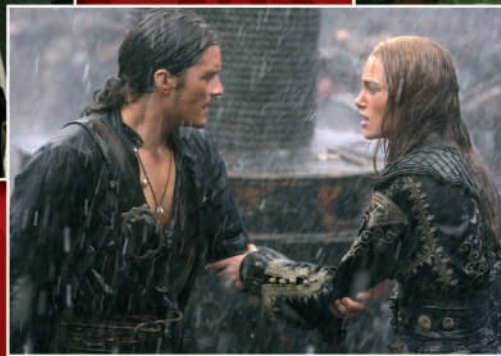


PIRACI z  KARAIBÓW

„Piraci z Karaibów
– Trylogia” na płytach DVD

Pod znakiem czaszki

Mijający 2007 rok należał do piratów. W maju na ekrany kin na całym świecie weszła długo oczekiwana trzecia część przygodowych „Piratów z Karaibów”, a obecnie w sprzedaży pojawił się kolekcjonerski box DVD z całą piracką trylogią.



O fabule „Piratów z Karaibów” szczegółowo pisaliśmy w „Morzu Filmów” przy okazji kinowych premier części drugiej (lipiec 2006) i trzeciej (maj 2007) przygód kapitana Jacka Sparrowa i jego przyjaciół. Nie będziemy więc przypominać faktów doskonale znanych fanom pirackiej trylogii. Ujawnimy za to niezwykle interesujące kulisy produkcji filmu, które dopiero teraz – dzięki bogatym dodatkom w wydaniu DVD – wychodzą na jaw.

Rock'n'rollowy pirat

„Piraci z Karaibów” ogromny sukces zawdzięczają głównie brawurowej kreacji aktorskiej Johnny'ego Deppa. Stworzony przez niego kapitan Jack Sparrow jest jedną z najbardziej wyrazistych kinowych postaci ostatnich lat i już po pierwszej części trylogii na trwałe wpisał się do historii filmu. Kiedy w 2003 roku „Piraci z Karaibów – Klątwa Czarnej Perły” wchodził na ekrany kin, nikt nie spodziewał się, że martwy od półwiecza gatunek filmowy odrodzi się jak feniks z popiołów. Obawy producentów, czy film się przy-

najmniej zwróci, były tym większe, że próby wskrzeszenia pirackich opowieści w latach 80. i 90. skończyły się wielką klapą („Piraci” Romana Polańskiego – koszt: 40 mln dolarów, wpływy z kin... 2 mln; „Wyspa piratów” Renny'ego Harlina – 90 mln - 10 mln). Tym razem było inaczej.

- Gdy przygotowywałem się do roli kapitana Jacka Sparrowa pomyślałem, że piraci byli swego rodzaju gwiazdami rocka XVIII wieku – wspomina Johnny Depp w jednym z dokumentów wydania DVD trzeciej części „Piratów z Karaibów”. – Legendy o nich opowiadano we wszystkich portach, tak jak obecnie wszystkie media prześcigają się w informowaniu o gwiazdach piosenki. Dlatego wzorem postaci Jacka Sparrowa stał się dla mnie gitarzysta Rolling Stonesów Keith Richards.

I to właśnie nadanie rock'n'rollowego charakteru odmłodziło i uwspółcześniło zarówno staroświeckiego pirata, jak i cały film. A to okazało się kluczem do sukcesu i otworzyło drogę do realizacji całej trylogii – z czego widzowie mogli się tylko cieszyć.

Ojciec i syn

Twórcom filmu i samemu Deppowi bardzo zależało, aby w kolejnych częściach cyklu pojawił się, choćby w epizodzie, sam Keith Richards. Udało się w ostatniej części trylogii, w której słynny gitarzysta zagrał kapitana Teague'a, strażnika „Kodeksu Piratów”, a zarazem... ojca Jacka Sparrowa – co w naturalny sposób tłumaczy ich zdumiewające podobieństwo. I chociaż Keith Richards pojawia się na ekranie zaledwie kilka razy (łącznie może uzbierałoby się tego z 1,5 minuty), stworzona przez niego postać zapada głęboko w pamięć i jest jednym z głównych powodów, dla których warto obejrzeć cały film!

W zestawieniu z Richardsem w pełni możemy docenić też aktorski talent Johnny'ego Deppa. O ile gitarzysta Stonesów nie musiał grać i po prostu był sobą, tyle że w XVIII-wiecznym kostiumie, w przypadku Deppa dopiero teraz możemy dostrzec, jak genialnie naśladował Richardsa – na ekranie prawie w ogóle się nie różni.

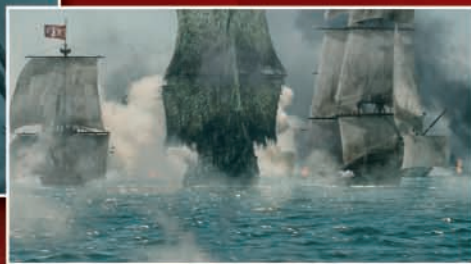


„Piraci z Karaibów – Trylogia”

Czteropłytowy kolekcjonerski box zawierający trzy filmy pirackiego cyklu:

- „Piraci z Karaibów – Kłątwa Czarnej Perły” (1 DVD)
- „Piraci z Karaibów – Skrzynia Umarlaka” (1 DVD)
- „Piraci z Karaibów – Na krańcu świata” (2 DVD – szczegóły tego wydania na str. 63)

Każdy z filmów wydany jest w oddzielnym, plastikowym pudełku z własną okładką, będącą przeróbką plakatu kinowego danego tytułu. Dodatkowo wszystkie wydania umieszczone są w eleganckim, kartonowym opakowaniu, zaprojektowanym specjalnie z myślą o całej kolekcji.



- Nie zapominajcie, że to ja jestem oryginałem – żartował na planie Keith Richards.

Hangar jak miasteczko

Finałową scenę całej trylogii - wielką bitwę pomiędzy piratami, a armadą Kompanii Wschodnioindyjskiej, rozgrywającą się podczas sztormu - nakręcono w gigantycznym hangarze zbudowanym w Palmdale, w Kalifornii. Hala była tak wielka, że z jednego jej końca widać było jak załamuje się horyzont na drugim końcu! Wewnątrz spokojnie zmieściłoby się małe miasteczko. Zresztą zamontowane w hali oświetlenie filmowego planu - łącznie ponad 1400 reflektorów - zużywało energię, jaka wystarczyłaby na oświetlenie 500 domów!

W hangarze wybudowano dokładne repliki dwóch najważniejszych filmowych okrętów: *Czarnej Perły* i *Latającego Holendra*. Każdy z nich w skali 1:1, od pokładów w górę. A wszystko na ogromnych hydraulicznych podnośnikach, pozwalających na swobodne podnoszenie i przechylenie każdego z okrętów do wysokości nawet 5 metrów! Na tak przygotowanym filmowym planie powstały zdjęcia do najważniejszej sceny filmu, nie mającej sobie równych wśród wszystkich morskich filmów w historii kina.

Trzy razy więcej efektów

Scena wielkiej bitwy morskiej nie byłaby oczywiście tak spektakularna bez efektów specjalnych. W „Piratach z Karaibów – Na krańcu świata” jest aż ponad dwa tysiące ujęć wykorzystujących techniki komputerowe. To trzykrotnie więcej niż w pierwszej części cyklu. Momentami można nawet odnieść wrażenie, że film jest nimi przeładowany, że więcej w nim efektów niż treści. Z drugiej strony jednak akcja jest tak zawrotna, że nawet nie zauważamy, jak mijają blisko trzy godziny seansu...

Nie wszystko jednak, co widzimy na ekranie, powstało wyłącznie w komputerach. Wielu naturalnych efektów, np. uderzania kropli deszczu o maszt i relingi lub kropli wody ściekających z twarzy - nie zastąpi żaden komputer i siedzący przed ekranem grafik, wyjaśniają w dodatkach na płycie twórcy filmu. Grafik może je co najwyżej podrasować i powielić, ale materiał wyjściowy musi być naturalny. Tego się nie da podrobić!

Większość scen realizowanych w opisanym wcześniej hangarze, kręcono w sztucznym deszczu, a aktorzy na planie byli przemoczeni równie mocno, jak później widzimy to na ekranie. Również część latających w powietrzu – w wyniku armatnich eksplozji – drewnianych fragmentów statku, jest naturalna. Specjaliści od grafiki komputerowej perfekcyjnie połączyli to później z dodanymi przez siebie cyfrowymi efektami, tak, aby całość wyglądała bardzo realistycznie.

Zagadkowy pirat w tle

Podczas przeglądania nakręconych w hangarze ujęć, spece od efektów zauważyli w jednej ze scen, w tle za głów-

nymi bohaterami, pirata przy działach. Postać prawie w ogóle się nie ruszała i nic nie wносиła do filmu. Początkowo twórcy filmu chcieli ją komputerowo usunąć, jednak ostatecznie postanowili zrobić sobie mały żart. Graficy „wbili” piratowi szablę w plecy, którą on następnie, przez kilka kolejnych ujęć próbuje z siebie wyciągnąć, co mu się w końcu udaje.

Nie sposób tego dostrzec w kinie, jeśli się nie wie gdzie i czego szukać. Jednak w przypadku wydania DVD, które można po wielokroć cofnąć i odtworzyć raz jeszcze, podobnych smaczków można w „Piratach” odkryć o wiele więcej...

Tomasz Konopacki
Zdjęcia: Imperial CinePix



„Piraci z Karaibów
– Na krańcu świata”
(2-dyskowe
Wydanie Specjalne)

Reżyseria: Gore Verbinski

Obsada: Johnny Depp, Orlando Bloom, Keira Knightley, Stellan Skarsgard, Bill Nighy, Geoffrey Rush, Jonathan Pryce

Czas trwania: 161 minut

Obraz: 2.35:1 (anamorficzny 16:9)

Dźwięk: Dolby Digital 5.1 - angielski, polski (lektor), turecki

Napisy: angielskie, polskie, greckie, bułgarskie, tureckie, rumuńskie

Dodatki:

DYSK 1

- Karaibskie wpadki

DYSK 2

- Keith i Kapitan: na planie z Johnnym Deppem i Legendą Rocka
- Sceny niewykorzystane z opcjonalnym komentarzem reżysera Gore'a Verbinskiego
- Opowieść o wielu Jackach
 - Analiza sceny - Wir
- Mistrzowie projektów - kreowanie Świata Piratów
 - Świat Chow Yun-Fata
 - Rada Piratów
 - Maestro - muzyka Hansa Zimmera
 - Wciągnąć banderę - historia w piosence



Polak współautorem „Piratów”

Jednym z najważniejszych obok reżysera, scenarzysty i aktorów, twórców każdego filmu jest operator. To od jego wyobraźni i talentu w ogromnej mierze zależy efekt końcowy. W przypadku „Piratów z Karaibów” autorem zdjęć do wszystkich trzech filmów jest... Polak - Dariusz Wolski. To kolejny już - obok takich sław, jak: Janusz Kamiński, Sławomir Idziak i Andrzej Bartkowiak - polski operator robiący karierę w Hollywood.

Pochodzący z Warszawy Dariusz Wolski ukończył słynną łódzką „filmówkę” i w 1979 roku wyjechał do Nowego Jorku. Początkowo pracował przy filmach dokumentalnych i niskobudżetowych produkcjach fabularnych. Tworzył też teledyski, m.in. dla takich gwiazd estrady jak: Paula Abdul, David Bowie, Elton John, Aerosmith i Sting. W połowie lat 80. przeniósł się do Los Angeles i odtąd jego kariera nabrała tempa. Jest autorem zdjęć do wielu kinowych przebojów. Spod jego operatorskiej ręki wyszły m.in. takie filmy jak: „Kruk” (1994) z Brandonem Lee, „Karmazynowy przypiływ” (1995) z Genem Hackmanem i Denzelem Washingtonem, „Fan” (1996) z Robertem De Niro, „Morderstwo doskonałe” (1998) z Michaelem Douglasem, „Regulamin zabijania” (2000) z Tommy Lee Jonesem i Samuelem L. Jacksonem, „Mexican” (2001) z Bradem Pittem i „Bad Company” (2002) z Anthonym Hopkinsem.

Prawdziwy światowy rozgłos przyniosła Wolskiemu jednak dopiero widowiskowa trylogia „Piraci z Karaibów” (2003-2007). Obecnie na kinową premierę czeka jego najnowszy film - „Sweeney Todd: Demoniczny golibroda z Fleet Street” w reżyserii Tima Burtona i z Johnnym Deppem w roli głównej (światowa premiera: 21.12.2007; w polskich kinach od 22.02.2008).



NATIONAL
GEOGRAPHIC
CHANNEL

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

Czwartek, 20 grudnia, godz. 18.00
Piątek, 21 grudnia, godz. 06.00

Łowcy mórz: Zaginiona flota Kubilaja



Kubilaj, wnuk Czyngis-chana, dwa razy podejmował zakończone niepowodzeniem próby opanowania Japonii. Ataki udaremnił boski wiatr kamikaze. Łowcy mórz schodzą na dno, aby przeszukać zatopione statki mongolskiego chana.

Emisja

Piątek, 21 grudnia, godz. 11.00

Wielkie konstrukcje: Superporty



Nowe gigantyczne statki mogą przewozić nawet do 12 tysięcy kontenerów. Czy jednak budowanie takich kolosów nie jest zbyt wielkim ryzykiem w dobie zagrożenia terrorystycznego?

Emisja

Piątek, 21 grudnia, godz. 12.00

PREMIERA

Na ratunek Ziemi: Odcinek 6

Martin Nweeia wyrusza na Arktykę, by zbadać do czego służy narwalowi jego długi cios. Przyjrzymy się też nurkowaniu z rekina-mi, które ostatnio staje się coraz popularniejszym sportem.

Emisja

Niedziela, 23 grudnia, godz. 14.30

PREMIERA

W potrzasku: Akcja ratunkowa na oceanie

Załogę statku *Camilla* w odległości 500 km od portu zaskakuje potężny cyklon. Na pomoc marynarzom wyruszają jednostki ratownictwa morskiego.

Emisja

Niedziela, 23 grudnia, godz. 22.00, 04.00
Wtorek, 1 stycznia, godz. 21.00, 03.00

Łowcy mórz: Zaginiona flota z Santiago de Cuba

„Łowcy mórz” prowadzą podwodne poszukiwania okrętów hiszpańskiej floty zatopionych u wybrzeży Kuby, 120 km od Santiago de Cuba. Na dnie morza spoczywają niszczyciele, krążowniki i inne okręty.

Emisja

Czwartek, 27 grudnia, godz. 11.00

Największy statek wycieczkowy świata



Zapraszamy na noworoczny rejs gigantycznym statkiem pasażerskim *Freedom of the Seas*. Na pokładzie liniowca znajdują się obiekty sportów wodnych, ring bokser-ski, lodowisko i ściana wspinaczkowa.

Emisja

Czwartek, 27 grudnia, godz. 18.00
Piątek, 28 grudnia, godz. 06.00
Niedziela, 30 grudnia, godz. 19.00
Poniedziałek, 31 grudnia, godz. 07.00

Łowcy mórz: SMS Dresden z Wyspy Robinsona Crusoe

W marcu 1915 roku niemiecki krążownik *Dresden* wpadł w pułapkę zastawioną przez brytyjskie niszczyciele. Zatonął koło Wyspy Robinsona Crusoe u wybrzeży Chile. Łowcy mórz nurkują, by obejrzeć ten wrak z czasów I wojny światowej.

Emisja

Piątek, 28 grudnia, godz. 11.00

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

Sobota, 8 grudnia, godz. 00.00
Sobota, 22 grudnia, godz. 09.00

Kraksy pod lupą: Grecki prom

Wstrząsające kulisy katastrofy greckiego promu *Express Samina*. W wyniku ludzkich zaniedbań i błędów śmierć poniosło 80 pasażerów.

Emisja

Wtorek, 1 stycznia, godz. 00.00
Niedziela, 13 stycznia, godz. 08.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 1

W maju 1941 roku brytyjski okręt *Hood* otworzył ogień w kierunku niemieckiego pancernika *Bismarck*. Odpowiedź potężnych dział wroga wywołała pożar i eksplozję amunicji na brytyjskim okręcie. Z załogi liczącej 1418 marynarzy, jedynie 3 uszło z życiem.

Emisja

Sobota, 5 stycznia, godz. 16.00

Wielkie konstrukcje: Superłódź

USS Texas to okręt podwodny najnowszej generacji. W programie kulisy powstania tej i innych supernowoczesnych łodzi podwodnych, spotkanie z załogami statków oraz interesujące animacje komputerowe.

Emisja

Niedziela, 30 grudnia, godz. 20.00, 02.00

Wielkie konstrukcje: Supertankowiec

Odkrywamy tajemnice olbrzymów pływających po morzach i oceanach. W programie kulisy budowy i funkcjonowania tankowców. Niecodzienna okazja, aby zajrzeć do największych na świecie stocznii i doków.

Emisja

Środa, 2 stycznia, godz. 10.00, 15.00

Hood i Bismarck - morska bitwa, część 2

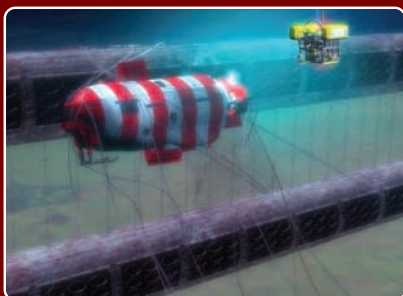
W programie zdjęcia wraku okrętu *Hood* na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. *Hood* został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski pancernik *Bismarck*. Podczas wojny okręt ten zagrażał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Sobota, 5 stycznia, godz. 17.00

PREMIERA

Punkt krytyczny: Akcja ratunkowa rosyjskiego batyskafu



W wodach północnego Pacyfiku rosyjski miniokręt podwodny zaplątał się w rybackiej sieci. Ratownicy muszą uwolnić załogę zanim skończą się zapasy tlenu. Rozpoczyna się walka z czasem.

Emisja

Niedziela, 30 grudnia, godz. 21.00, 03.00
Wt, 8 stycznia, godz. 22.00, 01.00, 04.00

Wielkie konstrukcje: Przesunięcie olbrzymów

Tradycyjne holowniki przeżywają okres odrodzenia. Obecnie w portach królują supernowoczesne modele tych łodzi. Odgrywają kluczową rolę podczas wielu ważnych, technicznych przedsięwzięć.

Emisja

Środa, 2 stycznia, godz. 12.00

Z życia dzikiej przyrody: Odcinek 17

Spotkanie z grupą ekologów, którzy zajmują się ratowaniem humbaków. W programie o konflikcie pomiędzy rybakami i lwami morskimi w Nowej Zelandii.

Emisja

Sobota, 5 stycznia, godz. 14.00

Tuż przed tragedią: Kursk



Rosyjski okręt podwodny *Kursk* poszedł na dno w wyniku dwóch wybuchów na pokładzie. Jaka była przyczyna katastrofy? Istnieje kilka teorii na ten temat, m.in. sabotaż i kolizja z amerykańskim okrętem podwodnym.

Emisja

Sobota, 5 stycznia, godz. 22.00, 04.00

PREMIERA

**Opowieści frontowe:
Wojna U-bootów**

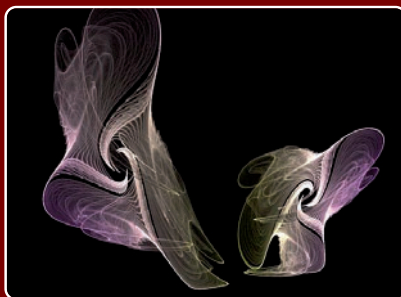


Kulisy największych bitew II wojny światowej. W tym odcinku o ataku niemieckich U-bootów na flotę brytyjskiej marynarki wojennej, podczas którego zatonięły setki okrętów i statków handlowych.

Emisja

Niedziela, 6 stycznia, godz. 20.30, 02.30

**Czysta nauka:
Morskie głębiny**



Zapraszamy na wyprawę do najmniej poznanych i najdziwniejszych regionów Ziemi. Zapraszamy na spacer po morskim dnie, gdzie zobaczymy najprzedsawniejsze krajobrazy na naszej planecie.

Emisja

Wtorek, 8 stycznia, godz. 11.00

**Tuż przed tragedią:
Pożar na pokładzie**



W 1990 roku na promie *Scandinavian Star* wybuchł pożar. Ogień pojawił się we wczesnych godzinach rannych. Wielu pasażerów udułilo się w oparach dymu. Policja próbuje ustalić, czy był to tragiczny wypadek czy podpalenie.

Emisja

Czwartek, 10 stycznia, godz. 02.00

**Duchy
Bałtyku**

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

Emisja

Pon., 7 stycznia, godz. 10.00, 15.00

**Raje na Ziemi:
Big Sur
- dzikie wybrzeże
Kalifornii**

Wybrzeże Big Sur nazywane jest często najdoskonalszym połączeniem ładu i morza. To właśnie tu powietrze, woda, ziemia i roślinność stanowią azyl dla kondorów, sokółków, wielorybów, rekinów i fok.

Emisja

Wtorek, 8 stycznia, godz. 17.00

**Wielkie
konstrukcje:
Statek olbrzym**



Po morzach i oceanach świata pływa jednocześnie prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład *OOCL Atlanta*, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

Niedziela, 13 stycznia, godz. 08.00

**Hayden Turner
- twarzą w twarz z naturą:
Płetwale**

Hayden ma tylko kilka dni, aby dotrzeć ze stolicy Meksyku na Półwysep Kalifornijski, gdzie odbywa się ostatni etap migracji wali szarych. Ma zamiar sfilmować matkę i jej potomstwo w jednej z lagun. Czy Hayden zdąży tam na czas?

Emisja

Poniedziałek, 7 stycznia, godz. 16.00

**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

Środa, 9 stycznia, godz. 10.00, 15.00

Zdjęcia: National Geographic Channel. Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.

EUROSTER

Rok z EUROSTEREM

Przedstawiamy najważniejsze projekty i programy, którymi w mijającym roku zajmowało się Partnerstwo EUROSTER:

Symulator Korzyści Elastycznych Form Zatrudnienia

SKEFZ to, przypomnijmy, program dostarczający niezbędnych informacji przy podejmowaniu decyzji odnośnie wyboru optymalnej formy zatrudnienia. Symulator wskazuje m.in. różnice między różnymi formami zatrudnienia, a jego działanie polega na odpowiadaniu przez użytkownika na pytania zadawane przez Symulator, na podstawie których system wybiera warianty możliwe i korzystne



z punktu widzenia preferencji zainteresowanego.

Koncepcja Symulatora spotkała się z szerokim zainteresowaniem przedstawi-

cieli branży. Partnerstwu udało się zorganizować kilkanaście spotkań, w czasie których był on prezentowany. Celem tych spotkań, oprócz prezentacji narzędzia, było przede wszystkim uzyskanie opinii na temat jego użyteczności, możliwości zastosowania, jak również zbieranie uwag dotyczących niedoskonałości Symulatora. Uczestnicy spotkań podkreślali, że program ma charakter innowacyjny, albowiem na rynku pracy nie funkcjonuje żaden instrument o podobnym zakresie funkcji.

Największym wyzwaniem, z jakim przyszło się zmierzyć twórcom Symulatora było porozumienie między poszczególnymi Partnerami projektu co do ostatecznego kształtu narzędzia. Partnerzy, którzy nie byli bezpośrednio zaangażowani w budowę SKEFZ nie zawsze potrafili jasno sprecyzować swoje oczekiwania co do funkcji i sposobu działania Symulatora. Celem jest ciągłe udoskonalanie narzędzia i aktualizowanie informacji tam zawartych. To konieczne, aby Symulator mógł być cały czas atrakcyjny dla użytkownika i odpowiadać jego bieżącym, często zmieniającym się potrzebom.

Zacznijmy od BHP

„Zacznijmy od BHP” to jeden ze składników modelu kształcenia ustawicznego dla przemysłu okrętowego opracowywanego przez EUROSTER. Jego celem jest zwrócenie uwagi wszystkich pracowników na konieczność zmiany podejścia do spraw związanych z bezpieczeństwem pracy i postawieniu ich na pierwszym miejscu. W wypadku tej tematyki ważne

jest pozyskanie grona zainteresowanych specjalistów z kluczowych firm branży (przede wszystkim związków zawodowych i społecznych inspektorów BHP)

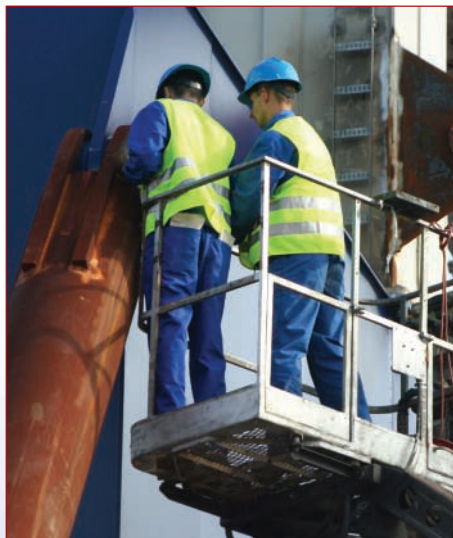


oraz specjalistów publikacji multimedialnych w celu zebrania i opracowania materiałów uniwersalnych dla całej branży. Drugą sprawą jest upowszechnianie i tworzenie odpowiedniej, pozytywnej aury wokół problematyki bezpiecznej dla zdrowia i życia pracy. Teksty na temat BHP opracowywane są w wersji papierowej, elektronicznej i e-learning. Oryginalność tego programu polega na tym, iż do tej pory w naszym kraju nie było podobnego sposobu podejścia do tematyki bezpieczeństwa pracy, w szczególności dotyczącej branży okrętowej. Adresatami materiałów są mistrzowie i kierownicy (osoby organizujące pracę) w wybranych firmach z branży, a dopiero w drugiej

kolejności pracownicy produkcyjni. Po-
przez opracowanie i upowszechnianie
informacji z zakresu BHP w wersji druko-
wanej i elektronicznej, twórcy programu
mają nadzieję na poprawę świadomości
pracowników w zakresie bezpieczeństwa
wykonywania przez nich swojej pracy.
W skali poszczególnych przedsiębiorstw
i całej branży powinno to doprowadzić
do spadku wypadkowości.

Kompleksowe podejście do rozwoju miękkich umiejętności menedżerów (badania predyspozycji zawodowych i szkolenia)

Dobłą praktykę stanowi opracowany
i realizowany program rozwoju umiejęt-
ności miękkich, obejmujący badania pre-
dyspozycji zawodowych oraz cykl szkole-
ń dla kadry menedżerskiej przemysłu
okrętowego. Podczas tych badań wyko-
rzystano wskaźniki psychologiczne po-
zwalające wnioskować o odporności da-
nej osoby na stres, umiejętności nawią-
zywania kontaktów i współpracy z ludź-



mi, elastyczności, pracowitości i sumien-
ności. Informacje uzyskane od badanego
pozwołyły na określenie jego mocnych
i słabych stron, a także stanowiły punkt
wyjścia do dalszego rozwoju kompeten-
cji podczas szkoleń. Opracowany program
doradztwa i szkoleń ma na celu rozwój
umiejętności miękkich, które są uniwer-
salne i przydatne w pracy na różnych sta-
nowiskach, w różnych branżach.

Innowacyjność działań polega na kom-
pleksowym podejściu do rozwoju mene-

dżerów, ze szczególnym uwzględnieniem
diagnozy, pozwalającej zaplanować sys-
tem rozwoju kompetencji w trakcie szkole-
ń. Zwiększenie tzw. miękkich kompeten-
cji przekłada się na lepsze relacje oso-
biste i zawodowe, co może prowadzić do
długotrwałych efektów w zakresie popra-
wienia współpracy z ludźmi i usprawnie-
nia zarządzania w firmach objętych pro-
gramem. Dużym wyzwaniem dla twór-
ców programu było m.in. zmierzenie się
z obawami i niepewnością uczestników,
dotyczącą uczestnictwa w badaniu pre-
dyspozycji zawodowych. Dotąd niewie-
le osób miało okazję brać udział w po-
dobnych badaniach, a każda sytuacja pod-
dawania się ocenie innych mogła budzić
lęk, szczególnie wówczas, gdy jest nowa.
Z rozmów przeprowadzonych z uczest-
nikami szkoleń oraz wypełnionych przez
nich ankiet po badaniach predyspozycji
i szkoleniu wynika jednak, że są bardzo
zadowoleni z proponowanych działań
i rodzaju otrzymywanego wsparcia. Widzą
możliwość zastosowania w praktyce zdo-
bytej wiedzy, uważają że pomoże im ona
radzić sobie w trudnych sytuacjach zawo-
dowych, deklarują dużą chęć uczestnic-
twa w kolejnych tego typu przedsięwzię-
ciach.

Osoby uczestniczące zgłaszają potrze-
bę kontynuowania tego typu działań
w kolejnych obszarach tematycznych do-
tyczących rozwoju umiejętności miękkich
(np. skutecznego radzenia sobie ze stre-
sem).

Tworzenie systemów motywacyjnych w branży

Tworzenie takich systemów powinno
być poprzedzone analizą obecnej sytu-
acji w branży poprzez m.in. ankietowe
zbadanie czynników motywujących pra-
cowników branży okrętowej i określenie
dominującego rodzaju kultury organiza-
cyjnej w branży. Istotne jest też respek-
towanie zasady, że motywacja pracowni-
ków powinna służyć zarówno pracodaw-
com, jak i samym pracownikom. Tym
pierwszym poprzez zwiększanie wydaj-
ności tych drugich, którzy z kolei mają
możliwość stałego rozwoju zawodowego
oraz szansę na większe wynagrodzenie.
Proponowany przez Partnerstwo EURO-
STER zakres dobrej praktyki obejmuje
stworzenie modelu systemu wynagradza-
nia, przeprowadzenie wartościowania sta-

nowisk pracy, zaproponowanie systemu
ocen okresowych, systemu wyłaniania
kadry rozwojowej i następczej oraz po-
dejścia do rekrutacji pracowników. Sys-
tem motywacyjny Partnerstwa opracowy-
wany jest dla przemysłu okrętowego
z uwzględnieniem jego specyfiki i obec-
nej sytuacji branży na rynku.



Systemy wynagradzania obecnie stoso-
wane w przedsiębiorstwach branży okrę-
towej zawarte w „układach zbiorowych
pracy polskich stocznii” nie uwzględniają
wielu nowoczesnych narzędzi motywowa-
nia pracowników (takich jak oceny okre-
sowe, w niektórych wypadkach również
wartościowanie pracy) i są obok braku
modernizacji infrastrukturalnej stoczni jed-
nymi z poważniejszych problemów całej
branży. Podczas realizacji projektu EURO-
STER w pierwszej kolejności zespół podjął
się zdefiniowania tych problemów przez
analizę stosowanych w branży rozwiązań
oraz potrzeb, określenie czynników moty-
wowania, a także diagnozę kultury organi-
zacyjnej przedsiębiorstw branży.

Podczas promocji związanej z wdra-
żaniem modelu lub jego elementów
w przedsiębiorstwach dużym problemem
jest specyfika branży okrętowej charak-
teryzująca się znacznym „uzwiązkowie-
niem”. Konsekwencją tego stanu jest ko-
nieczność negocjowania każdej zmiany
w systemach wynagradzania z przedsta-
wicielami załogi, co w sposób zasadniczy
utrudnia jakiegokolwiek wdrożenia z dzie-
dziny motywacji.



Materiały audiowizualne
tego wydania miesięcznika
„Nasze MORZE” obejrzysz
w Internecie na stronie:

www.naszemorze.com.pl
w zakładce AUDIO/VIDEO.



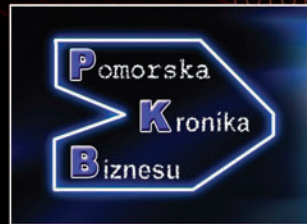
Film z Gali: Best of
European Business Poland



Polski Rejestr Statków:
symulacje katastrof morskich



Marek Kański:
Przegląd wydarzeń miesiąca





W nowym 2008 roku:

*Sukcesów ekonomicznych,
szybkiego rozwoju i udanych
inwestycji - firmom polskiej
gospodarki morskiej,*

*Godziwych zarobków i stabilnych
miejsc pracy - marynarzom, portowcom
i stoczniovcóm,*

*Nowych wyzwań i nowych przyszłości na unijnym
i globalnym rynku - polskim eksporterom,*

*Mądrych decyzji i solidarności w działaniu
na rzecz dobra wspólnego - polskim politykom,*

*Dobrego prawa, społecznego i zawodowego awansu,
poczucia bezpieczeństwa i poszerzania
zakresu wolności obywatelskich
- Polakom, tym w kraju i tym poza nim,*

I w końcu ...

*Wielu powodów do dumy
i dalszego umocnienia międzynarodowej pozycji
Polski w europejskiej i światowej
rodzinie narodów - nam wszystkim*

życzy

*Prezes Zarządu Gdańskiej
Stoczni Remontowej
im. J. Piłsudskiego SA*

Robert Szyba

