

„THE MARITIME WORKER” – specjalny dodatek dla marynarzy

nasze
MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 1 (49) styczeń 2010
NR INDEKSU 211214

Awaria steru i niedokończony dokowanie w Rydze przywiodły do gdańskiej stoczni jeden z największych promów wycieczkowych.

Unrug
na szczęście

Dlaczego oglądaniem pamiątek po narodowym bohaterze cieszy się tylko wójt, jego urzędnicy i petenci?



Muzeum moje
widzę narodowe

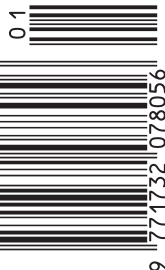


Cieśnina
rosyjskich kaprysów



Morze możliwości

ZAKRĘCONA
SILJA



9 771732 078056

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

www.naszemorze.com.pl

Nr 1 (49) Rok V
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35
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:Hubert Bierndgarski,
Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczko,
Piotr Radwański,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 GdyniaRedakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i adustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszem Morzu”
i „Budownictwie Okrętowym”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 3000 egz.

Kasa z kasacji?

Czy w Polsce powstanie przemysł recyklingu statków? Czy europejskie stocznie mogą konkurować z Azją, z jednej strony budując specjalistyczne statki i konstrukcje morskie, z drugiej zaś – wdrażając procesy „ekologicznej” kasacji floty? Taki pomysł przedstawili założyciele pierwszego w Polsce Pomorskiego Klastra Morza i Zlewiska Wisły, który ukonstytuował się w końcu ub. roku. (czyt. na str. 75).

Wartość światowego rynku demontażu floty ocenia się na 1,5 mld USD rocznie. Do tej pory działalnością taką paraliżowały: Indie (słynna stocznia złomowa w Alang), Pakistan, Bangladesz i Chiny. Robiły to szybko i tanio, do czego przyczyniały się niskie koszty robocizny i liberalne przepisy dotyczące wymogów bezpieczeństwa ludzi i ochrony środowiska.

Koniunkturę na demontaż statków napędzał też popyt na stal złomową zgłaszany przez chińskie i indyjskie huty. Jeszcze 20 lat temu w Europie było wiele stoczni złomowych, dziś pozostało zaledwie kilka – głównie w Turcji i Hiszpanii. Powód? Wyższe koszty pracy („złomowy” robotnik w Indiach zarabia 1-2 USD dziennie, w Holandii – 250 USD dziennie) i dodatkowe koszty związane z utylizacją odpadów, a więc o wiele mniej konkurencyjne ceny za tę usługę oferowane armatorom w Europie. Jednak idea odżywa obecnie z innych powodów. Po pierwsze, chodzi nie tyle o samo pocięcie kadłuba i przetopienie odzyskanej w ten sposób stali, ile raczej o to, jak zregenerować lub przetworzyć zdemontowane elementy i urządzenia statku, aby wykorzystać je ponownie w produkcji przemysłowej lub usługach. Do tego są potrzebne wyspecjalizowane firmy. Usługa recyklingu byłaby więc droższa niż typowa usługa złomowania, jednak jej efektem byłaby mniejsza uciążliwość dla środowiska, a to jest jak najbardziej zgodne z polityką unijną.

W najbliższych latach rynek żeglugowy będzie w recesji. Koszty operacyjne statku będą większe niż przychody ze stawek frachtowych, a ceny statków używanych zrównają się z cenami złomowania. Armatorzy, chcąc zachować płynność finansową będą więc je złomować. Do tej pory najwięcej statków poddano kasacji podczas recesji w latach 1983-87, kiedy to łączna nośność złomowanej floty (45 mln ton) przekroczyła nośność nowych statków oddanych do użytku (25 mln t). W końcu lat 90. kasacji uległy statki wyprodukowane podczas boomu stocznioowego lat 70. Potem *demolition market* „przysiadł” w zwią-



ku ze zwyżką rynku żeglugowego w latach 2002 – 2008. Teraz nadchodzi kolejna fala złomowań. Wg szacunków w ostatnich latach, roczna stopa kasacji przy łącznej nośności światowej floty przekraczającej 1 mld ton i średnim wieku statku 28 lat, wynosiła 35 mln ton. Obecnie ponad 90 mln ton nośności światowej floty to statki 25-letnie. Zgodnie z regulacjami IMO, do końca 2010 roku z eksploatacji powinny być wycofane wszystkie jednopozyciowe zbiornikowce do przewozu ropy. Z kasacji takiego tankowca typu VLCC, którego cena sięga 100 mln i więcej USD, można „odzyskać” nawet 10 – 15 mln USD. W kolejce do stoczni złomowych wkrótce staną też wiekowe masowce i kontenerowce.

W 2006 roku stocznia złomowa w Szczecinie próbowała otworzyć francuska firma V-Ship. Bez powodzenia. Wcześniej o zgodę na złomowanie na swym terenie kutrów rybackich ubiegała się stocznia Gryfia. Także bez rezultatu. Pomysł recyklingu statków ma swoich zwolenników i przeciwników. I jedni i drudzy mają argumenty. Pora na dyskusję.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Kasa z kasacji? str. 3

WYDARZENIA

Kalejdoskop 2009 str. 9
 Bezpańskie doki str. 14
 Batory już w Gdyni! str. 16
 Zakręcona *Silja* str. 19
 I łowić źle i nie łowić... str. 24
 Pławnice zakazane str. 26

ROZMOWY MORZA

Muzeum moje
 widzę narodowe str. 27
 Czas żądać! str. 32



27

Muzeum moje
widzę narodowe

- Panie dyrektorze, wie pan, jak złośliwi rozszyfrowują skrót CMM? Centrum Malarstwa Muzealnego.

- Jesteśmy placówką morską, zajmujemy się wszystkimi dziedzinami działalności człowieka na morzu, z wyjątkiem troski o zbiory z zakresu żywej fauny i flory mórz i oceanów. Malarstwo to jeden z elementów, które możemy zaoferować naszym gościom, przede wszystkim kobietom, które mniej się interesują techniką.

MORZE HISTORII

Unrug na szczęście str. 36

MORSKIE SKARBY

Proporzec Wolności str. 40

WSPÓŁCZESNA
TECHNIKA OKRĘTOWAPierwszy statek cywilny napędzany
ogniwami paliwowymi str. 41

MORSKIE LATARNIE

Między Cyplem Helu
a Rozewiem str. 47

WSPOMNIENIE „MORZA”

Przyjemny wyraz twarzy str. 50



32

Czas żądać!

- Z niewiadomych dla mnie powodów Polska przyjmuje w kwestii żeglugi przez Cieśninę Piławską rosyjski punkt widzenia i rosyjską interpretację międzynarodowego prawa morza. To najpoważniejsze zastrzeżenie. Inny problem to nietrwałość tego porozumienia. Jego stosowanie może zostać w każdej chwili zawieszane przez Rosjan i Cieśnina Piławska znowu zostanie zamknięta – mówi, komentując porozumienie polsko-rosyjskie w sprawie żeglugi przez Cieśninę Piławską kmdr por. dr Dariusz R. Bugajski.

POCZTÓWKA Z MORZA

304 w Coastal Command str. 53

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej
gospodarce morskiej str. 60

36



Unrug na szczęście

W książce „Admirał Unrug. 1884-1973” przeczytaliśmy: „*Dawne wyposażenie admirałskiego pokoju w Sielcu, dziś zdobi gabinet wójta gminy Gąsawa. Są to masywne i eleganckie dębowe biurko, biblioteczka, fotel, stół konferencyjny oraz krzesła*”. - Jak to? - pomyśleliśmy. - Skąd się tam wzięły? Czy aby na pewno należały do słynnego polskiego admirała, legendarnego obrońcy Wybrzeża we wrześniu 1939 roku? Dlaczego oglądaniem pamiątek po narodowym bohaterze cieszy się tylko wójt, jego urzędnicy i petenci?

MORZE TAJEMNIC

Życie właściwie przeżyte str. 62

MORZE PRZYGÓD

Niefortunni ratownicy str. 66

MORZE OPOWIADAŃ

Szatańska zemsta str. 70

MORZE KSIĄŻEK

Wielkie żagle i szalupa str. 74

RYNEK MORSKI

Klaster na stoczniowe rany str. 75

MORZE GOSPODARKI

Morze możliwości str. 77

Zdjęcie na okładce:

Prom *Silja* podczas wejścia
do portu Gdańsk.

Fot. Piotr B. Starehczak

Półmetek i co dalej?

W maju 2008 „*Nasze MORZE*” zamieściło mój artykuł „Kogo morze obchodzi?”, w którym krytycznie ustosunkowałem się do likwidacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej, ale z dużą dozą sympatii i nadziei witałem nowo mianowaną minister ds. gospodarki morskiej, panią kpt. ż.w. Annę Wypych-Namiotko.

Zapowiedź koordynacji spraw transportu w jednym Ministerstwie Infrastruktury i właściwa ich ranga były wielokrotnie podkreślane jako uzasadnienie decyzji o reorganizacji i powołaniu tego resortu. Podobnie komentowano wpisanie w zakres jego działania odpowiedzialności za sprawy gospodarki morskiej, czego konsekwencją było utworzenie pionu kierowanego przez wiceministra. Sprawy morskie w tak silnym resorcie miały mieć większą siłę przebicia, zarówno w rządzie, jak i parlamencie.

Nieprzyjazny klimat

Minął półmetek z czterech lat kadencji sejmu i rządu. Jak udało się zrealizować zamierzenia?

Sztandarową inwestycją polepszającą dostęp do portów Trójmiasta jest autostrada Północ-Południe Polski. Ukończenie jej w 2012 roku jest związane z organizacją mistrzostw w piłce nożnej, ale dzięki temu możemy mieć pewność, że zostanie ukończona w terminie i nie podzieli losu „Trasy Kwiatkowskiego” budowanej przeszło 30 lat.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu nie miały tego szczęścia. Inwestycje drogowe w tym regionie przesunięte zostały na dalsze lata. Podobnie z połączeniami równoleżnikowymi pomiędzy portami zachodniego i wschodniego Wybrzeża oraz dalej, do Kaliningradu, na Litwę, Białoruś i Ukrainę. Efekty są już widoczne, tranzyt tych dwóch państw został przejęty przez porty litewskie, a Kłajpeda osiągnęła przeładunki większe niż Gdynia czy Gdańsk.

Dużo mówiono w resorcie infrastruktury o konieczności przejścia przez kolej części kontenerów z zatłoczonych polskich dróg, tymczasem kolej zapowiada podwyżkę taryf, co oczywiście da skutek odwrotny. Takimi rozwiązaniami jak specjalne taryfy na transport i tranzyt do polskich portów, czy w ogóle polityką tranzytową, resort się nie interesuje, mimo że ma w zakresie kompetencji wszystkie elementy, tj. drogi, koleje, porty i żeglugę.

Można z dużą pewnością przewidzieć, że bez podjęcia działań wspomagających eksport i import przez polskie porty, wkrótce Hamburg i Brema będą przeładowywały więcej polskich kontenerów niż wszystkie polskie porty razem. Przyczyni się też do tego budowa autostrady wschód-zachód przez Poznań (też Euro 2012) oraz agresywna promocja Pol-Zug, spółki kolejowej, której udziałowcem jest m.in. Port Hamburg.

Zresztą powiedzmy otwarcie, że niektóre nasze służby portowe „usilnie pracują” na przyznanie polskim portom nazwy „nieprzyjazne”. Chodzi o pięć służb kontrolnych i fito-sanitarnych dublujących się i udowadniających konieczność swego istnienia. Wszelkie próby łączenia skończyły się fiaskiem. Podobnie wyglądają sprawy pobierania VAT w portach polskich w porównaniu do Hamburga. Duża część drogich ładunków w imporcie do Polski została już przekierowana na porty niemieckie.

Są to sprawy leżące poza kompetencjami resortu infrastruktury, ale kto ma wnioskować o usprawnienie pracy portów, chyba nie spodziewamy się, że takie służby same się zlikwidują. W końcu to resort infrastruktury odpowiedzialny jest za gospodarkę morską (...).

Pozytywne są nowe inwestycje portowe, w szczególności baz kontenerowych, ale bez aktywnej promocji polskich portów, dobrej i przyjaznej obsługi oraz zachęcających taryf, nie można liczyć na

pełne wykorzystanie ich potencjału przeładunkowego. Obecnie szacuje się, że jest on wykorzystany w ok. 50 proc. W czasach kryzysu i spowolnienia handlu drogą morską, walka o każdy kontener będzie bardzo zacięta.

Negatywnie należy ocenić prace nad wprowadzaniem w życie ustawy o podatku tonażowym, który miał spowodować powrót floty pod polską banderę. Prace nad ustawą trwały blisko 10 lat, przed dwoma laty została uchwalona przez Sejm, niestety bez ustaw zapewniających jej realizację – chodzi głównie o ustawę o zatrudnieniu i pracy na statkach PMH.

Wypowiedź pani wiceminister z marca 2009 („*Nasze MORZE*” nr 3), jest co najmniej kuriozalna: „*zaczynaliśmy od zera*”, „*kategoryczna odmowa związków zawodowych w sprawie akceptowania ustaw w kształcie, w jakim pozostawiła ją poprzednia ekipa*”.

O co tu chodzi? Czy poprzednia ekipa nie rozmawiała ze związkami? Jakimi? O jakie rozbieżności chodzi?

Bilans pod obcą banderą

Czas wyłożyć karty na stół. Kto blokuje ustawę i na czym polegają te rozbieżności? Brak jakiegokolwiek informacji i dyskusji środowiskowej. W końcu kogo ma dotyczyć ustawa o zatrudnieniu na statkach, marynarzy czy działaczy związkowych? Może znowu jak przy podatku tonażowym chodzi o tzw. „zasady”, a nie o dobro pracownika czy przedsiębiorstwa.

Przecież nie można przyjąć, że resort proponuje w ustawie warunki gorsze niż obowiązujące w innych rejestrach państw Unii Europejskiej.

Czy projekt ustawy jest uzgodniony z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej? Enigmatyczne wypowiedzi pani minister z cytowanego wyżej wydania „*Naszego MORZA*” budzą co najmniej obawę, że resort nie panuje nad postępowaniem

prac legislacyjnych i nie wskazuje winnych blokowania ustawy.

Nieudolność czy wręcz niechęć do przystosowania polskiego prawa w sprawach żeglugowych do wymogów rynku, sprawiły że WYGONIONO polską flotę handlową pod obce bandery. Przez lata tłumaczono, że jakakolwiek zmiana preferująca własną flotę, spotka się ze sprzeciwem Unii i naruszy spójny układ podatkowy kraju.

Teraz okazuje się, że Unia daleko dalej poszła w preferowaniu własnej floty, a my musimy „doganiać” przepisy unijne.

Do niedawna pogardzane, tzw. „tanie bandery” Cypru i Malty, stały się banderami unijnymi. My mamy spójne przepisy, tylko nie mamy floty.

Cześć została wyprzedana, zlikwidowano prawie całą żeglugę liniową. Trampery pracują na obcych rynkach ładunkowych, ile jest warta ta flota i jakie przynosi zyski nie wie chyba ani minister finansów, ani skarbu.

Czy ktoś w rządzie, czy chociażby w resorcie wie, ile płaci nasza przeszło dwumilionowa flota (DWT), formalnie własność państwowa, rejestrowana w Panamie, Malcie, Liberii, Cypru czy Vanuatu? Minister skarbu szuka oszczędności tnąc wydatki, każda złotówka jest dobra, a co z utratą wpływów za prawo podniesienia polskiej bandery? Czasem wydaje się, że ministerstwa nie dbają o zwiększenie wpływów z gospodarki, zadawalając się podatkami i cieciami kosztów. Marny to gospodarz, który nie dba o pomnażanie swego majątku.

W Polsce jest znane przysłowie „kijem tego, co nie pilnuje swego”. Większość spraw, o których piszę dotyczy przedsiębiorstw państwowych i efektów działalności państwa. Zbankrutowały państwowe przedsiębiorstwa rybołówstwa dalekomorskiego nie doczekawszy dopłat do połowów, ani efektywnego działania naszych służb dyplomatycznych czy resortowych w sprawie zabezpieczenia praw połowowych. Na naszych oczach ginie trzecia branża gospodarki morskiej – stocznie produkcyjne.

Dziś już nikt nie wierzy w katarskie-go inwestora, czy w ogóle w podjęcie

produkcji statków w Gdyni i Szczecinie. (...)

Brak spójnej polityki

Mądrzy greccy armatorzy stosują zasadę – statki kupuje się podczas kryzysu, kiedy stocznie nie mają co robić, a sprzedaje, kiedy frachty idą w górę i brak tonażu na rynku.

Polska Grupa REMONTOWA SA pokazała, że można produkować zyskownie statki na własne potrzeby. Nawet gdyby koszty produkcji w Polsce były wyższe niż w Chinach, to chyba lepiej dopłacić do produkcji dla siebie niż dla obcego armatora, bądź utrzymać armie bezrobotnych.

PŻM miał już zamówiony prom w Stoczni Szczecińskiej (przed jej bankructwem), co z dywersyfikacją dostaw paliwa? Grupa Lotos zapowiada import kilku milionów ton ropy morzem do Gdańska, Orlen ma odcięte dostawy z rurociągów rosyjskich do rafinerii w Możejkach. To jest około 6 mln ton ropy przez porty litewskie. W dalszej perspektywie transport LNG do Świnoujścia. Kto to przewiezie? Czy mamy pozbawić się gestii transportowej i dać zarobić obcym na naszych ładunkach?

W wypowiedziach prezesów Orlenu i Lotosu nie widać żadnego zainteresowania tym tematem. „Kupimy ropę w kontraktach terminowych, albo SPOT, a w sprawach transportu wystarczy jeden telefon do Hamburga”. Konsument za to zapłaci.

Sprawy transportu są głównymi elementami polityki morskiej państwa. Kto, jak nie ministerstwo powinno się tym zająć. Nie mamy co liczyć na żadne lobby czy zespoły, to musi być inicjatywa, projekty resortu i decyzje rządowe.

Dwa lata obecnej kadencji rządu wyraźnie pokazały, że brak jest spójnej polityki w gospodarce morskiej. Czasem odnosiło się wrażenie, że rząd stanowi federację kilkunastu resortów, w której każdy realizuje swoje odrębne zadanie. Natomiast ten, który ma w swym statucie gospodarkę morską nie wykazywał większej aktywności i koordynacji działań

innych podmiotów gospodarczych, czy też inicjatyw w pracach rządu.

Trudno nazwać sukcesem prace resortu nad implementacją przepisów unijnych do krajowego ustawodawstwa (na pewno bardzo ważne), ale to nic innego, jak przystosowanie i nie ma czym się chwalić. Można było spodziewać się po dwu latach większych osiągnięć, gdy ma się do dyspozycji oprócz swoich departamentów, zaplecze naukowo badawcze dwu Akademii Morskich i Instytutu Morskiego.

Czego możemy spodziewać się po drugiej połowie kadencji?

Być może zakończy pracę międzyresortowy zespół i przedstawi projekt spójnej polityki państwa, ale nie łudźmy się, będzie to kolejny projekt bez rozporządzeń i ustaw wprowadzonych w życie.

Co z ustawą o pracy na polskich statkach handlowych? Jest najbardziej oczekiwana. Czy możemy spodziewać się aktywniejszego działania resortu w rządzie i parlamencie?

(...)

Czy resort planuje przygotowanie na posiedzenie rządu informacji i wniosków w sprawie gospodarki morskiej, czy też czekamy na kolejny, krytyczny raport NIK?

Takich pytań można postawić więcej. Można też założyć, że następne dwa lata będą okresem stagnacji, a wszystkiemu winien będzie kryzys. Po wyborach zaś kolejny minister ogłosi, że wszystko musi zacząć od zera. Jakże gorzko brzmią zamieszczone w sierpniowym numerze „Naszego MORZA” słowa odbiorcy ostatniego statku na Stoczni Gdyńskiej:

„Sprawa stoczni polskich pokazuje, że Polska nie doczekała się jak dotąd sprawnych rządów i mądrych polityków”.

Na przykładzie gospodarki morskiej dotyczy to nie tylko stoczni. Ale to powiedział obcy armator i my się z tym nie zgadzamy.

Romuald Pietraszek

Miłośnicy po sześćdziesiątce

Panie Redaktorze!

Dziękuję za wielki tekst o naszej perle muzealnej, ale mimo ważkich argumentów – popieram opinię dowódcy okrętu (...). Bo ORP *Błyskawica* BŁYSZCZY! A lat ma wiele. Błyszczą w porównaniu z „moim” *Darem Pomorza* – gdzie to jest załoga muzealna, fachowa etc., etc.

I wstyd mi było na uroczystościach 100-lecia wodowania *Daru*, bo robię od lat u Niemców (kapitan kontenerowców, małych i dużych). Bo znam swoich pracodawców... naród matrosów, że hej. I jak usłyszałem, że na obchodach jest delegacja niemieckiej stoczni Blohm & Voss (która *Dar* budowała), TO POPATRZYŁEM ICH OCZAMI (z brzegu, po co się pchać na szkafut – gdy takie tłumy) na: zaśniedziały telegraf maszynowy (a przecież to 3 godziny roboty dziś, gdy Brasso w płynie i szmaty w nadmiarze), dawno nieodświeżony ster (koło sterowe – punkt nr 1 do fotografii pamiątkowej) – to też robota za ledwie parogodzinna (...), okucia pod salingiem kreutza (tylnego masztu) były na tej imprezie już wyraźnie pordzewiałe... Filipińczyków dwóch (dwóch moich załóg) zrobiliby tam porządek w jeden dzień i zakątek lśniłby jak na... *Błyskawicy*. Maszty są bardzo ważne, oko turysty zaraz tam mierza! (...)

Patrzyłem tedy oczami „moich Niemców” i widziałem, że porównują *Dar Pomorza* ze swoimi statkami muzealnymi (w każdym dużym porcie parę!). BAR-DZO ZADBANYMI. Często nadal gotowymi do ruchu. A to dzięki także shipsloversom... WIELU, bo to do kości morski naród, od wieków. (...)

Mogłem raz zerknąć okiem na team shipsloversów w działaniu. Mój nieduży kontenerowiec budowy niemieckiej ze stoczni Sietas (natłukli taką serią feederów, 480 TEU – chyba 75 sztuk. UDANE!) rzucił kotwicę na rzece w Bremenhaven – wody nie było w tankach więcej jak 100 litrów, potrzebna nie tylko na zupeł. Armaty lokalny – też z shipsloversów. Mieliśmy

stać na kotwie dobę – chodziło o parę ton wody – by dotrzeć do kei. I oto podchodzi holownik parowy, miało to cudo lat koło STU! Panie redaktorze: jak dał po gwizdki, jak brzęczał telegraf (błyszczą, że hej) ciągnami mechanicznymi przy składaniu się do mej rufy!... MUZYKA! Dym walił z komina, owszem; antyśrodkowy... Dziś byśmy ocenili: nieekologiczny pojazd. Na szczęście to było dziesięć lat temu... I to był holownik muzealny. Na chodzie! Obsadzali go... shiplovers, z branży, fakt. Pogadałem z szyprem – bo zaraz przyleciał na mostek: „*Capt, pływałem na takim Sietasie, daj pogapić się ze strychu...*” Facet był czynnym kapitanem wielkiego kontenerowca z „Hamburg Süd” (...). No to pogadaliśmy – jak stare chłopy, jasne. Ja nie taki stary... wtedy.

A szypra załoga liczna miała samych zapaleńców PO SZEŚCZDZIESIĄTCE. Po prostu lubili odmianę – w swoim czasie wypoczynku „od cholernego pływania”, ZAWODOWEGO.

Hm, nie pytałem o ubezpieczenie, wpisy w książeczkę żeglarską, listy załogi, deklaracje celne i niecelne. ALE WIADOMO, ŻE TO JAKOŚ TAM HULA I JEST ZAPIĘTE NA GUZIK OSTATNI. Ordnung muss sein.

Życzę polskim okrętom i statkom muzealnym, by miały ludzi załóg muzealnych nie tylko zdolnych do sprawdzania biletów i zagadywania turystek (trzeba im przybliżyć widnokrąg, jasne), ale i do roboty! SZAREJ, CO DNIA KONIECZNEJ. Bo soli w porcie mniej, ale i pacjenci szczeni. I kryzys niewiele usprawiedliwia!

Głębokie ukłony.

Marek Frankowski kpt. ż.w.
(nadal w grze)

Wizja do 2025 roku

Szanowny Panie Redaktorze!

Z największą uwagą przeczytałem wywiad z panami komandorami ze sztabu WP „Gotowi do klótni”. Zaczę od tego, że kocham morze. Wychowałem się nad dużym jeziorem Selmęt Wielki w Laskach Dużych. Potem służba w Marynarce Wojennej na morzu, na niszczycielach. Potem praca dla Marynarki Wojennej, głównie przy sprzęcie do pływania podwodnego i nawigacji. Teraz na emeryturze - wieloletnie uczestnictwo w Zarządzie Towarzystwa Przyjaciół Okrętu Muzeum ORP *Błyskawica*. Chodzę na wszystkie wystawy i pokazy dotyczące Marynarki Wojennej i Handlowej. Uwielbiam chodzić nad morze.

Słowa uznania dla „*Naszego MORZA*” i Panów komandorów. Nie żeby mieć nadzieję na rozwiązanie problemu, ale nadzieję na trafienie na Wielkiego Polaka, który nie tylko pojmie problem, ale przebiję się z nim do realizacji.

Zaczę od truizmów. Wydaje mi się, że Polska ma wojskowy i cywilny przemysł okrętowy. (...) Dotacje PAŃSTWA do kontraktów zagranicznych, przeznaczylbym na krajową produkcję. Kto tego nie pojmie, jego rzecz. Oczywiście, jak każdy szanujący się człowiek i b. marynarz nie wypowiem się autorytatywnie, jakie jednostki należy dostarczyć MW RP, ale rysuje się mądry projekt, do szczegółowego rozwiązania przez specjalistów.

Trzon MW, to fregaty, do pełnej współpracy z NATO. Minimum to 4-6 sztuk. Następnie okręty podwodne klasy średniej. Minimum 10 sztuk. Kolejne to szybkie okręty dozorowe. Minimum 10 sztuk. Małe, b. szybkie okręty w dużej ilości we wszystkich portach Rzeczypospolitej. W każdym porcie po minimum 2-3 szt. Uzupełnieniem będzie lotnictwo i lądowe siły rakietowe. Taka wizja na teraz i do roku minimum 2025.

A.D.E.D
(nazwisko do wiadomości redakcji)

Absolutny priorytet

Z wielkim zainteresowaniem przeczytałem artykuł o ORP *Błyskawica* w „*Naszym MORZU*”. Jestem wielkim fanem tego najcenniejszego morskiego zabytku narodowego, za jaki bezwzględnie powinien być uznany (oby jak najszybciej).

Prawie co roku jestem na pokładzie okrętu, a dodatkowo miło mi było wzbogacić zbiory kilkoma eksponatami, z których jeden (zegarek подарowany przez artylerzystów dowódcy artylerii okrętu w okresie walk pod Narvikiem), jest eksponowany od 2009 roku w ramach nowej ekspozycji.

Korzystając z uprzejmości poprzedniego z.d.o., komandora ppor. Zdzisława Krygera, mogłem zobaczyć niedostępne ruchowi turystycznemu miejsca. Już wtedy, w 2007 roku, (...) niepokój załogi wzbudzała wieść o przekazaniu okrętu na własność Muzeum MW, co wiązano z ograniczeniem obecnego stanu załogi. Osobiście nie wyobrażam sobie okrętu bez ceremoniału morskiego, umundurowanej załogi, oddawania honorów, podnoszenia bandery itp. Dla mnie ograniczenie tych oznak tradycji morskich jest nie do zaakceptowania.

Jak słusznie napisał w artykule red. Tomasz Falba, konieczne jest powiększenie kubatury trasy turystycznej.

Jednocześnie załoga musi posiadać pomieszczenia mieszkalne, socjalne itp., co ogranicza ruch turystyczny.

O ile więcej można by eksponować: sterówkę, pomost dowodzenia, pomieszczenia mieszkalne, ciągi komunikacyjne, stanowiska artylerii przeciwlotniczej, kuchnie, itp.

Po zwiedzeniu tych miejsc, muszę niestety zauważyć ograniczenia, które musiałyby zostać rozwiązane. Do większości tych miejsc prowadzą bardzo strome, wręcz pionowe zejściówki i luki. Jak roz-

wiązać problem bezpiecznej komunikacji dla, w końcu niekoniecznie młodych i sprawnych, zwiedzających? Gdzie pomieścić załogę, jeżeli ograniczy się jej ilość pomieszczeń?

Może znajdą się w pobliżu okrętu pomieszczenia dla załogi i możliwość noclegu. Korzystnym byłoby poszerzenie prezentacji o formę „światło – dźwięk”, jak to ma miejsce np. na HMS *Belfast* na Tamizie, gdzie można usłyszeć w maszynowni odgłosy pracujących turbin i wałów napędowych, odgłosy walki artyleryjskiej w wieżach działowych, wydawanych komend na stanowisku dowodzenia itp. Sala kinowa na okręcie to dobry pomysł. Przykładem może być forma ekspozycji w Muzeum Miasta Gdyni lub organizacja Muzeum Powstania Warszawskiego. Te innowacje, jak sądzę, nie wymagałyby wielkich nakładów finansowych.

Podczas rozmów na pokładzie „*Błyskotki*” dowiedziałem się, że największe wydatki na utrzymanie okrętu stanowią „niewidoczne” inwestycje, jak remont części podwodnej, utrzymanie w dobrym stanie zbiorników balastowych oraz dokowania. Czy budżet Muzeum MW te wydatki udźwignie? Czy otrzymanie w 2007 roku światowego wyróżnienia (International Maritime Heritage Award) i zaliczenie okrętu do nielicznych jednostek światowego dziedzictwa morskiego, nie może skutkować staraniami o otrzymanie, przez ten najstarszy zachowany na świecie niszczyciel, wsparcia finansowego na rozwój muzeum na pokładzie z funduszy UE?

Trudno jednoznacznie ocenić, co będzie lepsze dla okrętu: pozostanie w ramach Marynarki Wojennej czy przekazanie Muzeum MW. Według mnie „złoty środek” to załoga z MW, odrębne finansowanie z budżetu MON, okręt jako wła-

sność Muzeum, z wpisaniem do rejestru zabytków. Po bezsensownym pocięciu na żyłki *Burzy* i nieodżałowanego *Sępa*, zachowanie ORP *Błyskawica* dla następnych pokoleń powinno stanowić priorytet we współpracy Muzeum MW i Marynarki Wojennej.

**Z poważaniem
Krzysztof Miklaszewski**



Piotr Radwański

Słowo od prawnika

Droży Czytelnicy!

Cykl artykułów popularno-prawnych o kapitanie dobiegł końca. Miałem ogromną przyjemność być z Państwem przez niemal 2 lata, za które bardzo dziękuję. Jeśli teksty mojego autorstwa zaciekały lub przybliżyły Państwu realia prawne żeglugi morskiej, zapraszam do lektury „*The Maritime Workera*”, gdzie aktualnie omawiam ubezpieczenia armatorskie. Jeśli istnieje aspekt prawno-morski, który chcielibyście Państwo bliżej poznać lub wyjaśnić, proszę o informację na mój poniższy adres mailowy, a postaram się zrobić co w mojej mocy, aby skutecznie służyć radą i pomocą. Zapraszam do lektury!!!

Piotr.Radwanski@op.pl

Styczeń

5 - Zaczyna obowiązywać „specustawa stoczniowa” (prezydent podpisał ją 24 grudnia 2008 r.), która ma umożliwić podział majątku likwidowanych stoczni w Gdyni i Szczecinie i jego sprzedaż w otwartych przetargach. Wpływy mają być przeznaczone na spłatę wierzycieli, a w późniejszej kolejności na zobowiązania wobec państwa. Na mocy ustawy pracownicy zatrudnieni w obu stoczniach oraz spółkach zależnych otrzymają odszkodowania za utratę pracy, które w zależności od stażu wynoszą od 20 do 60 tys. zł. Ustawę wymusiła na Polsce Komisja Europejska.

Fot. www.prezydent.pl



8 - Joanna Pajkowska została pierwszą Polką, która samotnie i bez zawijania do portów opłynęła świat dookoła. Na dodatek ustanowiła na tej trasie polski rekord szybkości (o ponad 140 dni pobiła dotychczasowy, należący do Henryka Jaskuły). Rejs trwał dokładnie 198 dni i trzy minuty. Licząca 25 tysięcy mil morskich trasa wiodła z Panamy przez Pacyfik, Ocean Indyjski i Atlantyk z powrotem do Panamy. Polka płynęła na jachcie *Mantra Asia* (typu Mantra 28), o długości zaledwie 8,5 metra.

Fot. Andrzej Jamiński



9 - Somalijscy piraci, po otrzymaniu 3 milionów okupu, uwalniają saudyjski supertankowiec *Sirius Star*. Na pokładzie znajdowała się 25-osobowa załoga, w tym dwóch Polaków, kapitan i oficer

techniczny. Statek należący do saudyjskiej firmy naftowej Aramco uprowadzony został 15 listopada podczas rejsu z Arabii Saudyjskiej do USA, ponad 800 km od wybrzeży Kenii. Przewoził dwa miliony baryłek ropy o wartości 100 milionów dolarów. 4 kwietnia piraci porywają inny statek, którego kapitanem jest Polak (obywatel Niemiec), *Hansa Stavanger* - pływający pod niemiecką banderą frachtowiec. Jednostka zwolniona zostaje po niemal czterech miesiącach. Piratom zapłacono okup wysokości 2,7 miliona dolarów. Na pokładzie było 24 marynarzy.



Fot. US Navy / Aviation Warfare Systems Operator 2nd Class William S. Stevens

Luty

27 - W Stoczni Północnej SA z Grupy REMONTOWA odbyło się wodowanie dwustronnego, przelotowego pasażersko-samochodowego promu *Moldefjord*. Budowany na zamówienie norweskiego armatora Fjord1 MRF AS, jest pierwszym promem o napędzie gazowym LNG z polskich stoczni. Kontrakt opiewa na cztery takie jednostki.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Marzec

3 - Rada Nadzorcza Gdańskiej Stoczni Remontowej powołała na stanowisko prezesa zarządu Jarosława Flonta, dotychczasowego szefa Stoczni Północnej SA, należącej do Grupy REMONTOWA. Zastąpił na tym stanowisku, kierującą stoczną

Kalejdoskop
2009

niemal dwadzieścia lat, Piotra Soykę, który od marca pełni funkcję przewodniczącego Rady Nadzorczej.



Fot. Stocznia Szczecińska Nowa



Fot. z archiwum Andrzeja Armisńskiego



25 - Z suchego doku Stoczni Gdynia spłynęły na wodę dwa ostatnie zbudowane tam statki - samochodowiec *CSCC Europe* i kontenerowiec *Satiba Bhum*. Na uroczystość przyszło ponad tysiąc osób - mieszkańcy Gdyni, turyści i stoczniovcy z rodzinami. - Trzeba wierzyć, że to nie koniec, tylko początek, choć już nie pod nazwą Stocznia Gdynia - mówił ostatni prezes zakładu, Mateusz Filipp.

Kwiecień

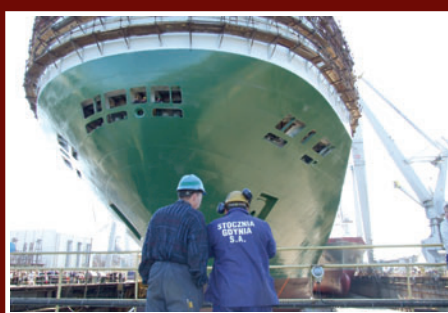


6 - Rozdano najbardziej prestiżowe polskie nagrody żeglarskie. Najlepszym żeglarzem 2008 roku został Tomasz Lewandowski. Otrzymał Srebrny Sektant. Lewandowski dokonał wyczynu nie notowanego dotąd w historii polskiego żeglarstwa. Jego samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów prowadził trasą najtrudniejszą - ze wschodu na zachód, wokół przylądka Horn. Była to dopiero szósta tego rodzaju wyprawa w historii światowego jachtingu.

Fot. Piotr B. Siaręczak

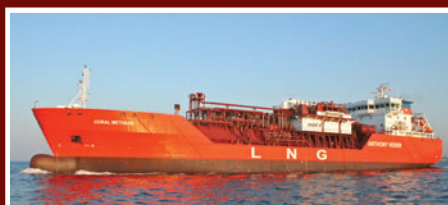


Fot. Czesław Romanowski



28 - Na gazowcu *Coral Methane* podniesiona została bandera Królestwa Holandii. Zbudowany w Stoczni Północnej SA, należącej do Grupy REMONTOWA statek, poza skroplonym gazem ziemnym, może przewozić - w zależności od zapotrzebowania - także inne gazy, w tym LPG oraz etylen. Tak wszechstronnego gazowca nie zbudowała przedtem żadna stocznia w świecie. Odbiorcą gazowca jest holenderski armator Anthony Veder Rederijzaken BV.

Fot. Piotr B. Siaręczak



Fot. D. Kominiek

7 - Ostatnie wodowanie w Stoczni Szczecińskiej Nowa. Na wodę spłynął 180-me-

20 - 23-letnia Marta Szilajtis-Obiegło wpłynęła do mariny w Puerto La Cruz w Wenezueli, kończąc tym samym samotny rejs dookoła świata. Jest najmłodszą Polką w historii żeglarstwa, która tego dokonała. Rejs rozpoczął się i zakończył 27 kwietnia 2008 r. w tym samym porcie. Trwał 358 dni. Młoda żeglarka przepłynęła łącznie ponad 25 tysięcy mil morskich. Zatrzymała się w 19 portach,

28/29 - W pobliżu Bornholmu zaginął kuter *WEA-127* z Darłowa, z pięcioma rybakami na pokładzie. Dwudniowa akcja ratownicza nie przyniosła rezultatów.

Kilka dni później, spoczywający na dnie morza, na głębokości 68 metrów kuter, został odnaleziony przez duńską jednostkę. W czerwcu nurkowie z ORP *Lech* wyłowili z wraku ciała trzech marynarzy WŁA-127.

Fot. archiwum prywatne rodziny Neebów



■ Wraz z przejściem przez Grupę Baltex zakupionych od Żegluga Gdańskiej dwóch towarowych statków rzeczno-morskich *Laila I* (ex *Laila 5*, ex *Ladoga 105*) i *Laila II* (ex *Lechia*, ex *Ladoga 108*), powstał nowy polski armator - Baltex Transport Morski. Jednostki mają być wykorzystywane m.in. do przewozu kruszyw wydobywanych przez firmę grupy Baltex (jedna ma być wyposażona, by móc prowadzić badania batymetryczne). Firma, dotychczas czarterując nowoczesną pogłębiarkę *Charlemagne* od belgijskiej firmy DeMe, planuje też budowę nowej pogłębiarki do pozyskiwania kruszywa z dna morskiego.

Fot. Piotr B. Stareńczak



gowym, również zakończył się wyrokiem uniewinniającym.

14 - Ministerstwo Skarbu ogłosiło, że większą część majątku Stoczni Gdynia i Stoczni Szczecińskiej Nowa kupiła tajemnicza firma Stichting Particulier Fonds Greenrights, działająca w imieniu spółki United International Trust N.V. Inwestor deklarował, że kupił stoczniowe aktywa, by kontynuować produkcję statków. Majątek Stoczni Gdynia sprzedano za 305 mln zł, SSN za 161 mln zł.

29 - Stocznie w Gdyni i w Szczecinie przestają produkować statki. Wypowiedzenia z pracy w Gdyni otrzymuje około 3350 osób, w Szczecinie - około 1200. Łącznie w obu zakładach zwolnionych zostało ponad 9 tys. pracowników. Otrzymują oni odszkodowania (od 20 do 60 tys. zł), ofertę szkoleń zawodowych oraz zasiłek na czas przekwalifikowania się i poszukiwania zatrudnienia.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Czerwiec

3 - Formalne przekazanie armatorowi jednostki *Satiba Bhum* oznaczonej nr budowy 8184/22. To ostatni kontenerowiec zbudowany przez Stocznnię Gdynia SA i przedostatni statek z tej stoczni. Opuszcza ją 10 czerwca.

Fot. Piotr B. Stareńczak



30 - W Warszawie odbywa się, z udziałem Jana Ruurd'a de Jonge - przedstawiciela Stichting Particulier Fonds Greenrights oraz ministra skarbu Aleksandra Gra-

da, konferencja prasowa, na której zaprezentowana zostaje spółka (wtedy jeszcze nie zarejestrowana) Polskie Stocznie (Polish Dockyards). Jej prezes Jan de Jonge przedstawił mało konkretne i nierealne plany produkcyjne (m.in. rychłe rozpoczęcie budowy w stoczni gdyńskiej gazowców LNG).

Fot. Piotr B. Stareńczak



25 - Gdyński port i zamkniętą już Stocznia Gdynia opuszcza (tego dnia przekazany armatorowi) ostatni samochodowiec i ostatni statek w historii tej stoczni - *CSCC Europe* (stoczniowy numer budowy 8168/25, GT 57 692, nośność 21 300 t, ładowność - ok. 6500 samochodów osobowych) przeznaczony dla armatora Ray Car Carriers izraelskiego przedsiębiorcy Ramiego Ungara oraz dla czarterującego i operatora, China Shipping Car Carrier Inc.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Lipiec

2-5 - W Gdyni, po raz czwarty, odbywa się zlot żaglowców The Tall Ships' Races 2009. W imprezie bierze udział 105 żaglowców, wśród nich 22 klasy A, zaliczanych do największych i najpiękniejszych na świecie, z imponującym rosyjskim *Siedovem* na czele. Imprezę w liczą-

cym 250 tys. mieszkańców mieście obejrzało dwa i pół miliona osób.



Fot. Czesław Romanowski

9 - Do Warszawy przylatuje Neelie Kroes, unijna komisarz do spraw konkurencji. Z przedstawicielami rządu rozmawia o przebiegu procesu i zakończeniu restrukturyzacji przemysłu stoczniowego. Następnie odwiedza stocznie w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku. W tym ostatnim zakładzie zapowiada zaakceptowanie przez Komisję Europejską planu restrukturyzacji stoczni. Decyzja zostaje podjęta dwa tygodnie później. Stocznia nie musi zwracać udzielonej jej pomocy publicznej.



Fot. Czesław Romanowski

21 - Mija pierwotny termin zapłaty za majątek stoczni w Gdyni i Szczecinie. Stichting Particulier Fonds Greenrights, który w imieniu katarskiego inwestora QInvest miał kupić oba zakłady i kontynuować produkcję statków, prosi o dodatkowe informacje. Termin wpłaty zostaje przesunięty do 17 sierpnia. Pieniądze jednak nigdy nie wpłynęły. Niedługo potem tzw. „afery stoczniowa” (nagrania rozmów urzędników zaangażowanych w proces sprzedaży stoczni) pokazała, że sam minister Grad i urzędnicy Ministerstwa Skarbu nie wiedzieli komu sprzedają zasadnicze składniki produkcyjnego majątku Stoczni Gdynia i Stoczni Szczecińskiej Nowej.

27 - Do większego suchego doku (SD II) zamkniętej Stoczni Gdynia wprowadzono zostaje zbiornikowiec *Altius*. Rozpo-

czynia się jego remont w doku, po raz pierwszy w historii użytym do tego celu, a nie do budowy nowego statku. Remont w SD II przeprowadza (dzierżawiąca od kilkunastu miesięcy mniejszy suchy dok gdyńskiej stoczni) Gdańska Stocznia Remontowa SA.



Fot. Piotr B. Siaręczak

Sierpień

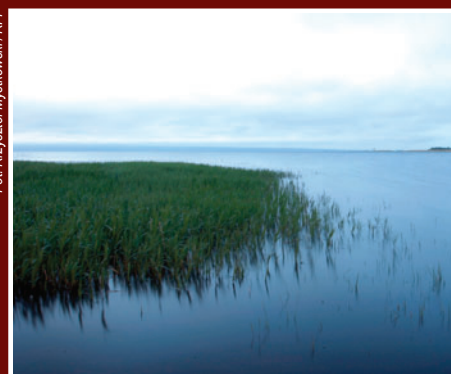
Przez trzy tygodnie sierpnia, pod hasłem „Bałtyk – Najśodsze morze świata. Chrońmy je!”, organizacja ekologiczna Greenpeace, prowadziła, w dziewięciu miejscowościach nadmorskich, od Świnoujścia po Gdynię, akcję na rzecz utworzenia pierwszego morskiego rezerwatu przyrody, u stóp słynnego redłowskiego klifu w Gdyni. Organizacji udało się zebrać 22 tysiące podpisów pod petycją popierającą tę ideę.



Fot. UM Gdynia

Wrzesień

1 - Polska i Rosja podpisały umowę o swobodnej żegludze na Zalewie Wiślanym. Ma ona zakończyć trwający od 2006 roku spór o ten akwen, który Rosjanie zamknęli dla polskich jednostek nie przepuszczając ich przez Cieśninę Piławską. Umowa obwarowana została jednak obstrzeżeniami, które w praktyce nadal utrudniają naszym statkom żeglugę po Zalewie.



Fot. Krzysztof Mysłowski/KFP

1 - Pod naszym patronatem, przy bramie wiodącej do Puckich Zakładów Mechanicznych Amex odsłonięto popiersie kmrdr por. pil. Edwarda Szystowskiego i poświęconą mu tablicę. Edward Szystowski uznawany jest za jednego ze współtwórców polskiego lotnictwa morskiego. Od 1933 roku był dowódcą Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, jedynej jednostki lotnictwa morskiego II Rzeczypospolitej. Zginął w czasie bombardowania puckiej bazy lotniczej w pierwszych minutach drugiej wojny światowej.



Fot. Tomasz Falba

3 - Wybicie „szklanek” na dzwone okrętowym przez Annę Wypych-Namiołko, wiceminister infrastruktury, rozpoczyna trzydniowe XV Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo w Gdańsku. W imprezie bierze udział 156 wystawców z 15 krajów, o wiele mniej niż w poprzednich latach. Podczas ceremonii otwarcia uhonorowano laureatów nagrody prezesa Krajowej Izby Gospodarczej. „Złote Kotwice 2009” otrzymała firma C. Hartwig Gdynia SA za innowacyjną metodę załadunków sztuk ciężkich i za pakiet bezpieczeństwa tej firmy oraz Gdańska Stocznia Remontowa SA za gazowiec LNG *Coral Methan*, zbudowany w Stoczni Północnej SA w Gdańsku dla holenderskiego armatora.

Fot. Czesław Romanowski



16 - Po ośmiu latach od położenia stępki, w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni wodowano wreszcie kadłub korwety wielozadaniowej *Gawron*. Wodowanie *Gawrona* (a właściwie jedynie jego wyposażonego kadłuba) odbyło się bez fajerwerków, choć mocno podkreślano, że jest to pierwsze tego rodzaju wydarzenie dla polskiej floty od 15 lat. Wśród kilkudziesięciu gości, co znamienne, zabrakło ministra obrony narodowej i dowódcy Marynarki Wojennej, a chwilę po tym jak uczestnicy uroczystości się rozeszli, kadłub jednostki ponownie zaczął wędrować na ląd, do hangaru. Tam czeka na decyzję Ministerstwa Obrony Narodowej w sprawie zakupu uzbrojenia, która nie wiadomo kiedy zostanie podjęta.

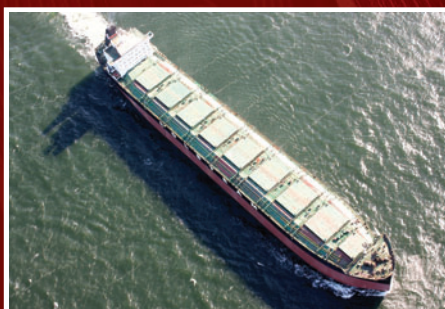
Fot. Piotr B. Stareńczak



30 - Decyzją Komisji Europejskiej z dnia 30 września 2009 roku Polski Rejestr Statków SA uzyskał przedłużenie uznania Wspólnoty do wykonywania inspekcji i przeglądów na statkach morskich z nieograniczonym rozszerzeniem tego uznania. Decyzja ta nie zawiera żadnych ograniczeń i dotyczy statków wszystkich typów i wielkości objętych postanowieniami międzynarodowych konwencji, pływających na wszystkich trasach. Wcześniej PRS posiadał jedynie ograniczone uznanie (w związku z pewną ilością wad w procedurach klasyfikatora, dotyczących głównie: reguł i procedur w zakresie kontroli jakości w stoczni, weryfikacji nowo zbudowanych statków, szkolenia i kwalifikacji in-

spektorów oraz przeniesienia klasy), które otrzymał w 2006 r. na 3 lata.

Fot. PRS SA



Październik

10 - Odbyły się uroczyste obchody stulecia wodowania legendarnej Białej Fregaty, czyli *Daru Pomorza*. Jubileusz składał się z dwóch części. W pierwszej odbyła się ceremonia podniesienia na żaglowcu repliki pierwszej polskiej bandery, która załopotała na nim 13 lipca 1930 roku. Potem żona prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka - Barbara, dokonała symbolicznego odnowienia chrztu statku - wiązką kwiatów. W drugiej części urodzinowych uroczystości, w auli Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni odbyła się okolicznościowa konferencja naukowa.

Fot. Czesław Romanowski



Listopad

26, 27 - Licytacje majątku Stoczni Gdynia i Szczecińska Nowa nie wzbudziły dużego zainteresowania. Stocznia Remontowa Nauta wylicytowała między innymi rejony wyposażenia statków i prefabrykacji przestrzennych zakładu w Gdyni, a spółka Energomontaż Północ Warszawa wygrała przetarg na rejon montażu statków, czyli tak zwany mały dok. Szczecińscy przedsiębiorcy kupili natomiast część stoczniowego nabrzeża wraz z zapleczem oraz biurowiec, w którym działało biuro projektowe. Pozostałą część majątku obu stoczni wystawiono do po-

nownych przetargów, które również cieszyły się nikłym zainteresowaniem (nikt nie kupił m.in. dużego suchego doku w Stoczni Gdynia).

21 - Uroczysty chrzest dwustronnych przyjaznych środowisku (wyposażonych w napęd spalinowo-elektryczny na czyste paliwo - LNG) promów fiordowych *Romsdalsfjord* i *Fannefjord* przy nabrzeżu wyposażeniowym w Stoczni Północnej SA i *Moldefjord* w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA. Na tym ostatnim, praktycznie gotowym już do zdania armatorowi w dniu nadania imienia, podniesiono także norweską banderę.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Grudzień

18 - Po remoncie trwającym od przełomu listopada i grudnia, największy dok Gdańskiej Stoczni Remontowej SA i port gdański opuścił największy pod względem tonażu pojemnościowego brutto (GT 59 912) i zdolności przewozowej pasażerów prom pasażersko-samochodowy, obsługiwany dotąd w polskich stoczniach. Prom trafił do gdańskiej stoczni niespodziewanie, z powodu awarii jednego ze sterów, ale armator zlecił przy okazji znacznie szerszy zakres prac, które stocznia zrealizowała terminowo i w sposób bardzo satysfakcjonujący armatora - jak powiedział „*Naszemu MORZU*” kapitan *Silja Europa*.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Zebrał:
Tomasz Falba,
Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak

*Nowi właściciele
stoczniowego majątku i...*

Bezpańskie doki

Kolejna aukcja zlikwidowanych stoczni w Gdyni i Szczecinie nie przyniosła zwolnionym stoczniovcóm nadziei na pracę.

W połowie grudnia ubr. próbowano sprzedać części majątku obu zakładów, które wcześniej nie znalazły nabywców. Szczeciński przetarg, z powodu braku chętnych, nie doszedł do skutku. W Gdyni udało się, za 38,4 mln zł, sprzedać gdańskiej stoczni Crist część terenu z halą do prefabrykacji kadłubów. Nabywców, po raz kolejny, nie znalazły najważniejsze z punktu widzenia stoczniowego - pochylnia Wulkan w Szczecinie oraz duży suchy dok z suwnicą w Gdyni. Było kilka firm

zainteresowanych tym ostatnim, jednak cena - prawie 100 mln zł, okazała się za porowa. Stocznia Crist wpłaciła nawet wadium na zakup doku, w końcu jednak zrezygnowała z licytacji. Jak mówił Andrzej Szwarz, pełnomocnik zarządu stoczni, wadium zostało wpłacone, ponieważ spółka liczyła na zawarcie odpowiednich dla tego doku kontraktów. Ponieważ na razie nie udało się ich pozyskać, kupienie doku i bezproduktywne jego utrzymanie, byłoby zbyt kosztowne. Nie

wykluczył jednak pozyskania doku w przyszłości.

Dla stoczniowych związkowców, którzy liczyli na jednoczesną sprzedaż terenu prefabrykacji i dużego doku, bo to zamknęłoby ciąg produkcyjny i zapewniłoby kontynuację produkcji statków, taki obrót sprawy oznacza koniec stoczni.

- Smutek, żal, rozgoryczenie - komentował fiasco Jan Gumiński, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej gdyńskiej stoczni.



Fot. Piotr B. Stareńczak

kilka firm, w tym Gdańska Stocznia Remontowa SA, która w ubiegłych latach niejednokrotnie wynajmowała gdyńskie doki do prac remontowych i przebudowy kadłubów.

Nabywcy poszczególnych składników majątku Stoczni Gdynia, po wpłaceniu wylicytowanych kwot i podpisaniu aktów notarialnych, stali się pod koniec ubr. ich właścicielami. Stocznia Remontowa Nauta za rejon wyposażenia statków, rejon prefabrykacji konstrukcji przestrzennych i rejon prefabrykacji sekcji przestrzennych i wyposażenia, zapłaciła 58 mln zł, warszawski Energomontaż-Północ za mniejszy dok - 33 mln zł. Znane są już wstępne plany nowych właścicieli.

Stocznia Nauta, która w tej chwili mieści się na bardzo atrakcyjnych inwestycyjnie terenach w centrum Gdyni (blisko Dalmoru i przyszłego nowego centrum) zamierza je sprzedać i przenieść działalność na wylicytowaną działkę. Jak powiedział „Rzeczpospolitej” Romuald Kowalski, prezes Nauty, do końca 2010 roku powinni rozpocząć działalność na nabrzeżach Stoczni Gdynia.

Również stocznia Crist ma zamiar przenieść produkcję z kilku obecnie wynajmowanych obiektów w Gdańsku, do Gdyni. Crist specjalizuje się w budowie statków rybackich, specjalistycznych konstrukcji stalowych wykorzystywanych m.in. w przemyśle wydobywczym oraz w remontach i przebudowach kadłubów. Współpracuje z armatorami z Niemiec, Holandii, Norwegii i Francji. Andrzej Szwarz mówi, że stocznia spodziewa się ożywienia w branży i zwiększenia produkcji. - Na przejętych terenach w Gdyni znajduje się wielka ilość specjalistycznego sprzętu, dlatego do jego obsługi z pewnością zatrudnimy byłych pracowników Stoczni Gdynia - mówił. Nie spreycyzował jednak, ilu stoczniovców znajdzie pracę. Wszystko zależy od rozwoju sytuacji na rynku i nowych kontraktów.

Warszawski Energomontaż, specjalizujący się w produkcji wielkich konstrukcji stalowych, m.in. dla przemysłu chemicznego, petrochemicznego i energetycznego, chce montować owe konstrukcje w wylicytowanym, gdyńskim, małym suchym doku. Włodzimierz Dyrka, prezes spółki, tłumaczył dziennikarzom, że warunkiem realizacji dużej części ważnych umów jest dostęp do nabrzeża portowego. - Do tej pory uzyskiwaliśmy go dzięki umowie ze Stoczną Marynarki Wojennej. Teraz będziemy mieli własny teren, wraz z niezbędną infrastrukturą. Umowa

jest dla nas bardzo ważna w kontekście spodziewanego w 2011 r. dynamicznego wzrostu rynku - mówił.

Specjalna strefa w Szczecinie

W sumie ze sprzedaży majątku Stoczni Gdynia udało się uzyskać około 140 mln zł. Kolejne 60 mln zł zarządzający stoczną otrzymał m.in. z dokończenia budowy statków. Pieniądze pójdą na spłatę długów, jakie zostawiła po sobie Stocznia Gdynia SA. W pierwszej kolejności spłacane będą zobowiązania związane z hipotekami założonymi głównie przez ZUS i urzędy skarbowe na nieruchomościach stoczni. Wiadomo, że środków nie wystarczy na wszystko, bo dług stoczni wynosi ok. 1,5 mld zł. Pracę w firmie straciło 5,2 tys. osób. W ramach programu szkoleń i aktywizacji zawodowej do tej pory zatrudnienie znalazło lub założyło własne firmy niecałe 500. Na początku grudnia ubr. ostatni stoczniovcy pobrali wypłacane przez sześć miesięcy świadczenia.

Z kolei w Szczecinie, zastrzegające sobie anonimowość konsorcjum prywatnych osób zapłaciło 10,4 mln zł i stało się właścicielami dwóch stoczniovczych działek. Na ich terenie znajduje się nabrzeże Arsenal i budynek stoczniovcgo biura projektowego (tzw. Lipski). Tajemniczy przedsiębiorcy, o których wiadomo, że reprezentują branżę kopalni kruszyw, już wcześniej kupili w tym rejonie budynek stoczniovczych kadr. Póki co nie ujawniają swoich planów dotyczących zagospodarowania kupionych terenów.

Michał Boni, minister w kancelarii premiera, po manifestacji, którą w połowie grudnia zorganizowali w Warszawie związkowcy, obiecał, że niesprzedany teren Stoczni Szczecińskiej Nowa wejdzie do specjalnej strefy ekonomicznej. Dzięki preferencjom podatkowym mogłaby ona przyciągnąć inwestorów, którzy zaczęliby tam działalność gospodarczą. Stoczniovcy mają też otrzymać dodatkową pomoc finansową.

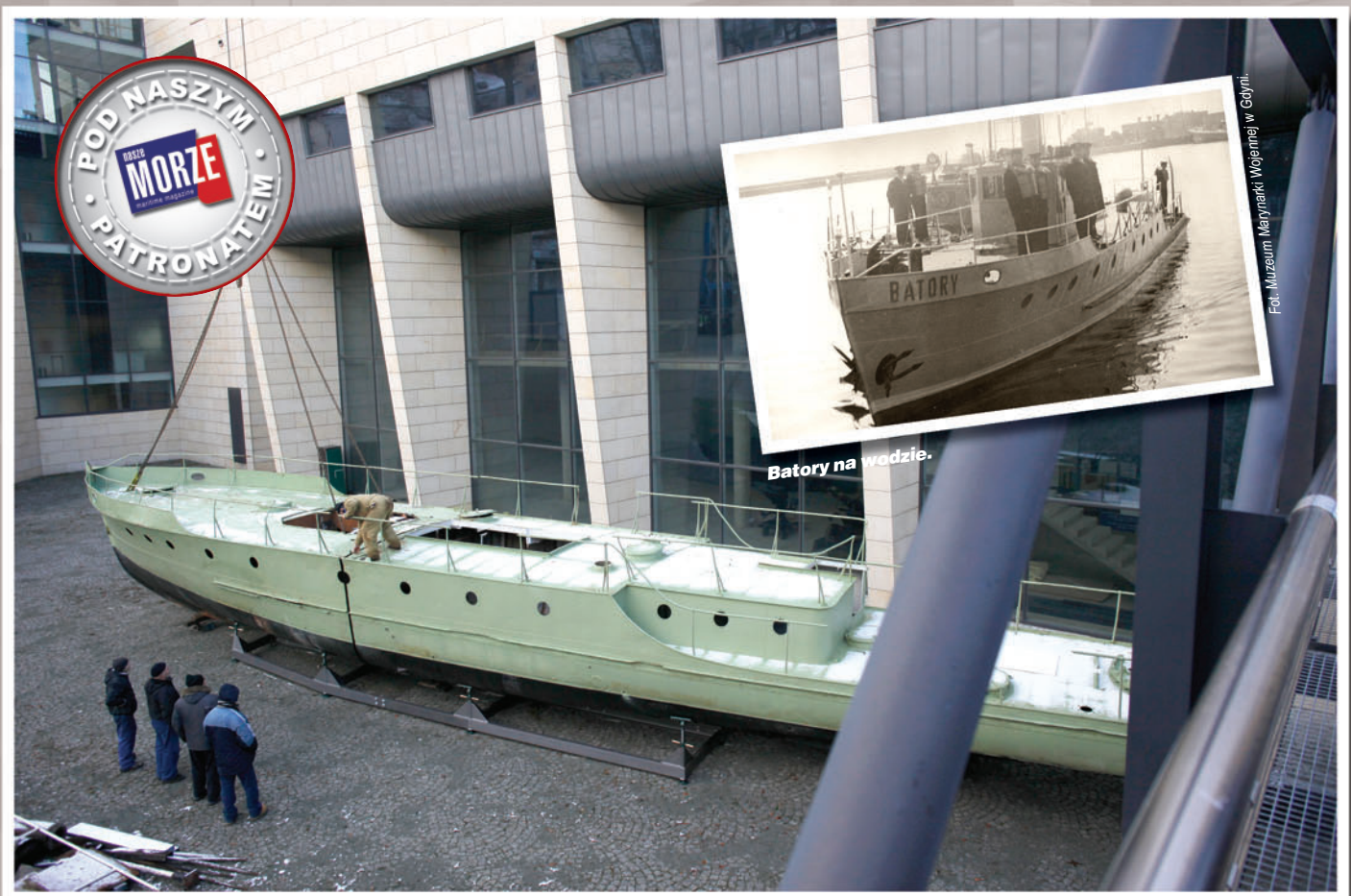
Przypomnijmy, że pół roku temu najważniejsze części majątku obu stocznii w Gdyni i Szczecinie wylicytował fundusz Stichting Particulier Fonds Greenrights. Ostatecznie wycofał się z transakcji i za stocznie nie zapłacił. Komisja Europejska wyraziła zgodę na kolejną próbę sprzedaży.

Czesław Romanowski

Duży suchy dok (na zdjęciu z ostatnimi wodowanymi w Stoczni Gdynia jednostkami) dwukrotnie nie znalazł nabywcy.

„Nowi” w stoczni

Minister Skarbu Aleksander Grad informował po nieudanej sprzedaży, że resort zastanowi się, do kiedy kontynuować sprzedaż stoczni przez kolejne aukcje. Jeśli do nich dojdzie i zakończą się niepowodzeniem, dok trafi finalnie w ręce syndyka, który prawdopodobnie wystawi go na sprzedaż. Pod uwagę brane jest również oddanie doku w dzierżawę. Taką opcją zainteresowanych może być



Okręt prezentuje się znakomicie.

Batory już w Gdyni!

To był najlepszy prezent, jaki mogli dostać na gwiazdkę miłośnicy dziejów polskiej floty wojennej. Najstarszy okręt RP – kuter pościgowy *Batory* - stanął na dziedzińcu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

- Jestem naprawdę wzruszony - mówi kmrdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor placówki. - To największe wydarzenie w naszej historii od czasu, kiedy okrętem – muzeum została *Błyskawica*.

Dyrektor nie przesadza. Niewielki, bo mierzący zaledwie 21 metrów długości okręciak, jest bowiem pamiątką bezcenną. To, że dotrwał do naszych czasów zakrawa na cud zważywszy, że dwukrotnie był o krok od zagłady.

Zaprojektowany i zbudowany w Polsce, starszy o kilka lat od sławnego niszczyciela, jest też jedyną jednostką, która zachowała się do naszych czasów, a która czynnie brała udział w walce z Niemcami we wrześniu 1939 roku. Działania w drugiej wojnie światowej *Batory* zakończył brawurowym wyczynem – w przededniu kapitulacji Helu okręt przerwał blokadę Półwyspu i uciekł do Szwecji, gdzie został internowany.

Po wojnie służył w Wojskach Ochrony Pogranicza, potem jako jednostka szkoleniowa na Zalewie Zegrzyńskim. Następnie został wycofany z eksploatacji i pewnie zostałby pocięty na złom, gdyby nie kilka osób, które postanowiły go uratować. I tak w 1973 roku kuter trafił ponownie na Hel i wmurowany został w nabrzeże tamtejszego Portu Wojennego.

Tu przeczekał kolejne 30 lat praktycznie zapomniany, bo stojąc na terenie wojskowym nie był dostępny dla wszystkich zwiedzających. W międzyczasie został niemal doszczętnie ograbiony. Z okrętu wykręcono co się tylko dało i została z niego tylko „wybebeszona” skorupa.

I znowu o losach *Batorego* zdecydowało zaangażowanie kilku osób, ze wspomnianym wyżej dyrektorem Kudelą na czele. To on wystarał się u dowódcy Marynarki Wojennej o zgodę na przekazanie jednostki do swojego muzeum. To on wygospodarował pieniądze na „wydlubanie” okrętu z betonu i jego wstępną renowację.

Starania o *Batorego* i jego remont trwały półtora roku. Renowacji jednostki podjęła się firma Gotyk z Lubicza koło Torunia. Jej właściciel – Sławomir Lewandow-

ski – to kolejna osoba, której najstarszy polski okręt zawdzięcza drugie życie. Jak mogliśmy przekonać się osobiście, parokrotnie przyglądając się jego pracy, zajmował się *Batorym* z wielką pasją.

- Najczęściej remontuje stare samochody i motocykle. Ale ich jest wiele, a *Batory* tylko jeden. Dlatego dla mnie to niezwykle prestiżowe zajęcie – mówi Sławomir Lewandowski.

Z wielką satysfakcją musimy podkreślić i nasz skromny udział w ratowaniu *Batorego*. Jako jedyne medium byliśmy od samego początku przy tym projekcie, obejmując go patronatem. Ba! Nawet osobiście braliśmy udział w remoncie, pracując przy okręcie własnymi rękami (patrz „*Nasze MORZE*” nr 11/2008 i nr 9/2009 – red.).

I wreszcie w nocy z 12 na 13 grudnia 2009 r. kuter pościgowy *Batory* został

przetransportowany z Helu do Gdyni. Trasę pokonał na dwóch lawetach. Okręt musiał zostać, na czas transportu, przecięty na pół. Inaczej nie dałoby się go postawić w docelowym miejscu ekspozycji, czyli na wewnętrznym dziedzińcu nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej. Po kilkugodzinnej operacji, przerywanej padającym intensywnie śniegiem, obie części zostały ze sobą połączone. Od tej pory *Batorego* zobaczyć może każdy miłośnik dziejów polskiej floty wojennej. Wystarczy kupić bilet i wejść na teren plenerowej ekspozycji Muzeum Marynarki Wojennej.

Ratowanie *Batorego*

Kuter całkowicie rozkradziony.



Batory w Helu.



Remontem zajął się Sławomir Lewandowski.



Z okrętu trzeba było zdjąć niektóre elementy.

W ratowaniu wzięli udział także reporterzy „Naszego MORZA”. Na zdjęciu autor artykułu.

Nie oznacza to jednak, że remont *Batorego* został zakończony. Na dziedzińcu podziwiać można odświeżony, wyczyszczony i pomalowany kadłub okrętu. W renowacji wciąż znajduje się sterówka, komin czy bulaje. Wszystkie te elementy będą systematycznie, aby zdążyć na otwarcie przyszłorocznego sezonu muzealnego, montowane na jednostce. Dy-

rektor Kudela zapowiada, że zostanie to odpowiednio uczczone, ale szczegółów nie chce zdradzać.

Już jednak wiadomo, że Muzeum Marynarki Wojennej nie zamierza poprzestać na pokazaniu zewnętrznego wyglądu *Batorego*. Władze placówki chcą odtworzyć także wnętrze okrętu w stanie z 1939 roku. Zadanie to bardzo trudne, zacho-

wało się bowiem niewiele zdjęć ilustrujących środek jednostki. Wszyscy, którzy mogliby pomóc w jego zrekonstruowaniu proszeni są o kontakt z Muzeum.

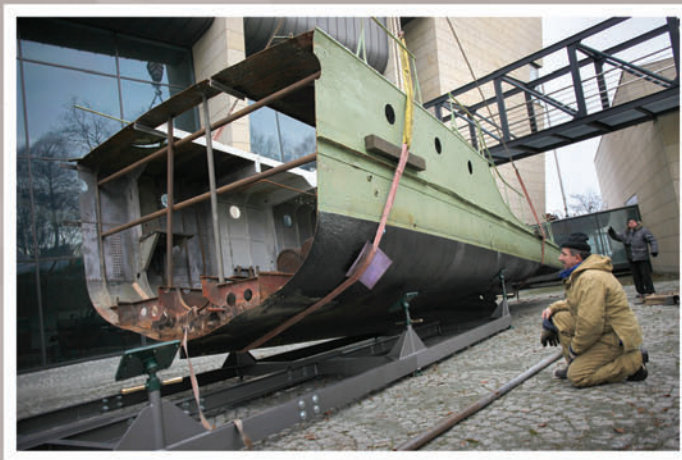
Tomasz Falba

Zdjęcia: Łukasz Głowała

Batory w Gdyni



Batory przyjechał do Gdyni z Helu na dwóch lawetach.



Pierwsza ustawiona została rufa.



Dwie części trzeba było na koniec połączyć.



Najpierw trzeba było ustawić specjalną podporę.



Potem w górę ruszył dziób okrętu.



Przez cały czas operacji przyglądał się dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni kmdr por. dr Sławomir Kudela.

Superprom w gdańskim doku

Zakręcona *Silja*

Awaria steru i niedokończone dokowanie w Rydze przywiodły do gdańskiej stoczni jeden z największych tzw. promów wycieczkowych. *Silja Europa* gościła w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA.

Zanim jednak opowiemy o samym promie, wróćmy na chwilę do jego losów bezpośrednio przed zawinięciem do gdańskiej stoczni. Był 22 listopada ubr., *Silja Europa* była w drodze ze Sztokholmu do Turku. Odbywała świąteczny rejs... Okres przedświąteczny, zwłaszcza w weekendy, wykorzystywany jest przez fińskie firmy do organizacji - także na promach - integracyjnych wyjazdów i imprez gwiazdkowych (tzw. *Christmas cruises*).

Po południu pojawiły się problemy techniczne ograniczające manewrowość statku. Znacznie utrudnione - prawie niemożliwe - były zwroty w lewo. Profesjonalizm kapitana i załogi promu sprawił, że nie zaistniało zagrożenie dla pasażerów. *Silja* nie stanęła na kotwicy, tylko robiąc kilkadziesiąt okrążeń i zakręcając jedynie w prawo, na ograniczonym akwenu pomiędzy szkieletowymi wyspami (na zachód od wyspy Sottunga), doczekała przybycia holownika. Razem dotarli do Turku. Tam prom poddany został oględzinom przez nurków, które wykazały, że pękł trzon prawego steru.



Prom *Silja Europa* podczas wejścia do portu Gdańsk i cumowania przy nabrzeżu Gdańskiej Stoczni Remontowej SA.



Inspektorzy techniczni - przedstawiciele fińskiej administracji morskiej przyglądający się sterom promu na doku Remontowej SA.

Gdy okazało się, że uczestnicy świątecznego rejsu nie będą mogli wrócić w poniedziałek rano do pracy - przez chwilę na promie zapanowała lekko nerwowa atmosfera, ale szybko górę wzięło zadowolenie z przedłużonego, usprawnionego „siłą wyższą” weekendu. Zdecydowana większość pasażerów zmuszona do dłuższego niż planowali, pobytu na promie, schodziła z niego zadowolona i z uśmiechami na twarzach - relacjonowały fińskie media. Na pewno przyczyniła się do tego rekompensata od armatora w postaci darmowych posiłków w restauracjach na promie, a także możliwości darmowego korzystania z sauny i jacuzzi w przedłużonym o dobę rejsie.

Na czas przejścia z Turku w Finlandii do stoczni remontowej w Rydze, unieruchomiono pletwę uszkodzonego steru. Prom mógł skręcać w obie strony (drugi ster pozostawał sprawny), ale skręcanie w lewo było o wiele mniej sprawne, musiało się odbywać przy ograniczonej prędkości statku i z użyciem sterów strumieniowych. Statek dotarł na miejsce bez przeszkód i o własnych siłach. Następnie zaś, również bez przygód – do Gdańska.

Oczekując na wejście do polskiej stoczni, także nie rzucał kotwicy na reddie. Wykonał kilka rozległych pętli na Zatoce Gdańskiej, kręcąc się, jak zaraz po awarii, tylko w jedną, tę samą stronę.

Z Rygi do Gdańska

Silja Europa trafiła do Gdańska, ponieważ Remontowa SA ma duże doświad-



Kapitan statku Św. Mikołaja

Z Antti Rossi, kapitanem jednego z największych *cruise ferries* - *Silja Europa*, rozmawia Piotr B. Stareńczak

- Pracował pan na innych rodzajach statków, czy też od zawsze wyłącznie na promach?

- Pracowałem na wielu typach statków. Przed promami pływałem na chłodniowcach, drobnicowcach, masowcach, statkach typu ro-ro. Na statkach pasażerskich zacząłem pracować w 1991 roku.

- Co pan czuł, gdy po raz pierwszy objął pan dowództwo na tak dużym promie jak *Silja Europa*?

- W zasadzie nic nadzwyczajnego. Czułem się raczej normalnie. Awans nie nastąpił oczywiście od razu, gdy tylko zacząłem pływać na promach. Do stanowiska kapitana dochodziłem - rzecz jasna - stopniowo i zdążyłem się przyzwyczaić do specyfiki żeglugi promowej i do konkretnych statków. Zaczynałem jako I oficer, potem praktykowałem jako pilot, następnie byłem starszym oficerem i w końcu zostałem kapitanem, w 1996 r.

czenie w przeglądach, remontach i przebudowach promów dla czołowych, renowowanych armatorów, m.in. z Finlandii, Norwegii, Szwecji, Danii, Niemiec, Francji i Wielkiej Brytanii. Ze względu na jakość, terminowość i konkurencyjność usług gdańskiej stoczni, przyplływają do niej nawet promy kursujące na co dzień w Kanale Angielskim (tzw. Kanale La



W doku, podczas remontu...

Manche), dla których istnieje niemały wybór stoczni remontowych w rejonie Morza Północnego. Dodatkową okolicznością, która sprawiła, że *Silja Europa* została skierowana do Gdańska jest fakt, że w pobliżu fińskiego Turku, gdzie prom zacumował po awarii, nie był dostępny żaden wystarczająco duży dla tego statku dok, a według nieoficjalnych źródeł -



próba podniesienia wielkiego promu w Rydze, nie powiodła się.

Rzecznik prasowy armatora statku *Silja Europa* zaprzeczył temu i zaznaczył, że statek został skierowany do Gdańska, ponieważ postanowiono przy okazji naprawy uszkodzonego steru, przeprowadzić również planowane przeglądy i remonty, czyli m.in. przegląd i czyszczenie zawo-



- Jaka jest specyfika dowodzenia takim statkiem jak *Silja Europa* - dużym promem wycieczkowym?

- W sensie technicznym - można wspomnieć o dużej powierzchni naporu wiatru, jaką charakteryzuje się tak duży prom pasażerski. W przypadku *Silja Europa* jest to 6800 m² burty i wysokiej nadbudówki wystawionej na działanie wiatru. Mamy jednak do pomocy stery strumieniowe - trzy dziobowe i jeden na rufie. Pomaga też, w zasadzie standardowy na promach, dwuśrubowy napęd i dwa stery.

Nawigacja jest identyczna, jak w przypadku zwykłego promu pasażersko-samochodowego, czy ro-paxa. Jednak oczywiście są pewne aspekty pracy kapitana charakterystyczne dla *cruise ferry*. Sporo czasu zajmuje bieżący *management*, bo taki prom to właściwie duże przedsiębiorstwo, a dowodzenie nautyczne statkiem, to tylko część mojej pracy. Na tak dużym statku jest naturalnie spora załoga - 250 do 270 osób, więc pracy nie brakuje, również pracy z ludźmi.

- Jaka jest struktura załogi na promie wycieczkowym?

- Najogólniej można powiedzieć, że załoga techniczna i nautyczna - oficerowie pokładowi i maszynowi, technicy, marynarze, itd. to ok. 40 osób. Pozostałą część ponad 250-osobowej załogi stanowi „hotel”, czyli m.in. intendent, pracownicy kuchni, barów i restauracji czy sklepów, obsługa kabin pasażerskich, itd. Cała nasza załoga pochodzi z Finlandii.

- A jak wygląda klientela na tego rodzaju promie i dość specyficznej linii, na której jest zatrudniony?

- Mamy dwie zasadnicze grupy pasażerów. Jako że na promie jest spory pokład samochodowy, wielu pasażerów podróżuje własnymi samochodami z punktu A do punktu B. Są to często Szwedzi odwiedzający Finlandię i wracający do siebie. Dużą grupę stanowią też korzystający z wycieczki okrężnej - *cruise*. Ci na ogół nie mają samochodów na pokładzie, a płyną, by się zabawić i zrelaksować. Większość korzystających z wycieczek (*cruising guests*) pochodzi z Finlandii. Z myślą o nich głównie, ustalono wyjście z Turku w godzinach wieczornych. Jeśli nie chcemy jedynie oferować usług przewozowych, a zapraszamy gości do spędzenia czasu na promie - musimy zaoferować im rozrywkę i różnorodne atrakcje - jak na wycieczkowcu.

Na promie mamy restauracje odpowiadające różnym gustom kulinarnym i kieszeniom, bary, dancingi i dyskoteki. Mamy też spory obszar z saunami, co jest bardzo ważne dla Finów. Jest też wiele sklepów. Firmy często organizują na promach konferencje, dlatego mamy tu cały kompleks sal konferencyjnych.

- **Silja Line jest oficjalnym przewoźnikiem Muminków, o czym świadczy m.in. specjalne logo dumnie noszone na burcie *Silja Europa*. Jakie są inne przejawy obecności Muminków na pokładzie statku?**

- Można np. nabyć pamiątkę w postaci pluszowej maskotki dowolnej niemal wielkości. Mamy też „żywe” Muminki. Witają dzieci już na terminalu. Sympatyczne stworki można spotkać na pokładzie i się z nimi pobawić. Dzieci są zachwycone. Mamy na statku „coś muminkowego” dla pasażerów z każdej kategorii wiekowej - nie tylko dla małych dzieci...

- *Silja Line* jest - zdaje się - także oficjalnym przewoźnikiem Świętego Mikołaja?...

- Tak, oczywiście! Wiadomo, że oficjalny St. Claus mieszka w Finlandii, w Lapland. Musi udawać się za granicę, by dystrybuować prezenty, więc korzysta również z *Silja Line*... (śmiech).

- **Wizyta w polskiej stoczni była nieplanowana. Promy *Silja Line* są zazwyczaj remontowane bliżej rejonu eksploatacji, jednak tym razem, w związku z nagłą, nieprzewidzianą sytuacją, nie można było tam znaleźć odpowiedniego, wolnego doku. Czy jesteście zadowoleni z wyboru stoczni?**

- Jesteśmy bardzo usatysfakcjonowani usługami Remontowej SA. Wszystko było w porządku. Współpraca, bieżąca komunikacja ze stocznią przebiegały bez problemów. Prace postępowały zgodnie z oczekiwaniami. Mieścimy się w wyznaczonym harmonogramie.

- **Dziękuję za rozmowę.**

- Dziękuję.



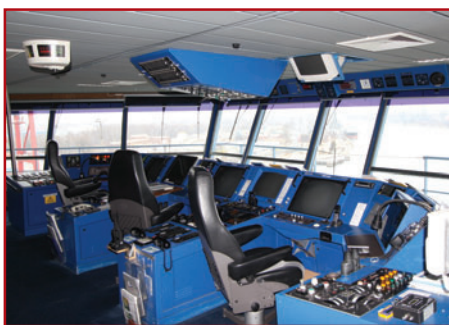
Sauna z widokiem na morze.



„Podniebna” salka konferencyjna.



Jedna z wielu restauracji na promie.



Sterówka.



Członkini załogi promu *Silja Europa* z Muminkami.

rów dennyh, piaskowanie i malowanie nadwodnej oraz konserwację podwodnej części kadłuba, etc. i uznano, że Gdańska Stocznia Remontowa SA jest do tego najodpowiedniejsza.

Początkowo jednak, także w oficjalnych materiałach informacyjnych armatora, zapowiadano remont *Silja Europa* w Rydze... Armator odmawia informacji o szczegółach oraz powodach niedoszedłego, a właściwie niedokończonego dokuwania w Rydze. Jednak media, a szczególnie *shiploverskie* i *ferryloverskie* fora internetowe obfitowały w dyskusje, domysły i spekulacje.

Według jednej z wersji (raczej mało prawdopodobnej, bo nie można się spodziewać po specjalistach ze stoczni i u armatora, że nie sprawdzili i nie dopasowali parametrów doku i statku) dok w Rydze po prostu nie zdołał unieść ciężaru dużego promu. Wiadomo jednak ponad wszelką wątpliwość, że *Silja Europa* już była na doku w łotewskiej stoczni, nawet częściowo podniesiona (co widać na zdjęciach, jakie „wyciekły” do internetu), jednak jednostka nie została do końca wydokowana i wyprowadzono ją z doku pływającego stoczni w Rydze, po czym prom skierowano do stoczni w Gdańsku.

W panoramie miasta

W Finlandii, podobnie jak w innych krajach nordyckich, dostrzega się w dalece większym stopniu, niż ma to miejsce u nas, znaczenie transportu morskiego i wszelkich gałęzi przemysłu morskiego czy gospodarki morskiej. Statki są tam obiektem zainteresowania nie tylko wśród morskich hobbystów. Opinia publiczna jest też wrażliwa na morskie wypadki. W zbiorowej pamięci zarówno Szwedów i Estończyków, jak i Finów, tkwi wciąż tragedia promu *Estonia*. Z powyższych względów i wobec odwiecznej, ostrej walki konkurencyjnej z armatorem Viking Line, także eksploatującym duże promy na trasach między Szwecją i Finlandią, fiński armator *Silja Line* (szczególnie po awarii steru promu pośród alandzkich szkierów) był bardzo wrażliwy i ostrożny w kontaktach z prasą. Niełatwo było dostać się na pokład promu w gdańskiej stoczni. Gdy jednak dziennikarz „*Naszego MORZA*” znalazł się w końcu na pokładzie, zaznał fińskiej gościnności. Oprowadzony został po całym statku przez superintendenta i kapitana.

Silja Europa przybyła do Gdańska 30 listopada ubr. Na dok została wprowadzo-

Statki Muminków



Na burcie promu znaczek informujący, że armator jest „oficjalnym przewoźnikiem morskim Muminków”.

Muminki to sympatyczne, bajkowe stworki, znane dzieciom na całym świecie. Powołała je do życia fińska, ale pisząca po szwedzku, pisarka Tove Jansson. Nic dziwnego, że kojarzone ze Szwecją i przede wszystkim - Finlandią stwory można spotkać na pokładach statków pływających między tymi krajami.

Silja Line od 2001 roku jest „oficjalnym przewoźnikiem Muminków”. Armator ma licencję na używanie wizerunków postaci Muminków na swoich promach, w programie dla pasażerów i w marketingu.

W roku 2010 Muminki świętują swoje 65-lecie (*Moomin65 - www.moomin65.com*) i z tej okazji muminkowy program na promach został znacznie poszerzony, m.in. o mini-przedstawienia – „muminkowe dobranocki”, konkursy rysunkowe dla dzieci, etc. W ramach programu edukacyjnego Morskiej Szkoły Muminków (*Moomin Sea School*), przygotowanej wraz z WWF Finland (fińskim oddziałem organizacji ekologicznej *World Wildlife Fund*) Muminki będą przez zabawę uczyły dzieci ochrony środowiska morskiego Bałtyku. Natomiast w restauracjach na promach dostępne będą specjalne „muminkowe” dania dla dzieci.

PBS

na 1 grudnia wieczorem, gdy tylko duży, niemal 280-metrowy, norweski zbiornikowiec *Catherine Knutsen* zwolnił największy dok pływający Remontowej SA. Dok musiał podnieść ciężar pustego promu przekraczający 20 tys. ton. Armator rozszerzył zakres zleconych prac i statek pozostał w stoczni aż do 17 grudnia.

Wielki prom, którego nadbudówka wystawała wysoko ponad baszty największego doku Remontowej SA, robił wrażenie nawet na stoczniowcach, którzy nie raz mieli do czynienia z dużymi promami europejskich armatorów.

- Nigdy przedtem nie mieliśmy tak wysokiego (na 55 m – red.) statku pasażerskiego w naszej stoczni - przyznał Jacek Mądrala, project manager, kierujący sprawnie przeprowadzonym remontem.

Zmęczenie materiału

W ślad za promem, w stoczni pojawiła się czteroosobowa ekipa inspektorów technicznych badających wypadki, z fińskiego Ministerstwa Sprawiedliwości i fińskiej Administracji Morskiej. Raport powypadkowy powinien być gotowy w ciągu roku.

- W całej mojej 20-letniej karierze nie spotkałem się z czymś takim. Pęknięty trzon steru to wielka rzadkość - powiedział dziennikowi „Helsingin Sanomat” inspektor armatora Ari Kavón. Jest to niezwykły defekt, szczególnie wobec faktu, że nie nastąpiło mechaniczne uszkodzenie całego steru, płetwy sterowej (np. w wyniku zawadzenia o podwodne skały czy mieliznę).

Dokonujący oględzin uszkodzonego steru jeszcze przed jego demontażem, w jednym z pierwszych dni pobytu promu na doku w gdańskiej stoczni, przedstawiciele fińskiej Administracji Morskiej kręcili z niedowierzaniem głowami i długo dyskutowali nad tym, co oglądali. Jeden z nich - zapytany wtedy przez dziennikarza „Naszego MORZA” o domniemane przyczyny wypadku stwierdził, zastrzegając, że to opinia jedynie absolutnie wstępna i nieoficjalna, iż wobec braku zewnętrznych uszkodzeń mechanicznych steru, podejrzewać można zjawisko zmęczenia materiału.

Uszkodzeniu uległ trzon prawego steru *Silja Europa*. Jednak armator zdecydował, że na wszelki wypadek, wymieniony zostanie także trzon steru na lewej burcie, mimo, że nie znaleziono na nim żadnych pęknięć czy innych oznak zmęczenia materiału. Przy okazji odnowiono także obie płetwy sterowe.

Fiński luksus

Prom *Silja Europa* kursuje na trasie Sztokholm (Kapellskar) - Turku z zawinięciem do Mariehamn na Wyspach Alandzkich. Rejs promem Silja Line jest jedną z najbardziej przyjemnych i niezapomnianych podróży morskich, która wiezie, szczególnie na dość długim podejściu do portu Turku oraz w rejonie Alandów - wśród przepięknych archipelagów tysięcy wysepek, łącząc relaks i pełne niespodzianek życie na pokładzie luksusowego promu pasażerskiego.

Silja Europa to największy wśród wycieczkowych promów Silja Line. Jego promy, szczególnie *Silja Symphony*, *Silja Serenade* i *Silja Europa*, przypominają cztero, pięciogwiazdkowe hotele. Pasażerowie zakwaterowani są w wygodnych, elegancko umeblowanych i komfortowo wyposażonych kabinach. Są zróżnicowane pod względem standardu na kabiny klasy turystycznej z łazienką i telefonem, kabiny *seaside* z widokiem na morze, kabiny *Silja class* przypominające elegancki, przestronny pokój hotelowy oraz apartamenty wyposażone dodatkowo w saunę, bar, z osobistą obsługą podczas całego rejsu. Apartament typu *Executive Suite* ma aż 43-52 m² powierzchni (z oddzielną sypialnią, sauną i jacuzzi). Kabin klasy *DeLuxe* mają po 16m². Z kolei najmniejsze i najtańsze kabiny 1 i 2-osobowe mają 7-8 m² powierzchni.

W naszej serii opisów technicznych statków zaprezentujemy bardziej szczegółowo także prom *Silja Europa*, jednak warto wspomnieć tu o obecności na jego pokładzie dużego kompleksu basenów jacuzzi i saun, z których część posiada panoramiczne okna z widokiem na morze. Wrażenie robi zarówno aleja sklepowa, jak i znajdująca się na najwyższym pokładzie, ekskluzywna sala konferencyjna z pięknym widokiem za obie burty wysokiego promu.

Prom oferuje, wśród licznych innych atrakcji dla pasażerów, także m.in. teatr „Moulin Rouge” z 564 miejscami.

Silja Europa, zbudowana w 1993 roku przez niemiecką stocznnię Meyer Werft (tę samą, z której wyszła słynna *Estonia*), charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto 59 914 jednostek, długością całkowitą 201,80 m, szerokością 32,50 m i zanurzeniem 6,8 m. Wyporność promu w stanie pełnego załadowania wynosi 26 019 t. Statek mieści ponad 3013 pasażerów w 1152 kabinach i do 400 samochodów osobowych na pokładzie głównym

Co się jada

W ciągu miesiąca na wycieczkowym superpromie zużywa się:

- 6800 kg ziemniaków,
- 7200 l mleka,
- 4500 kg łącznie wszelkich produktów z łososia,
- 1000 kg obranych krewetek
- 2000 kg fińskich kulek mięsnych,
- 2500 kg mięsa wołowego (steaki i filety),
- 1700 kg pomidorów,
- ponad 30 000 zestawów śniadaniowych,

Miesięczne wydatki na surowce żywnościowe wynoszą dla jednego promu wycieczkowego wielkości *Silja Europa* ok. 455 000 euro

(nr 3) i podwieszanym (składanym, nr 4). Linia ładunkowa ro-ro promu wynosi 932 m. Prom posiada aż 12 pokładów dostępnych dla pasażerów.

Estońska AS Tallink Grupp (znana też jako Tallink Silja) jest jednym z największych na Bałtyku przewoźników promowych. Silja Line - fiński armator powstały w 1957 r. - został przejęty przez Tallink z Estonii w 2006 roku.

Tekst i zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak



Cumowanie.

Rybacy wylosowani

Łowić źle i nie łowić...

W 2010 roku poławiać dorsze będzie mogło 166 polskich kutrów rybackich. W Kołobrzegu odbyło się oficjalne losowanie jednostek zorganizowane przez urzędników z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Armatorzy 145 kutrów, które odpadły w losowaniu, otrzymają odszkodowania za czasowe wstrzymanie połowów. Jednocześnie będą mogli poławiać inne ryby. Część z nich nie ukrywała zadowolenia, bo jak twierdzą, z odszkodowania dostaną więcej pieniędzy niż za sprze-

daną rybę. Odpadną też koszty związane z połowami.

Armatorzy z wylosowanych kutrów twierdzą, że przydzielone im na 2010 rok limity pozwolą jedynie na utrzymanie załóg i jednostek. Ciężko będzie mówić o jakichkolwiek zyskach. - Te losowania

to błąd naszego rządu - mówi Andrzej Rekowski, armator kutra *UST-118*. - Jesteśmy jedynym krajem w Unii Europejskiej, który je organizuje. Wylosowałem w 2010 roku połowy dorszy, ale nie wiem czy jest to dla mnie szczęśliwy dzień. Po prostu zostałem wylosowany do pracy. To śmieszne, bo aby pracować w swoim zawodzie najpierw się muszę wylosować. Myślę, że to kuriozum, którego nie ma w innych krajach.

- Jestem armatorem kutra z przedziału powyżej 25 metrów i w tym roku nie zostałem wylosowany - mówi Adam Ja-



Fot. H. Bierndgarski

zdecydują, mogą zezłomować kutry, za co otrzymają dodatkowe odszkodowania. Co ciekawe, w 2010 roku ogólny limit dorszowy dla Polski został zwiększony o 15 procent. Mogłoby to oznaczać, że rybacy będą mieli więcej ryb do złowienia. Tak się jednak nie stanie. Cała przyszłoroczna nadwyżka będzie oddana Unii Europejskiej w ramach kwoty dorszowej przełowionej w 2007 roku.

- Chcemy całe zadłużenie limitowe spłacić wcześniej - wyjaśnia Marcin Ruciński, wicedyrektor Departamentu Rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Dlatego chcemy w tym roku oprócz planowanych 2400 ton dorsza przekazać Unii kolejne 831 ton.

Dodatkowe kutry

Warto dodać, że mimo wcześniejszych ograniczeń, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi pozwoliło na zarejestrowanie dodatkowych kutrów rybackich, które będą mogły poławiać dorsza.

- W stosunku do ubiegłego roku liczba jest większa o 19 jednostek - mówi Marcin Ruciński. - Dotyczy to kutrów w segmencie od 8 do 11 metrów. Było kilkanaście przypadków modernizacji kutrów, co spowodowało, że kutry poniżej 8 metrów, które łowią dorsza na innych zasadach, przeszło na limity połowowe.

Losowanie w Kołobrzegu odbyło się pod nadzorem specjalnej komisji ministerialnej.

Więcej takich jednostek nie będzie już jednak mogło wejść do systemu, możliwość zmiany zakończyła się w październiku ub. roku.

Adam Jakubiak z Ustki pojawienie się dodatkowych jednostek tak komentuje: - Tracą na tym wszyscy, bo limit trzeba będzie podzielić na dodatkowe statki. To wina rządu, bo jeżeli ustalimy stały, trzyletni podział, nie powinien być on zmieniany. Straty dla rybaków wcześniej ujętych w limicie mogą wynieść około 1000 ton.

Urzednicy zakładają, że losowanie kutrów poławiających dorsze odbędzie się ostatni raz pod koniec 2010 roku. W 2012 roku na łowiska powinny wrócić wszystkie kutry.

- Unijne rybołówstwo potrzebuje zmian i to bardzo dużych - mówi Marek Gróbarczyk, europoseł PiS, były minister gospodarki. - Wprowadzony wcześniej system, który mówił, że wszystkich unijnych rybaków należy traktować tak samo, po prostu się nie sprawdził. Nie można bowiem stosować tych samych praw do rybaków pracujących nad Morzem Śródziemnym i Morzem Bałtyckim. Co gorsza, właśnie rybacy bałtyccy najbardziej na tym systemie stracili. Dużo mówi się ostatnio o regionalnym podziale terenów w Unii Europejskiej. Myślę, że ten sam system zacznie obowiązywać w rybołówstwie. Zanim go jednak wprowadzimy, minie kilka lat. Wstępnie mówi się, że będzie to dopiero 2016 rok.

Hubert Bierndgarski

kubiak, prezes Związku Przetwórców Ryb z Ustki i armator kutra. - Nie będę poławiał dorszy, ale się nie martwię, bo ceny tej ryby nie są teraz atrakcyjne dla rybaków. Myślę o modernizacji kutra, a pieniądze z odszkodowania na pewno mi w tym pomogą.

Od 2009 roku obowiązuje nowy, tak zwany trzypolowy podział polskiej floty rybackiej poławiającej dorsze. System ma obowiązywać przez trzy lata. Każdego roku inna grupa kutrów może poławiać dorsze. Pozostałe jednostki otrzymują odszkodowania. Armatorzy, którzy się



Fot. H. Bierndgarski

Przegrana walka Polaka

Pławnice zakazane

Grzegorz Szomborg, rybak i armator z Jastarni, który jako pierwszy Polak skarżył prywatnie w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości Komisję Europejską, przegrał z unijnym prawem.

W styczniu 2008 roku Unia Europejska wprowadziła zakaz połowu łososia pławnicami. Przedtem unijni urzędnicy mieli wykonać badania, które wskazałyby, czy pławnice zagrażają będącym pod ochroną morświnom. Badań nie wykonano, ale UE zakaz na pławnice wprowadziła. Zdaniem Grzegorza Szomborga, który zajmuje się głównie połowami łososia, urzędnicy złamali ustanowione przez siebie prawo. Dlatego zaskarżył Komisję Europejską przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości.

O problemie z połowami łososia pisaliśmy w „Naszym MORZU” niejednokrotnie. Zdaniem unijnych naukowców i ekologów, pławnice, specjalne, pływające

sieci służące do połowów łososia, szkodzą morświnom - ssakom morskim objętym ścisłą ochroną. Niestety, nie przedstawili żadnych dowodów, natomiast badania przeprowadzone w Polsce w latach 2006 i 2007 (m.in. tzw. „program obserwatorów”) wykazały, że żaden morświn nie wpadł w pływające sieci pławnicowe.

- Wyniki programu mówią jasno, że ani jeden morświn nie wpadł w sieci pławnicowe - wyjaśniał Zbigniew Graczyk, były podsekretarz stanu w nieistniejącym już Ministerstwie Gospodarki Morskiej, odpowiedzialny za rybołówstwo. Grzegorz Szomborg uznał, że unijni urzędnicy nie wykonując badań złamali

prawo. I złożył do sądu skargę na działalność Komisji Europejskiej. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu odrzucił jednak skargę, z uwagi na to, że armator jako prywatna osoba nie jest stroną w postępowaniu i nie może skarżyć działań komisji. Sędziowie nie odpowiedzieli w związku z tym na zasadnicze pytanie, czy Komisja Europejska złamała prawo nie wykonując badań zapisanych w rozporządzeniach.

Co ciekawe, mimo odrzucenia skargi, nadal istnieje możliwość wymuszenia na Komisji Europejskiej odpowiednich badań. - Nie wypowiedziano się na temat samej skargi, a jedynie na temat tego, że nasz klient nie może być stroną w sprawie. Z tego co wiem, komisja nadal nie wykonała tych badań. Nadal więc istnieje naruszenie prawa i są w naszym kraju instytucje, które mogłyby złożyć skuteczną skargę - wyjaśnia Krzysztof Szocik z kancelarii prawnej Nowosielski, Gotkowicz i partnerzy z Gdańska, która reprezentowała Grzegorza Szomborga. - Na pewno skarga taka mogłaby być złożona przez rząd RP. Z połowu łososia pławnicami w całej Polsce korzystało kilkudziesięciu armatorów rybackich. Po wprowadzeniu ograniczeń, rybacy łososiowi musieli przesiąść się na o wiele mniej efektywne połowy takłami. Grzegorz Szomborg zapowiedział, że nie będzie się odwoływał.

HuB

Grzegorz Szomborg, armator z Jastarni, przegrał walkę o połowy łososi pławnicami.

Fot. H. Bierniński



Fot. H. Bierniński

Pławnice to specjalne, pływające sieci przystosowane do połowów łososi.



Muzeum moje widzę narodowe

Z dyrektorem Jerzym Litwinem z okazji pięćdziesięciolecia kierowanego przez niego Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie dyrektorze, wie pan, jak złośliwi rozszyfrowują skrót CMM? Centrum Malarstwa Muzealnego. Podobno dlatego, że kierowana przez pana placówka zajmuje się przede wszystkim prezentacją malarstwa marynistycznego.

- Jesteśmy placówką morską, zajmujemy się wszystkimi dziedzinami działalności człowieka na morzu, z wyjątkiem troski o zbiory z zakresu żywej fauny i flory mórz i oceanów. Musimy równomiernie gromadzić kolekcje z różnych dziedzin. Malarstwo to jeden z elementów, które możemy zaoferować naszym gościom, przede wszystkim kobietom, któ-

re mniej się interesują techniką. Chodzą nam o to, by CMM odwiedzały całe rodziny, żeby przychodzili tu ludzie szeroko interesujący się tematyką morską. Proszę zwrócić uwagę ilu malarzy-marynistów związanych było z morzem. Zmarły niedawno Henryk Baranowski, czy Michał Leszczyński, którego muzeum jest na Jamajce. Malarstwo marynistyczne odgrywa olbrzymią rolę w badaniach historycznych, to dokument czasów sprzed ery fotografii.

- I uważa pan, że nie ma zachwiania proporcji?

- Nie. Jest inny problem, wynikający z infrastruktury naszego muzeum. Malar-

stwo stosunkowo najłatwiej przechowywać, łatwiej niż silnik okrętowy. A przecież muzeum nie tylko pokazuje, ale też gromadzi. Nasze było projektowane w czasach, kiedy muzealnictwo morskie żyło kategoriami: na ścianach obrazy, środkiem sali modele statków. I tyle. A dzisiejsze muzealnictwo morskie jest nie tylko techniczne, ale też artystyczne, archeologiczne, historyczne, można wymieniać wszystkie dziedziny...

- CMM postrzegane jest jako muzeum, nazwijmy to, tradycyjne. Odbiega w znacznym stopniu od tego, co się dzieje na świecie, czy choćby u nas, w Muzeum Powstania War-



Malarstwo to jeden z elementów, które możemy zaoferować naszym gościom, przede wszystkim kobietom, które mniej się interesują techniką.

szawskiego, od nowoczesnego sposobu prezentacji.

- Nie do końca bym się z tym zgodził. Po pierwsze, na Muzeum Powstania Warszawskiego poszły ogromne pieniądze. Po drugie, w projektowanym przez nas Ośrodku Kultury Morskiej, przewidujemy dużą wystawę interaktywną. Nasze nowsze wystawy zawierają wiele, jak na polskie warunki, interaktywnych elementów. Na przykład w Żurawiu (dawny dźwig portowy Gdańska, filia CMM – red.) znajduje się kilka gier komputerowych, dzięki którym zwiedzający może ułożyć program przewiezienia towarów z Gdańska do portu holenderskiego. Wprowadzanie takich elementów jest jednak dosyć kosztowne, a w Ministerstwie Kultury mówią nam: chcecie mieć wystawy interaktywne - szukajcie sobie sponsorów. Proszę mi wskazać instytucję morską, która by tu, na Wybrzeżu chciała sponsorować morską wystawę. Nie ma. Stocznie są zamknięte, nie ma armatorów, nie ma dochodowego rybołówstwa, porty nie mają pieniędzy. Do niedawna jeszcze Port Gdański co roku wynajmował od nas pomieszczenie na spotkania ze swoimi klientami. Gdy zwróciłem się do jednego z poprzednich prezesów z prośbą o sponsoring wystawy, usłyszałem: przecież ja już was sponsoruję wynajmując od was salę. Jeżeli w ten sposób firmy widzą sponsorowanie, to za co my mamy zrobić wystawę? Powiem więcej, wystąpiłem do ministra skarbu państwa z prośbą, by ze zlikwidowanych stoczni można było

zabrać modele statków, historyczne przedmioty, podstawową dokumentację budowanych statków. Nic nie dostaliśmy. Jeżeli sami, prywatnymi drogami, czegoś nie wyszarpiemy, nic nie dostaniemy. Na ekspozyty też nie mamy pieniędzy. W ostatnich latach kupowaliśmy je tylko dlatego, że dofinansowywało nas Towarzystwo Przyjaciół CMM. Wcześniej z ministerstwa można było otrzymać specjalne granty. To swego rodzaju kuriozum, ale w tej chwili, w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego, czyli naszym organie prowadzącym, nie możemy się ubiegać o pieniądze na ekspozyty, podczas gdy inne muzea, podległe marszałkom czy prezydentom, mają taką możliwość.

- Internauci zarzucają CMM, że nie interesujecie się historycznymi jednostkami pływającymi.

- Nieprawda.

- Oczywiście może pan znów powiedzieć, że to kwestia pieniędzy. Ale np. Samarytanka, która stoi na terenie byłej Stoczni Gdynia? Można by ją po prostu przejąć.

- Panowie myślą, że nie próbowałem? Niedawno rozmawiałem z prezydentem Gdyni na ten temat. Przejąć *Samarytankę* nie można, bo to obiekt związany z Gdynią, gdyńskie dziedzictwo. Poza tym, nasze muzeum poza ładnymi budynkami nie ma piędzi ziemi w Gdańsku, czyli odpowiedniego placu. A sale w naszych budynkach mają około trzech metrów wysokości. To co się tam większe-

go zmieści? *Samarytankę*, moim zdaniem, trzeba by było wstawić do hali. Być może zaopiekują się nią Stocznia Nauta.

- Panie dyrektorze, boimy się takiej sytuacji z *Samarytanką*, jaka ma miejsce z jachtem Zbigniewa Puchalskiego *Mirandą*, który stoi przy drodze z Gdyni na Kaszuby.

- Chcieliśmy *Mirandę* ekspozycjonować. Rozmawiałem z panem Puchalskim. Mówiłem mu, że mam pomysł, żeby przekroić jednostkę na pół i pokazać w jakich warunkach żył żeglarz. Taką połówkę, ponieważ więcej tam nie wejdzie, możemy wstawić do naszej sali w Spichlerzu (Spichlerz Opacki - Oddział Etnografii Muzeum Narodowego w Gdańsku – red.). Nie zgodził się. I ja go rozumiem. Ale to jedyne, co mogę mu aktualnie zaoferować.

- No właśnie, panie dyrektorze, co z Muzeum Żeglarstwa?

- Zaczniemy od tego, że w naszych strukturach organizacyjnych utworzony jest dział wychowania morskiego, który zajmuje się popularyzacją spraw żeglarskich. Współpracując z nami Towarzystwo Przyjaciół CMM od początku istnienia planowało powołanie Muzeum Żeglarstwa w Gdyni. Gdyby nie kryzys lat 80., który zburzył te plany, kto wie, czy jakieś załączki projektu by wówczas nie powstały. Przy różnych okazjach postulowałem utworzenie takiego muzeum. Jakies dwa, trzy lata temu zaczęły się bardziej konkretne rozmowy z władzami Gdyni. W tej chwili sprawa wygląda bardzo interesująco, prywatyzowany Dalmor zwalnia swoje tereny, część będzie w dyspozycji prezydenta miasta i duża partia terenu jest przeznaczona na Muzeum Żeglarstwa. Miasto jest bardzo mocno zaangażowane.

- Panie dyrektorze, wizja powstania Muzeum Żeglarstwa na pirsie

Dalmore to kwestia kilku lat. Ale dlaczego, tego co już jest nie można przekazać w depozyt, na przykład Polskiej Fundacji Morskiej, która chce utworzyć muzeum w Świnoujściu?

- Nie mam nic przeciwko temu, by gdzieś na zachodnim wybrzeżu powstało Muzeum Żeglarstwa. Niemniej mnie, jako dyrektora muzeum, obowiązują przepisy. Ekspozycje mogą wypożyczyć, czy oddać w depozyt, instytucji mającej status muzeum. Jeżeli fundacja będzie miała taki status - wypożyczanie będzie możliwe. Ale musi to być partner spełniający ustawowe wymogi, a i warunki ekspozycji nie mogą być gorsze od naszych. Nota bene, muzeum jest powołane, by gromadzić, a nie oddawać ekspozycje w niepewne ręce.

- Nie ma pan wrażenia, że może nie jest to działanie przeciw, ale obok środowiska żeglarskiego?

- Nie, dlaczego? Współpracujemy z Polskim Związkiem Żeglarskim, z Bractwem Kaphornowców, z różnymi klubami żeglarskimi. Otrzymujemy od żeglarzy dużo pamiątek. W miarę możliwości gromadzimy ekspozycje. Przykładem chociażby wystawa w Tczewie, która mówi o początkach tamtejszej Szkoły Morskiej, przypominająca chlubny okres szkolnictwa morskiego.

- Panie dyrektorze, niedawno utworzyliście wystawę poświęconą siedemdziesiątej rocznicy zatonięcia Piłsudskiego - bardzo skądinąd ciekawą. Zastanawia nas jednak, dlaczego do tej pory muzeum nie poświęciło osobnej wystawy chyba najłyn-

niejszemu naszemu pisarzowi maryniście, Karolowi Olgierdowi Borchartowi? Nie zasługuje na taką wystawę?

- Zasługuje, jak najbardziej. Ale żeby zrobić wystawę, trzeba mieć odpowiednią liczbę eksponatów. Mieliśmy troszkę mebli, które przekazaliśmy Muzeum Obrony Wybrzeża – Rejon Umocniony Hel, czyli tamtejszemu wojskowemu centrum wystawienniczemu. Borchart mieszkał w prymitywnych warunkach, wietnamska mata, wietnamskie meble. Planowaliśmy to pokazać na wystawie w Żurawiu, niestety, nie zmieściła się w naszych planach wystawowych. Trzeba też mieć na uwadze, że Borchart był pisarzem, po pisarzu pozostaje duża spuścizna literacka. Borcharta upamiętniamy kajutą na *Darze Pomorza*. Jest przez nas zauważony w miejscu, gdzie był, na jednostce na której służył, w mieście w którym żył.

- W Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu jest taka wystawa. Jednak szkoda, że ani Gdynia, ani CMM nie pokusiło się o jej stworzenie. Czy jest postać bardziej morska, niż Borchart?

- Takich postaci jest dużo więcej. Ktoś może spytać, dlaczego nie ma wystawy poświęconej ministrowi Kwiatkowskiemu? Albo profesorowi Doerfferowi? Albo malarzowi maryniście Suchankowi? A konstruktorzy statków? Uważam, że skromne mieszkanie Borcharta pokazane w Helu jest lepsze niż sztuczne, stworzone w naszym muzeum. Wierzę mi panowie, nie mam nawet pomieszczeń, by dobrze pokazać gospodarkę morską w okresie PRL-u, a to dopiero niezwykle szeroki temat.

- Ma pan takie unikatowe obiekty, jak *Sołdek* czy *Dar Pomorza*. Dlaczego tam, oprócz oficjalnych uroczystości czy wodowania książek niewiele się dzieje? Nawet, takie jest nasze wrażenie, obchody stulecia *Daru* były bardzo oficjalne, a przez to mało interesujące dla szerszej publiczności.

- Czy wypadły błado? Ja tak nie uważam. Na statku jest nowa stała wystawa, przygotowaliśmy wystawy czasowe... Może to na obecne czasy za mało, nie wiem. Chcieliśmy np. zainteresować tym jubileuszem stronę niemiecką, stoczną, w której *Dar* był zbudowany. Zaproponowali, że wygłoszą referat. I nic więcej. Władze centralne także niespecjalnie się zainteresowały. Prasa codzienna również mało podejmowała ten temat. Może trzeba było wywołać jakiś skandal?

Kiedyś muzealnictwo morskie żyło kategoriami: na ścianach obrazy, środkiem sali modele statków.

- Dysponujecie państwo fantastyczną biblioteką. Dlaczego w internecie nie ma waszego katalogu, dlaczego te zbiory nie są tam dostępne? Czy istnieją plany ich digitalizacji?

- Katalogowanie idzie bardzo opornie. Rocznie do katalogu rzeczowego wrzucamy trzy tysiące tytułów. A mamy 30-40 tysięcy woluminów... W naszym wewnętrznym programie mamy około jednej trzeciej zbiorów. Jeżeli chodzi o digitalizację - pojawiły się możliwości finansowe. Uczestniczymy w programie ministerialnym. Brak jednak wspólnego dla całego naszego muzealnictwa spojrzenia na digitalizację, ustalenia kryteriów i wyznaczenia standardów.

- Kiedy więc katalog on line? Za dziesięć lat?

- Nie, o wiele wcześniej. Pracujemy nad tym. Na to trzeba czasu, pieniędzy i ludzi, którzy to będą wykonywali.

- A propos nowoczesności i teraźniejszości. Wiemy, że istnieją plany unowocześnienia i uatrakcyjnienia, m.in. o ekspozycje interaktywne, wystawy na *Soldku*. Na ile są one realne?

- Już dwa razy naszym aplikacjom do ministerstwa zabrakło dosłownie kilku punktów, by zdobyć finanse na ten cel. Ministerstwo nie dostrzega podstawowej kwestii, *Soldek* jest zabytkiem, który jest udostępniany do zwiedzania. Na nas i na

naszym bezpośrednim zwierzchniku, ministrze kultury, ciąży ustawowy obowiązek zapewnienia funkcjonowania muzeum, jego rozwoju i tym samym zabezpieczenia tego, co w zbiorach. W tej chwili zabiegam o pieniądze na remont *Soldka*, musi być przeprowadzony w 2010 roku. Potrzeba na to minimum 800 tysięcy złotych. A przecież na działalność bieżącą, w tym badania naukowe i wystawy oraz na konserwację, zostaje nam dziesięć procent z dotacji Ministerstwa.

- Maryniści z zachodniego wybrzeża mówią, że Centralne Muzeum Morskie nie jest centralne, tylko gdańskie. Czują się zaniedbani.

- Nie jest to prawda.

- A mógłby pan wskazać wystawy lub badania, które CMM tam robiło?

- Nasza jurysdykcja konserwatorska i archeologiczna obejmuje obszar województwa pomorskiego. Na zachodnim wybrzeżu nie mamy partnera. Muzeum Narodowe w Szczecinie ostatnio szczególnie interesuje się sztuką nowoczesną. Jego dyrektor pytał mnie, czy nie chciałbym u niego zorganizować naszego oddziału Muzeum Morskiego, ale w innej siedzibie niż w budynku na Wałach Chrobrego. Tamtejszy dział morski nie jest rozwijany. Tak więc, po części są sami sobie winni. Na przykład w Świnoujściu jest Muzeum Rybołówstwa. Czy panowie coś o nim słyszeli?

Nasze muzeum powstało dzięki temu, że dyrektor Przemysław Smolarek (późniejszy dyrektor CMM) został ze szczecińskiego muzeum zwolniony. Za co? Za to, że chciał wyodrębnić dział morski ze struktury ówczesnego Muzeum Pomorza Zachodniego. Chciał utworzyć i rozwijać niezależne muzeum. A sprawa *Soldka*? Nie chcieli go tam, ale jak sprowadzony został tutaj, od razu krzyk: oddajcie nam *Soldka*! Co do samej nazwy, to chciałbym, żebyśmy się nazywali Narodowe Muzeum Morskie.

- Co by to zmieniło?

- Co to znaczy centralne? Gdyby w Polsce istniała sieć pięćdziesięciu muzeów morskich podległych jednemu organizatorowi, to moglibyśmy być muzeum centralnym. Nazwa narodowe lepiej by nas określała w świecie muzeów, upoważniałaby też do wejścia na obszar szczeciński.

- A może wyjściem byłoby stworzenie w miejsce wielkiej, zbiurokratyzowanej instytucji, kilkunastu mniejszych?

- Nie mam nic przeciwko tworzeniu mniejszych placówek. Ale uważam, że w dzisiejszej rzeczywistości, jako instytucja państwowa, mamy mocniejszy potencjał, niż muzea podległe władzom marszałkowskim czy miejskim. Zwłaszcza w wypadku trudnych i często niezrozu-

Jeżeli sami, prywatnymi drogami,
czegoś nie wyszarpiemy,
nic nie dostaniemy.

miałych spraw morskich. Naszym szczęściem jest, że podlegamy ministerstwu, bo nie wyobrażam sobie, by władze miejskie czy marszałkowskie mogły utrzymać tak dużą placówkę. A rozdrobnienie powoduje degradację. Bo mnożą się koszty, kierownicy, dyrektorzy, personel, księgowi. Gdybyśmy rozbili nasze muzeum, trudno by to było wszystko zorganizować.

- Z innej beczki, w zeszłym roku sprzedaliście Kaszubski Brzeg. W związku z tym dwa pytania. Czy nie warto było go jednak zachować jako świadka największych naszych odkryć podwodnych? I drugie, jaka będzie przyszłość badań archeologicznych?

- Jesteśmy mocno zaangażowani w inventaryzowanie stanowisk podwodnych. Musimy wiedzieć, gdzie są stanowiska do ochrony i wytypować najważniejsze do badań obiekty. Nasza pracownia konserwatorska jest przepełniona, gdyż procesy zabezpieczające długo trwają. Nie mamy też gdzie eksponować wielu zabytków. Myślałem, że we Władysławowie stworzę Muzeum Archeologii Morskiej. Ale nie znalazłem tam zrozumienia i zdecydowanych partnerów. Miasto proponuje nam teren daleko od portu, a my chcemy w porcie. Prawdopodobnie przenieśliśmy ten projekt do Jastarni, której burmistrz jest otwarty na propozycje. Chce partycypować w tworzeniu tego muzeum. A dla badań podwodnych zamierzamy przejąć kuter rufowy z likwidowanej floty rybackiej, bo to najtańsze rozwiązanie.

- A co z Kaszubskim Brzegiem?

- Małe statki trudno udostępnić publiczności, bo nie wiadomo jak bezpiecznie wprowadzić zwiedzającego na statek z niskimi relingami, wąskimi przejściami, włazami, itp. Nie mamy też terenu, gdzie można by postawić statek, a nabrzeża, gdzie stał, było szkoda, bo władze Gdańska chcą, by w perspektywie stanął tam *General Zaruski*.

- Mógłby pan ujawnić budżet na ten rok?

- 9 milionów złotych to dotacja z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. 90 procent z tego idzie na utrzymanie instytucji: opłaty i wynagrodzenia dla pracowników. Więcej na działalność musimy zdobyć sami. Każdy sprzedany bilet zasila działalność muzeum. Z działań marketingowych planujemy uzyskać ponad milion złotych. Na inwestycje poza planowanym Ośrodkiem Kultury Morskiej nie mamy ani grosza.

- Dosyć ponuro to wygląda.

- Nie jest aż tak źle. Zawsze coś nam się uda zdobyć. Ale nie jest to takie tempo rozwoju o jakim bym marzył.

- Czy zwiedzających nie byłoby więcej, gdyby realna stała się koncepcja kładki przez Motławę? Jaka jest pańska opinia na ten temat?

- Muszę rozdzielić stanowisko w tej sprawie jako dyrektora muzeum i swoje osobiste. Jako dyrektor uważam, że kładka znacznie ułatwiłaby komunikację. Jako historyk spraw morskich twierdzą, że to nieporozumienie, bo w historii miasta takiej kładki nie było, a jej zbudowanie będzie ograniczało ruch żegludowy. Odwołałbym się do Hamburga, gdzie ponad sto lat temu pod Łabą zbudowano tunel dla pieszych i samochodów osobowych, który funkcjonuje do dziś. Takie rozwiązanie widziałbym u nas.

- Na zakończenie: czego można życzyć CMM z okazji okrągłego jubileuszu?

- Na pewno więcej środków, żeby wystarczyło na dwie inwestycje - oddział w Kątach Rybackich i zespół pracowni konserwatorskich w Tczewie. To priorytet. Uporządkowany plac przed muzeum i ładne nabrzeża - ale to ma wykonać miasto. Byłyby to piękny prezent na jubileusz. Trzecia sprawa, rozwiązanie problemu zorganizowania Muzeum Techniki Morskiej, dużego obiektu, który utworzony by został na terenie zlikwidowanej Stoczni Gdańskiej. Tam można postawić *Soldka* i tam widzę w naturalnych warunkach wielkie, nowoczesne Muzeum Techniki Okrętowej.

- Jak zamierzacie uczcić 50 urodziny?

- W październiku otworzymy międzynarodową wystawę z trzema krajami nadbałtyckimi, Niemcami, Szwecją i Litwą, w ramach programu unijnego SeaSide. Każde z muzeów przygotowuje swoje widzenie spraw morskich, nadbałtyckich. Cztery wystawy, cztery kraje, na jednej powierzchni. My pokażemy to, co nas szczególnie interesuje, archeologię morską, Niemcy z Rostoku XIX-wieczną żegludę przybrzeżną, Muzeum Marynarki w Karlskoronie szwedzkie widzenie zimnej wojny, natomiast Muzeum Morskie w Kłajpedzie przedstawi działania na rzecz ochrony i popularyzowania morskiego dziedzictwa Litwy.

- Dziękujemy za rozmowę.

- Dziękuję i zapraszam Szanownych Czytelników do zwiedzania wystaw Centralnego Muzeum Morskiego.

Centralne Muzeum Morskie

Autonomiczny „Dział Morski” przy gdańskim Muzeum Pomorskim (obecnie Muzeum Narodowe) powołano do życia 1 października 1960 roku. Wydarzenie to uznawane jest za datę powstania późniejszego Centralnego Muzeum Morskiego. 1 stycznia 1962 roku dział wyodrębnił się i przekształcił w samodzielną instytucję, której główna siedziba znajdowała się w Żurawiu. 1 października 1972 roku minister kultury i sztuki nadał jej rangę i status instytucji narodowej pod nazwą Centralne Muzeum Morskie. Aktualnie Muzeum podlega bezpośrednio Ministerstwu Kultury, które je finansuje i nadzoruje. Zajmuje kilka zabytkowych budynków w centrum Gdańska: Wielki Żuraw - dawny dźwig portowy z 1444 r. oraz trzy spichlerze portowe z XV-XVII w. o nazwach Miedź, Panna i Oliwski. Ma też swoje oddziały: Muzeum Rybołówstwa na Helu, Muzeum Wisły w Tczewie i dwa statki - *Soldek* i *Dar Pomorza*. Pierwszym dyrektorem, a zarazem jednym z pomysłodawców i twórców CMM był dr hab. Przemysław Smolarek, który sprawował tę funkcję od 1960 r. aż do śmierci w 1991 roku. Kolejnym dyrektorem był doc. dr hab. Andrzej Zbierski, który odszedł na emeryturę w 2001 roku. Aktualnie funkcję tę sprawuje dr inż. Jerzy Litwin, który w 2001 roku objął stanowisko po wygranym konkursie.



Obchody 50-lecia CMM odbywać się będą pod patronatem „Naszego MORZA”.

Cieśnina rosyjskich kaprysów

Czas żądać!

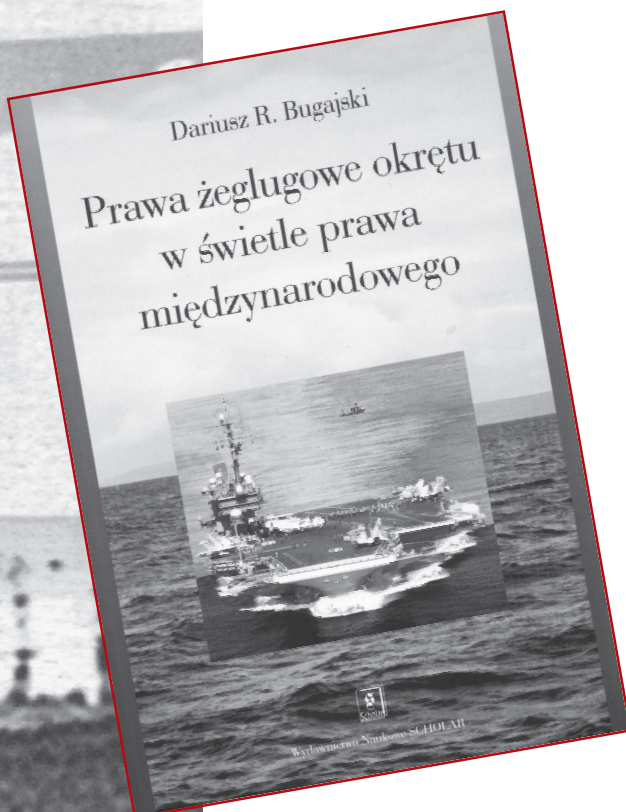
Z kmdr. por. dr Dariuszem R. Bugajskim o problemach prawnych związanych z żeglugą przez Cieśninę Piławską rozmawia Tomasz Falba

- Żeby wszystko było jasne, zacznę od pytania: Czy jest pan rusofobem?

- (Śmiech) Zdecydowanie nie. Wręcz przeciwnie. Jestem zwolennikiem współ-

pracy z Rosją. Ale pod jednym wszakże warunkiem, mianowicie, że będzie się ona odbywać na równorzędnych zasadach. Jeśli czytając moją najnowszą książkę „Pra-

wa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego” (Wydawnictwo Naukowe Scholar) i kilka wcześniejszych publikacji, gdzie od strony prawnej roztrząsam temat żeglugi przez Cieśninę Piławską (Piławską, nie Pilawską, używanie takiej bowiem nazwy zaleca Komisja Standaryzacji Nazw Geograficznych poza Granicami Rzeczypospolitej Polskiej), odniósł pan takie wrażenie, to jest to wrażenie błędne.



Najnowsza publikacja Dariusza R. Bugajskiego mówiąca m.in. o problemach prawnych żeglugi w Cieśninie Piławskiej.

domych dla mnie powodów, Polska przyjmuje w kwestii żeglugi przez Cieśninę Piławską rosyjski punkt widzenia i rosyjską interpretację międzynarodowego prawa morza. To najpoważniejsze zastrzeżenie. Inny problem to nietrwałość tego porozumienia. Jego stosowanie może zostać w każdej chwili zawieszona przez Rosjan i Cieśnina Piławska znowu zostanie zamknięta. Na dodatek, odmowa wydania zgody na przepływ może być podyktowana niezdefiniowanymi względami obronnymi, bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Tak to zostało sformułowane w porozumieniu. Pod te pojęcia można podciągnąć niemal wszystko. Zawiesić porozumienie można więc pod byle pretekstem. Także inne jego zapisy, jak choćby to, że o zgodę na przejście akwenu należy zwrócić się do kapitanatu portu w Królewcem na 15 dni przed tym faktem, budzą zastrzeżenia. To zupełnie nierealistyczne wymogi.

- Ale pan, w swoich publikacjach, idzie jeszcze dalej. Twierdzi pan mianowicie, że stanowisko Rosjan w sprawie Cieśniny Piławskiej jest sprzeczne z międzynarodowym prawem morza. Dlaczego?

- Mam wrażenie, że Polska zachowuje się wobec Rosji jak petent, który może coś dostać albo i nie. Tymczasem, według mnie, stan prawny Cieśniny Piławskiej jest jasny: to jest cieśnina, gdzie powinno obowiązywać tzw. prawo nieszkodliwego przepływu. Rosjanie twierdzą, że jest inaczej, że skoro Cieśnina Piławska znajduje się na ich wodach wewnętrznych, takie prawo tam nie obowiązuje. Jednak nie ma w prawie morza związku między statusem wód określanych przecież jednostronnie przez państwo nadbrzeżne, nawet jeśli są to wody wewnętrzne, a zasadami żeglugi na tych wodach zapewnianych przez prawo międzynarodowe. Dla przypomnienia. Poza granicami państwa mamy wolność żeglugi, w granicach państwa obce jednostki mogą żeglować według trzech zasad: prawa nieszkodliwego przepływu, przejścia tranzytowego w cieśninach najistotniejszych z punktu widzenia żeglugi międzynarodowej i prawa przejścia archipelagowym szlakiem morskim. Do cieśnin takich jak Cieśnina Piławska, mających charakter międzynarodowy, stosuje się prawo nieszkodliwego przepływu, czyli że mogą przez nią pływać swobodnie statki i okręty wszystkich bander bez pytania kogokolwiek o zgodę. Rosjanie tego nie uznają, a więc ich stanowisko w tej sprawie jest sprzeczne z prawem morza. Według moich informacji, polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych w rozmowach z Rosjanami nigdy nie przedstawiło tego argumentu.

Prawnik dowódca

Dariusz Rafał Bugajski ma 39 lat. Jest obecnie jednym z najlepszych w Polsce specjalistów od międzynarodowego prawa morza. Na swoim koncie ma około 60 różnego rodzaju publikacji. Jest doktorem, absolwentem Akademii Marynarki Wojennej i Uniwersytetu Gdańskiego. Ma stopień komandora porucznika. Pełnił służbę w 16 dywizjonie zwalczania okrętów podwodnych w Kołobrzegu, w tym na stanowisku dowódcy okrętu. Obecnie pracuje jako adiunkt w Zakładzie Prawa Morza i Bezpieczeństwa Morskiego Państwa Instytutu Bezpieczeństwa Narodowego Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej. Mieszka w Gdyni.

- Jak pan zatem ocenia ostatnie porozumienie polsko-rosyjskie w sprawie żeglugi przez Cieśninę Piławską? To sukces czy porażka rządu Donalda Tuska?

- Bardzo chciałbym powiedzieć, że to sukces, ale nie mam do tego żadnych podstaw. Niestety, nie jest to pierwszy rząd, którego działania w tej sprawie należałoby ocenić jako porażkę. To problem wszystkich ekip po 1989 roku. Z niewia-

Jeśli zaś uznać, że w Cieśninie Piławskiej obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu, wtedy nie potrzeba żadnych porozumień z Rosjanami. W dodatku w tego typu cieśniach prawo nieszkodliwego przepływu nie może być zawieszane przez państwo nadbrzeżne. Jeśli spojrzymy na podobne przypadki w świecie, okaże się, że międzynarodowe prawo morza i orzecznictwo sądów międzynarodowych zawiera zakaz zamykania takich cieśnin jak Piławska. Mamy więc kuriozalną w istocie sytuację - istnieją podstawy do nieograniczonej żeglugi, a obie strony ją ograniczają. Korzyść z tego mają tylko Rosjanie. Nawet jeśli przyjąć, że nie mam racji, to elementarne zasady negocjacji wymagają, żeby żądać więcej, aby dostać mniej. My zaś od razu przyjęliśmy stanowisko rosyjskie, wbrew naszym interesom. To kompletnie niezrozumiałe. Spór jest w prawie międzynarodowym określany jako brak zgody w kwestii prawnej lub w ocenie stanu faktycznego, z przeciwieństwem prawnych stanowisk lub interesów. Jeśli polski MSZ podzieli całkowicie rosyjską wykładnię prawa w zakresie żeglugi na Zalewie, to z definicji sporu pozostaje nam tylko sprzeczność interesów. Wobec tego, gdy mamy sprzeczne interesy i nic Federacji Rosyjskiej nie możemy zaproponować w zamian, możemy jedynie prosić, a nie negocjować.

- Według pana Cieśnina Piławska jest cieśniną międzynarodową, w której powinno obowiązywać prawo nieszkodliwego przepływu jednostek bez względu na ich banderę. Powinniśmy

zatem pływać tamtędy nie pytając o zgodę. Ale taka postawa grozi konfliktem, może nawet zbrojnym, bo przecież Rosjanie bardzo prestiżowo traktują podobne sprawy.

- Rosjanie mogliby zareagować tylko wtedy, kiedy zagrożone byłoby ich bezpieczeństwo. Prawo nieszkodliwego przepływu jest jednak bardzo rygorystyczne. W pełni gwarantuje bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego. Rosjanie nie muszą się niczego obawiać otwierając żeglugę przez Cieśninę Piławską. Statek, który przechodzi na zasadach nieszkodliwego przepływu może zajmować się tylko nawigacją, niczym więcej.

- Dlaczego więc nie potrafimy przeforsować prawa nieszkodliwego przepływu przez Cieśninę Piławską, skoro wydaje się to tak oczywiste od strony międzynarodowego prawa morza?

- Nie czuję się kompetentny odpowiadać na takie pytanie. Wydaje mi się, że brakuje nam konsekwencji. Możemy wskazać na świecie przykłady absurdalnych nawet sporów, w tym terytorialnych, dotyczących skał czy wód, miejsc o nieraz zerowym znaczeniu gospodarczym, ale o wadze prestiżowej i te spory są prowadzone konsekwentnie przez dziesiątki, czasem setki lat. Państwa, które znajdują się w takich sporach korzystają z każdej możliwości, aby podkreślić swoje prawa do takich obszarów. Nie psuje to jednocześnie ich bieżących stosunków, nieraz bardzo przyjaznych. Polska tego nie robi. Polskie MSZ prawdopodobnie nigdy nie podniosło przedstawianych argumentów praw-

nych przemawiających na naszą korzyść, w tym argumentu o międzynarodowym charakterze cieśniny i zastosowaniu do żeglugi na jej wodach prawa nieszkodliwego przepływu. Skoro nawet nie przedstawiono takiego roszczenia, trudno żeby Rosjanie się domyślili i zaakceptowali niewypowiedziane polskie racje. Dlaczego tak jest? Nie chcę dociekać, bowiem każde wyjaśnienie, które mi się nasuwa, w złym świetle stawia jeden z najważniejszych organów naszego państwa.

- Ale może nie warto kłócić się z Rosjanami o Cieśninę Piławską, bo ona nie ma w tej chwili dla Polski żadnego znaczenia?

- Rezygnując z naszych praw w Cieśninie Piławskiej czynimy sobie wielką krzywdę. Może rzeczywiście nie gospodarczą, ale na pewno polityczną. Polska jest suwerennym państwem i Rosja powinna to rozumieć i respektować. Musimy patrzeć na sprawę Cieśniny Piławskiej oczyma polskimi, a nie rosyjskimi. Proszę zwrócić uwagę na jeden charakterystyczny fakt. Kiedy trzy lata temu ogłaszano pomysł budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną, który miał zakończyć nasze kłopoty żeglugowe w Cieśninie Piławskiej, zaraz w drugim zdaniu podkreślano, że inwestycja ta nie zagraża rosyjskim interesom. A przecież kanał miał powstać na terytorium Polski i nie musimy o niczym zapewniać Rosji. Rosja po to tylko, by uniknąć konsultacji z Polską przesunęła pierwotnie planowaną trasę gazociągu w kierunku północnym, poza sporną polsko-duńską wyłączną strefę ekonomiczną. To nie wszystko. Rosjanie twierdzą, że budowa kanału zmieni skład chemiczny wody w Zalewie Wiślanym. Popierają ich w tym ekolodzy. Po pierwsze, w przeszłości Mierzeja Wiślana była ciągiem wysp, a zatem wody Zalewu były swobodnie wymieniane z wodami właściwej Zatoki Gdańskiej i nie wpływało to niekorzystnie na życie biologiczne w Zalewie. Po drugie, nikt nie zwraca uwagi, że Królewiec, półmilionowe w końcu miasto, nie ma oczyszczalni ścieków, które w większości trafiają wprost do morza. Nie słyszałem, żeby to bulwersowało ekologów. Wreszcie, przekrój planowanego przekopu miał być mniejszy niż 3 procent przekroju Cieśniny Piławskiej, a zatem będzie miał niewielki wpływ na wymianę wód Zalewu. Mnie jako oficera marynarki interesuje swoboda żeglugi, morze jako droga. Przez morze przewozi się 90 procent towarów na świecie. Wzorzec zasad prawa morza, kompromisowo godzących historyczne sprzeczności między wolnością żeglugi a władzą



Kmdr por. dr Dariusz R. Bugajski: Z niewiadomych dla mnie powodów, Polska przyjmuje w kwestii żeglugi przez Cieśninę Piławską rosyjski punkt widzenia...



Między Rzeczypospolitą Polską i Federacją Rosyjską.

państw nadbrzeżnych nad obszarami morskimi, został sformułowany w przygotowywanej w toku wieloletnich, trudnych negocjacji międzynarodowych, Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 roku, ratyfikowanej zresztą zarówno przez Polskę, jak i Rosję. Odstępstwa od tych zasad spowodują erozję całego tego ładu. Zgadzając się na to, że w Cieśninie Piławskiej nie obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu, tworzymy precedens, za którym mogą pójść inne. A wtedy cały ten misternie budowany porządek prawny się zawali. A proszę pamiętać, że był on kompromisem pomiędzy interesami państw nadbrzeżnych, które chciały jak najwięcej morza zawłaszczyć i państwami morskimi, które chciały jak najwięcej wolności żeglugi. Chodzi więc o obronę zasad. A co będzie, jeśli nagle Dania zamknie cieśniny bałtyckie, poprzez które chcemy przewozić ropę i gaz?

- W swoich publikacjach przypomina pan także, że granica na Zalewie Wiślanym została nam narzucona przez Rosjan. Nawołuje pan do rewindykacji granic? Po co? Przecież w 1992 roku Polska i Rosja uznały ich nienaruszalność.

- Nie ma o tym mowy. Granice są nienaruszalne i koniec. To prawda, że konferencja w Poczdamie zostawiła kwestię

dokładnego przebiegu granicy polsko-rosyjskiej w tym rejonie do uzgodnienia na później, a później wiadomo jak było. To prawda także, że jej przebieg przez Cieśninę Piławską lepiej oddawałby realia prawne i gospodarcze. Tak podobno rysował ją właśnie Stalin. Ale to w tej chwili nie ma już znaczenia. Musimy się z tym pogodzić. Granice są jakie są i byłoby niepoważne i nieodpowiedzialne żądać lub choćby postulować jakąś ich zmianę. Jeśli o tym mówię, to tylko po to, aby pokazać tło historyczne, że wyznaczenie polskich granic na Zalewie Wiślanym odbyło się z pokrzywdzeniem Polski.

- Ale, w takim wypadku, czy Polska nie powinna wysuwać pod rosyjskim adresem żądań odszkodowawczych?

- Jak najbardziej. Oczywiście realistycznie patrząc, szanse na ich uzyskanie są minimalne, ale domagać się powinniśmy i używać tego jako argumentu w ewentualnych negocjacjach. Zawsze można przecież te żądania ograniczyć, albo nawet z nich zrezygnować, w zamian za ustępstwa ze strony Rosji.

- Co zatem powinniśmy robić, aby w Cieśninie Piławskiej doprowadzić do respektowania prawa nieszkodliwego przepływu? A może jest już za późno na jakiegokolwiek działania?

- Budowa kanału przez Mierzę Wiślaną to pierwsza sprawa. Jednocześnie powinniśmy rozmawiać z Rosjanami o żegludze w Cieśninie Piławskiej. Jeśli kanał powstanie, wtedy możemy w takim sporze pozostawać, bez uszczerbku dla naszych interesów i sto lat, broniąc zasad prawa międzynarodowego. Inaczej możemy wpaść w sidła rosyjskiej dyplomacji, w której podobno obowiązuje zasada: stawiajcie warunki, jeśli zostaną spełnione, stawiajcie kolejne. Jeśli i te zostaną spełnione, stawiajcie warunki niemożliwe do zrealizowania. Jeśli strona przeciwna odmówi ich wykonania, oskarżcie ją natychmiast o brak gotowości do osiągnięcia kompromisu.

- Nie obawia się pan, że pańskie poglądy mogą zaszkodzić relacjom polsko-rosyjskim?

- Nie sądzę. Poza tym jestem głęboko przekonany o słuszności wymienionych argumentów i moim obowiązkiem, jako pracownika nauki, jest ich przedstawienie niezależnie, czy to będzie miało wpływ na rzeczywistość. Wiem też, że partner, który jasno i konsekwentnie przedstawia swoje racje i interesy, jest w stanie lepiej ułożyć relacje dwustronne, niż ten który zachowuje się biernie i bojaźliwie.

Sielec czeka na meble



Fot. Łukasz Glowala



Fot. Łukasz Glowala

Unrug na szczęście

Miejsce mebli z przedwojennego gabinetu dowódcy polskiej floty wojennej Józefa Unruga jest w jego rodzinnym dworze w Sielcu. Póki co używa ich... wójt gminy Gąsawa pod Żninem.

Meble z dawnego gabinetu admirała Unruga robią wrażenie.

W swojej najnowszej książce „Admirał Unrug. 1884-1973” (jedynej jak do tej pory tego rodzaju publikacji poświęconej tej postaci - TF) Mariusz Borowiak napisał: „*Dawne wyposażenie admirał-skiego pokoju w Sielcu, dziś zdobi gabinet wójta gminy Gąsawa. Są to masywne i eleganckie dębowe biurko, biblioteczka, fotel, stół konferencyjny oraz krzesła*”.

- Jak to? - pomyśleliśmy. - Skąd się tam wzięły? Czy aby na pewno należały do słynnego, polskiego admirała, legendarnego obrońcy Wybrzeża we wrześniu 1939 roku? Dlaczego oglądaniem pamiątek po narodowym bohaterze cieszy się tylko wójt, jego urzędnicy i petenci? Jak to się stało, że nie stoją one w odbudowywanym właśnie rodzinnym domu Józefa Unruga?

Odpowiedzi na te pytania postanowiliśmy poszukać na miejscu. Wsiadliśmy w samochód i pojechaliśmy we wskazanym przez Borowiaka kierunku.

Szcześliwe biurko

Z położonej na południe od Żnina, w województwie kujawsko-pomorskim Gąsawy, nad Bałtyk jest 200 kilometrów. Ale Pałuki, kraina, której jest częścią, jest z morzem szczególnie związana. A to za sprawą admirała Józefa Unruga.

To jedna z najbardziej świetlnych postaci w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej. Karierę oficera rozpoczął jeszcze przed pierwszą wojną światową w niemieckiej flocie. Dowodził U-Bootami, był nawet szefem szkoły okrętów podwodnych. Po odzyskaniu przez nasz kraj niepodległości, w 1918 roku wstąpił do Polskiej Marynarki Wojennej stając się jednym z jej twórców. Wieloletni szef floty przeszedł do legendy września 1939 roku jako bohaterski dowódca obrony Wybrzeża. Zmarł we Francji w 1973 roku.

Przez całe swoje życie Unrug odznaczał się wielkim patriotyzmem i poczuciem honoru. Mający niemieckie korzenie, za sobą służbę w niemieckim woj-

sku i świetnie mówiący po niemiecku, z Niemcami rozmawiał przez tłumacza. W niewoli odmówił propozycji przejścia do Kriegsmarine. Po wojnie zaś, nie brał przyznanej mu przez rząd brytyjski emerytury.

Siedziba rodowa Unrugów znajdowała się w oddalonej kilkanaście kilometrów od Gąsawy, miejscowości Sielec. Było to ulubione miejsce wypoczynku admirała, kiedy nie zajmował się sprawami Marynarki Wojennej. Ale nie tylko. Unrug, i to całkiem nieźle, gospodarzył tutaj na ponad 700 hektarach ornej ziemi.

Dzisiaj o admirałe pamięta się na Pałukach. Nie tylko we dworze w Sielcu, mozolnie odbudowywanym z ruiny przez jego obecnych, prywatnych właścicieli, ale także w szkole podstawowej w Łaskach Wielkich nieopodal Gąsawy, która nosi jego imię i... w gabinecie wójta gminy Gąsawa Zdzisława Kuczmy.

Rozmawialiśmy siedząc przy wielkim, konferencyjnym stole. Jasnobrązowy mebel robi wrażenie. Podobnie jak i reszta wyposażenia gabinetu wójarza Gąsawy. W tym samym stylu zrobione zostały znajdujące się tam: szafa z biblioteczką, biurko, barek, okrągły stolik z trzema krzesłami. Już na pierwszy rzut oka widać, że to komplet. Meble są

w świetnym stanie. Wójt podkreśla, że o nie dba. Dorobił nawet krzesła do stołu konferencyjnego tak, aby pasowały do reszty. Tylko fotel, na którym siedzi, do niej nie pasuje.

Odbывая częste wojaże w poszukiwaniu pamiątek z historii polskiej floty wojennej, nauczyliśmy się już prosić o potwierdzenie ich autentyczność. Dlatego pierwsze pytanie do wójta brzmiało: skąd pewność, że meble w jego gabinecie należały do Józefa Unruga?

- No cóż. Muszę przyznać, że dowodu na to rzeczywiście nie mam. Dla mnie byłby nim jakiś dokument - mówi Kuczma. - Żaden taki się jednak nie zachował.

Wójt twierdzi, że do Gąsawy unrugowskie meble trafiły ze Żnina w latach sześćdziesiątych. Podobno użytkowała je tam Powiatowa Rada Narodowa. Z kolei do Żnina przeniesiono je z dworu w Sielcu, w którym funkcjonował wtedy PGR, na drodze przydziału administracyjnego. Jakkolwiek by było, obecnie meble traktowane są jak własność gminy.

Zdzisław Kuczma jest do nich przywiązany. Opowiada, że niektórzy chcieli je kupić albo pozyskać, ale nie dał. Uważa, że unrugowy gabinet przynosi gminie szczęście. Na tych meblach podpisy-

Fot. Lukasz Glowala



Wójt gminy Gąsawa Zdzisław Kuczma uważa, że unrugowe meble przynoszą szczęście.

Na froncie domu w Sielcu znajduje się pamiątkowa tablica poświęcona admirałowi Unrugowi.



Fot. Lukasz Glowala

Admirał Józef Unrug w Sielcu w otoczeniu swoich ulubionych czworonogów.



Fot. ze zbiorów Mariusza Borowiaka.



Fot. Lukasz Głowala



Fot. ze zbiorów Mariusza Borowiaka.

Sielec – stan obecny.

Sielec przed wojną.

wano wnioski o unijne pieniądze na projekty, które dostały ostatecznie dofinansowanie z kasy UE.

Nie tylko muzeum

Rodzinną posiadłość Unrugów pochodzi z przełomu XVIII i XIX wieku. Symetryczną bryłę dworu psuje nieco, dobudowany później alkierz. Budynek wygląda jednak skromnie biorąc pod uwagę stanowisko jego przedwojennego gospodarza. Obok znajduje się park ze stawem i przydworską nekropolią z jedenastoma grobami.

Unrugowie stracili dwór już we wrześniu 1939 roku, kiedy bezprawnie zajęli go Niemcy. Po wojnie zaś majątek przejęty został przez Skarb Państwa. Później był tutaj PGR, jego biura, a także świetlica wiejska.

Dwór zapewne zostałby całkowicie zdewastowany (zniszczenia sięgały 90 procent) gdyby nie rodzina Rodziewiczów, która w 2001 roku nabyła go i postanowiła wyremontować. W ten sposób powstał ich Dwór Marzeń (www.dwor-marzen.yoyo.pl).

Oprowadziła nas po nim Katarzyna Rodziewicz, dziennikarka, energiczna blondynka zafascynowana postacią Józefa Unruga. Z dumą pokazywała częściowo już odbudowany dawny dom admirała. Parter jest gotowy, prace trwają na pięttrze. Do ewentualnego zagospodarowania pozostają jeszcze sklepienie piwnice i strych. Spacerując po posiadłości podziwiamy ogrom włożonego w remont wysiłku. Obecna właścicielka mogłaby godzinami o nim opowiadać. Zna tu dosłownie każdą klepkę w podłodze, każdy centymer ściany, to głównie jej rękoma dwór przywracany jest do dawnej świetności.

- Wydaje się to nieprawdopodobne, ale naprawdę sama tu wszystko robiłam - opowiada. - Bardzo wiele się przy tym nauczyłam. Dzisiaj mogłabym doradzać jako ekspert wszystkim, którzy remontują zabytkowe nieruchomości.

Katarzyna Rodziewicz jest przekonana, że Sielec to jej miejsce na ziemi, że był jej pisany. Nieustannie wskazuje na wszystko, co w jakikolwiek sposób może ją łączyć z Józefem Unrugiem, jak choćby fakt, że jej dziadek był podczas woj-

ny jeńcem w tym samym obozie co admirał.

Obecna właścicielka sieleckiego dworu skrzętnie zbiera wszystkie informacje i pamiątki związane z legendarnym obrońcą Wybrzeża we wrześniu 1939 roku. Cztery lata temu (w 33 rocznicę śmierci admirała) na froncie dworu odsłonięto tablicę poświęconą Unrugowi. W październiku ubiegłego roku zaś (w 125-lecie urodzin dawnego gospodarza Sielca) otwarto tzw. Izbę Admiralską, gdzie eksponowane są bezcenne pamiątki po admirałach, jak choćby znalezione podczas remontu komina sztucce z zastawy stołowej używanej w Sielcu.

- Oczywiście, że bardzo bym się ucieszyła, gdyby do dworu wróciły meble z dawnego gabinetu admirała - mówi dziennikarka. - Stanowiłyby uzupełnienie umeblowania domu, w którym niewiele zostało oryginalnych elementów.

Katarzyna Rodziewicz pokazała nam miejsce, gdzie przed wojną stały meble, używane dzisiaj przez wójta gminy Gąsawa do przechowywania akt, książek i pucharów sportowych. I choć nie zachowały się żadne zdjęcia na potwierdzenie

tej hipotezy, jest ona przekonana, że pochodzą z Sielca, bo potwierdzają to relacje ludzi, którzy pamiętają dwór z przedwojnia. Niemniej, jak przyznaje, nie jest w stanie udowodnić, że to te same meble.

Właścicielka Dworu Marzeń czeka aż meble trafią do Sielca. Zostałyby wtedy w odpowiedni sposób wyeksponowane w miejscu, gdzie pierwotnie stały.

- Można to tak urządzić, żeby oglądający miał wrażenie, że są ciągle używane przez admirała - wyjaśnia. - Jakby Unrug odszedł tylko na chwilę i miał zaraz wrócić.

Choć Katarzyna Rodziewicz zakochana jest w postaci admirała, nie chciałaby, aby jej dom był tylko muzeum. Chce oczywiście, by przypominał o jego dawnym właścicielu, ale także, aby był ośrodkiem kultury, czyli w pewnym sensie wrócił do przedwojennej roli. Dlatego organizuje w Sielcu różnego rodzaju warsztaty artystyczne, dziennikarskie, a nawet szkolenia savoir-vivre.

Nic na siłę

To prawda, że meblom Unruga nie dzieje się u wójta gminy Gąsawa żadna krzywda. Ale lepiej by było, gdyby podziwiać je mogła szersza publiczność. Co zrobić, aby tak się stało? Najpierw trzeba zapytać, czy na ich odzyskanie nie ma ochoty prawowity właściciel, mieszkający obecnie we Francji, syn admirała Horacy Unrug. W rozmowie z „Naszym MORZEM” stwierdził on, że nie jest tym zainteresowany, tak jak wcześniej nie był zainteresowany przejęciem Sielca.

W Sielcu działa izba pamięci poświęcona dowódcy obrony Wybrzeża w 1939 roku.



Fot. Lukasz Glowala

- Poza tym, mam poważne wątpliwości czy są to rzeczywiście meble z naszego domu - mówi. - Niestety, kiedy wyjeżdżałem z Sielca miałem zaledwie dziewięć lat i niewiele pamiętam. Nie byłbym w stanie ich rozpoznać po tylu latach.

Jeśli więc mebli nie chce Horacy Unrug, to najwłaściwszym miejscem ich wyeksponowania wydaje się być Sielec. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby tam trafiły, zwłaszcza że dotychczasowe działania obecnych właścicieli rodowej siedziby admirała Unruga, podjęte dla zachowania pamięci o nim, dają gwarancję należytego zajęcia się powierzonymi im meblami. Na to nie chce się jednak zgodzić wójt gminy Gąsawa.

- Przepisy zabraniają przekazywania mi majątku gminy prywatnym osobom - wyjaśnia.

Wyjście z patowej sytuacji wydaje się jedno. Wójt mógłby formalnie przekazać

wyposażenie unrugowego gabinetu do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, jako instytucji, której celem jest zachowanie pamiątek z dziejów polskiej floty. Muzeum zaś powinno oddać je w depozyt do Sielca. W ten sposób meble znalazłyby się w naturalnym dla siebie miejscu, a kontrolę nad nimi zachowałoby nadal państwo.

- To rozwiązanie godne rozważenia, ale pod warunkiem, że zgodzi się na nie wójt. Nie mam ochoty odbierać mu tych mebli siłą, chyba żeby je dewastował, a tak przecież nie jest - mówi kmdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

- Muszę się nad tym zastanowić - odpowiada wójt. - Póki co, nic więcej nie mogę w tej sprawie obiecać.

Tomasz Falba

Fot. Lukasz Glowala



Fot. Lukasz Glowala



Obecna gospodyni Sielca, we wnętrzu odbudowywanego dworu admirała Unruga.

Proporzec Wolności

Pieczołowicie chroniony dotrwał do naszych czasów dzięki zaangażowaniu dwóch marynarzy. Proporzec z ORP *Bałtyk*, bo o nim mowa, jest jedną z najcenniejszych pamiątek przechowywanych w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.



Fot. Tomasz Falba

Placówka ta jest jedyną w Polsce instytucją zajmującą się zachowaniem pamiątek związanych z historią polskiej floty wojennej. Niestety, choć jej nowy gmach w stanie surowym już stoi, nie udało się dokończyć inwestycji. Tymczasem w magazynach muzeum na wyeksponowanie czeka tysiące eksponatów. Ponieważ nie wiadomo, kiedy ujrzą światło dzienne, dzięki uprzejmości szefostwa placówki, niektóre prezentujemy na łamach „*Naszego MORZA*”. To jedyny w tej chwili sposób, by się z nimi zapoznać.

W tym odcinku chcemy pokazać rzecz niezwykłą. Wiąże się z nią historia udowadniająca, jak wiele determinacji wymaga czasem zachowanie cennych pamiątek związanych z dziejami naszej Marynarki Wojennej. Można z niej wyciągnąć wnioski aktualne także teraz.

Ale po kolei. W 1927 roku Polska zakupiła od Francji wysłużony krążownik *d'Entrecasteaux*. Długi na 126 metrów i wypierający ponad 8 tysięcy ton wody okręt, miał już wtedy za sobą ponad 30 lat służby. Jednostka została zbudowana w 1896 roku z przeznaczeniem na wody Dalekiego Wschodu. I tam pływała. Krążownik brał udział m.in. w tłumieniu powstania bokserów w Chinach. Najbardziej odznaczył się jednak w obronie Kanału Sueskiego przed Turkami w czasie pierwszej wojny światowej.

Francuzi wycofali go ze służby w 1922 roku, następnie wypożyczyli Belgom, którzy jednak nie zdecydowali się na zakup. Po nich jednostką zainteresowali się Polacy i w końcu nabyli go na hulk szkolny. Wielka jednostka, z masą pomieszczeń mieszkalnych i warsztatów w środku, idealnie nadawała się do tego celu.

Pod biało-czerwoną banderą i zmienioną na *Bałtyk* nazwą, okręt służył do wybuchu drugiej wojny światowej, cumując na stałe w Gdyni. Umieszczono na nim Szkołę Specjalistów Morskich, a potem Centrum Wyszkożenia Specjalistów Floty. Okręt, pozbawiony napędu i uzbrojenia, był także wykorzystywany do celów reprezentacyjnych. Gościli na jego pokładzie zagraniczne delegacje, odbywały się tam uroczyste promocje oficerskie.

Wrzesień 1939 roku udało się *Bałtykowi* przetrwać szczęśliwie bez większych zniszczeń. Lekkie działa zamontowane na nim do oddawania salutów, posłużyły do odpierania ataków wrogich samolotów. Przejęty przez Niemców, wykorzystywany był przez nich także jako hulk. W końcu zełomowano go, w 1942 roku, w Gdańsku.

Niewiele zachowało się pamiątek po tym okręcie, który choć pod polską banderą nie miał na koncie bojowych czynów, oddał nieocenione usługi polskiej flocie wojennej jako jednostka szkolna, a także jako swego rodzaju symbol,

który żegnał polskich marynarzy, kiedy wychodzili w morze i witał, kiedy wracali do domu.

Jednym z eksponatów przechowywanych w Muzeum Marynarki Wojennej jest proporzec z wyszytym na nim orłem w koronie na jednej stronie, na drugiej zaś wizerunkiem Matki Boskiej Gwiazdy Morza. Flaga osadzona jest w ramkach i zabezpieczona pieczołowicie szkłem. Na nim umieszczona została, wypisana nieporadnie na maszynie do pisania, karteczka wyjaśniająca pochodzenie i losy bandery: „*Starszy Bosman, Kazimierz Piekarski, instructor na szkolnym okręcie O.R.P. Bałtyk, zmarł i pochowany, Aarhus w Danja, 1983, przechowywał tę banderę przez całą niewolę 1939-45 wia-ki sposób niewiem. Tajemnice zabrał do grobu był moim nauczycielem i przełożonym w testamencie ofiarował mi ten symbol wolności do przechowania dla wolnej ojczyzny. Polska Marynarka Wojenne nigdy nie przestała się bić o Wolność. Kazimierz Figurski, marynarz uczeń na szkolnym okręcie*”.

Cytujemy ten tekst za oryginałem z szacunku dla obu marynarzy, którzy zachowali dla nas tę cenną pamiatkę traktując ją jak relikwię. Niech taką pozostanie nadal.

Tomasz Falba

Pierwszy statek cywilny napędzany ogniwami paliwowymi

Viking Lady			9409675	LAWZ	Norwegia	<i>Viking Lady / -</i>		
imię statku			nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy		
Eidesvik AS, Norwegia			Eidesvik Invest, Norwegia			Eidesvik Shipping AS		
operator			armator / właściciel / grupa kapitałowa			armator zarejestrowany		
Morze Północne			2009	30	West Contractors AS (Westcon) - Olensvaag, Norwegia		Vik-Sandvik	
rejon pierwszego zatrudnienia			rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant	
92,20	84,80	20,40	9,60	7,624	spalinowo-elektryczny (LNG)		9840 / 13 380 (MCR) 16 / 15,5	
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	rodzaj napędu		moc napędu [kW / KM]	
zaopatrzeniowiec (PSV)****				945	3450	b.d.	6200	6111 1834
rodzaj / konfiguracja jednostki			pow. pokładu ład. [m ²]		ładowność pokładu [t]	wyporność [t]	nośność [t]	GT NT

* - ; # - statek zbudowany kosztem 51 500 000 USD; **** - z nadbudówką na rufie (PSV - Platform Supply Vessel);

Viking Lady to pierwsza w świecie niemilitarna jednostka pływająca, wyposażona w ogniwa paliwowe. Można zaryzykować twierdzenie, że w chwili wejścia serwisowca do eksploatacji był on najbardziej przyjaznym środowisku, cywilnym, motorowym statkiem morskim (o najmniejszych emisjach substancji szkodliwych w spalinach).

Ogniwa paliwowe pełnią rolę pomocniczego generatora energii elektrycznej. System ogniw, w które został wyposażony *Viking Lady*, opracowany został, zaprojektowany i zbudowany przez konsorcjum badawczo-rozwojowe i produkcyjne FellowSHIP (Joint Industry Project), którego wiodącymi uczestnikami były firmy: Det Norske Veritas (DNV), Wärtsilä Ship Power, Eidesvik, MTU Onsite Energy i Wärtsilä Ship Design.

Zaopatrzeniowiec górnictwa morskiego *Viking Lady* został przekazany do eks-

ploatacji w kwietniu 2009 roku przez norweską stocznice West Contractors AS (Westcon) z Ølensvåg (nr budowy 30) armatorowi Eidesvik AS z Bømlo w Norwegii. Statek zbudowany i częściowo wyposażony przez turecką stocznice Torlak Gemi Insaat Sanayi ve Ticaret A.S. z Tuzli (nr budowy 57). Przekazanie przez stocznice norweską odbyło się 30.04.2009, wodowanie w Turcji - 10.08.2008, a położenie stępki - 06.07.2007. Statek zamówiono 12.09.2006. Opuścił stocznice przygotowany do instalacji pomocniczego generatora energii elek-

trycznej opartego na ogniwach paliwowych. Blok z ogniwami zainstalowano na *Viking Lady* we wrześniu 2009 r.

Zaprojektowany został przez biuro projektowo-konsultingowe Vik & Sandvik AS z Fitjar (Wärtsilä Ship Design) pod nazwą projektową VS 493 LNG Avant (lub VS 493 AVANT LNG Clean Design). Stał się trzecim statkiem klasy Avant, która charakteryzuje się nadbudówką umieszczoną na rufie, jak na zwykłych statkach towarowych, w przeciwieństwie do tradycyjnych, „rasowych” serwisowców *offshore* z nad-

Fot. FollowShip



Viking Lady podczas rejsu pokazowego w czasie szczytu klimatycznego w Kopenhadze, w grudniu 2009 r.

budówką na wysokiej dziobówce. Pierwszym, pionierskim zaopatrzeniowcem o takiej postaci konstrukcyjnej był *Viking Avant* z 2004 roku, o napędzie dieselowo-elektrycznym. Drugim, tym razem z napędem spalinowo-gazowo-elektrycznym (LNG), był, przekazany do eksploatacji w roku 2008, statek *Viking Queen*, którego częściowo wyposażony kadłub dostarczyła polska stocznia Crist Sp. z o.o. z Gdańska (symbol budowy B493). Na *Viking Lady* część prac wyposażeniowych w zakresie instalacji elektrycznych, m.in. oświetlenia, systemu monitoringu p-poż., wykonywała w norweskiej stoczni polska firma Alvea Electric.

Statek typoszeregu Avant posiada jeden pokład ciągły, gruszkę dziobową, dziobówkę z osłoną pokładu manewrowego

(tzw. *whaleback*). Zaprojektowany i zbudowany jest dla spełnienia wymogów szwedzko-fińskiej klasy lodowej 1C (FS Ice Class 1C).

Pierwszym zatrudnieniem *Viking Lady* stał się 3-letni kontrakt z przedsiębiorstwem naftowym Total. W grudniu 2009 roku statek uczestniczył, jako jednostka demonstracyjna nowoczesnych technologii sprzyjających środowisku, w międzynarodowym szczycie klimatycznym w Kopenhadze.

Charakterystyka podstawowa

Długość całkowita 92,20 m; długość między pionami 84,80 m; długość na konstrukcyjnej linii wodnej 84,952 m; szerokość maksymalna 21 m; szerokość konstrukcyjna 20,40 m; wysokość boczna 9,60 m; zanurzenie 7,624 m; tonaż pojemnościowy brutto 6111; tonaż pojemnościowy netto 1834; tonaż skompensowany 10 236 CGT; nośność 6200 t; powierzchnia pokładu ładunkowego 945 m²; ładowność



Rys. Erdesvik

Nadbudówka.

pokładu 3450 t (przy środku ciężkości ładunku 1 m nad poziomem pokładu); wytrzymałość pokładu 10 t/m²; załoga: 25 osób.

Spalinowo-gazowo-elektryczny napęd główny i główne urządzenia siłowniane

Łączna moc napędu głównego - MCR: 9840 kW (13 380 KM), CSR: 8364 kW (11 372 KM).

Cztery silniki napędu głównego połączone z dwoma silnikami elektrycznymi zintegrowanymi z pędnikami typu Azipod;

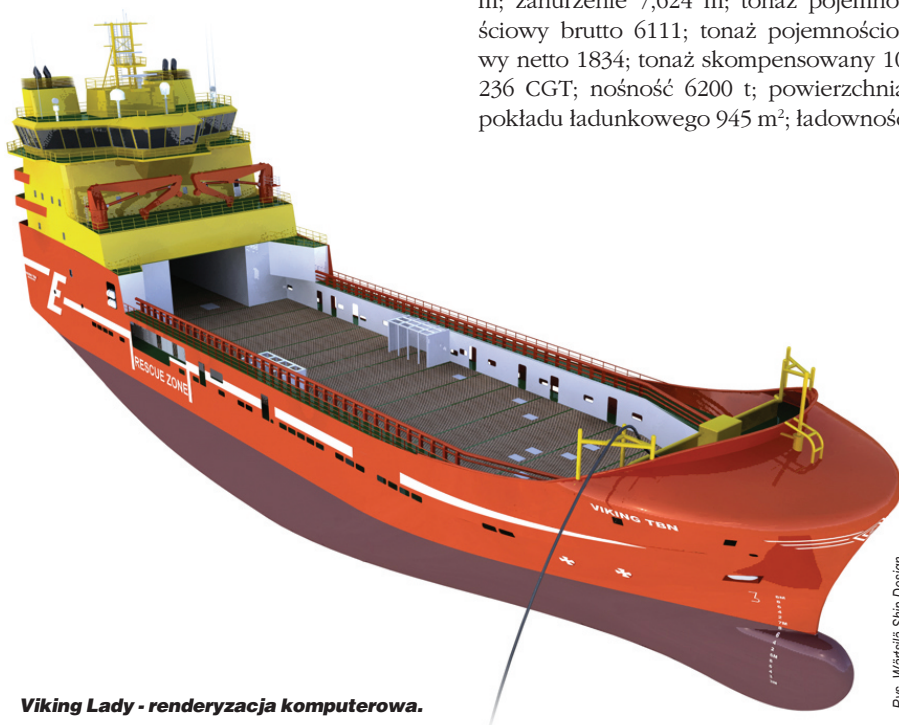
Silniki napędu głównego: 4 × Wärtsilä typu 6R32DF (*dual fuel* - na olej napędowy lub LNG) o mocy po 2010 kW (według innych źródeł - 2460 kW / 3345 KM przy 750 obr./min.), produkcji Wärtsilä Finland Oy (czterosuwowe, rzędowe, sześciocyndrowe, 320×350 mm); prądnice główne: 4 × Alconza typu NIR 6391 A-10LW 1950 kW; pędniki napędu głównego: 2 × Rolls Royce typu AZP 100 FP z silnikami elektrycznymi: 2 × Alconza QD 560 M2-6W 2300kW.

Napęd pomocniczy, awaryjny, kotły, etc.

Pomocniczy generator energii elektrycznej z ogniwami paliwowymi o mocy 1 × 320 kW (prąd zmienny); pomocniczy kotłociąg parowy Parat 1600 KW; awaryjny zespół prądotwórczy Volvo Penta D9-MG-RC 160 kW.

Urządzenia sterowe

Pędniki azymutalne napędu głównego (patrz - napęd główny); 1 × azymutalny ster strumieniowy, chowany w kadłubie (retractable directional thruster) na dziobie



Viking Lady - renderyzacja komputerowa.

Rys. Wärtsilä Ship Design

bie, typu Rolls Royce ULE 1201 FP, o mocy 880 kW; 2 × poprzeczny tunelowy ster strumieniowy, typu Rolls Royce TT 2200 DPN FP, o mocy po 1200 kW (jeden na dziobie, jeden na rufie).

System pozycjonowania dynamicznego

Kongsberg K-Pos 2.

Systemy siłowniane, ogólnokrętowe i przeładunkowe

Maszyna sterowa: Rolls-Royce; główny system alarmowy i monitoringu siłowni: Wärtsilä Norway; separatory: Alfa Laval; odolejające Ocean Clean EB 2,5; rozdzielnica główna: 690, 440, 230V - Wärtsilä; wentylacja i klimatyzacja: Aeron AS; system składowania ładunków sypkich: Randaberg Sveiseindustrier AS; monitoring balastów: Wärtsilä Norway; sprzężarki pneumatycznego systemu przeładunku materiałów sypkich: 2 × Atlas Copco TMS 200; statek posiada stacje przeładunkowe i przyłącza do przeładunku wszelkich przewożonych ładunków płynnych oraz sypkich po obu burtach na dziobie oraz na śródkręciu; system mycia zbiorników gorącą i zimną wodą, z możliwością dodawania chemikaliów przy myciu zbiorników płuczki wiertniczej, solanki i produktów specjalnych; oddzielne systemy rurowciągów i pompy dla każdego rodzaju ładunku.

Wyposażenie pokładowe

Żurawie pokładowe: TTS 1 × GPK-80, 1 × GPK 260, kabestan manipulacyjny: Karmøy Winch; wciągarka kotwiczna: Karmøy Winch.



Fot. Edassvik

Zaopatrzeniowiec Viking Lady przy półzanurzalnej platformie wiertniczej West Phoenix na Morzu Północnym.

Wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne

Radar 10 cm: Furuno FCR-2837S; radar 3 cm: Furuno FCR-2837; system map elektronicznych ECDIS: Telchart Teccdis T2137; autopilot: Simrad AP-9; żyrocompass: Simrad GC-80; log: Furuno DS-800; radar transponder: Jotron, Tron SART; echosonda: Furuno FE 700; tel./fax satelarny Telenor V-Sat 4996; interkom / rozgłoszenia manewrowa: Zenitel type ACM; AIS: Furuno FA-150; GPS: Furuno GP-150; VDR: Furuno VR-5016; radiotelefon stacjonarny VHF: Sailor RT2048; system komunikacji: Furuno GMDSS A3; MF/HF: FS-1570; VHF/DSC: FM-8800S; komunikacja satelitarna: Inmarsat C; faxymila (odbiornik map pogody): Furuno Fax-208A; radionamiernik VHF: TD-L 1550 A; odbiornik Navtex: NX700B; radiotelefony przenośne: VHF Motorola GM360.

Urządzenia i systemy ratunkowe, ratownicze, przeciwpożarowe, itp.

Łódź ratownicza MOB boat: Mako 655; tratwy ratunkowe: 4 × Viking 25 DK; szperacze: Norseligh 2000 W; przeciwpożarowy system mgły wodnej / spryskiwaczy: Marioff; przeciwpożarowy system alarmowy: Eltek; możliwość przyjęcia 240 osób przy operacjach ratunkowych.

Pojemności zbiorników

Paliwo dieselowskie: 1000 m³; LNG (paliwo) 220 m³; woda pitna: 993 m³; metanol: 167 m³; woda balastowa / woda technologiczna do wierceń: 3518 m³; suche ładunki masowe: 318 m³; płuczka wiertnicza (*liquid mud*) ok. 1000 m³; produkty specjalne ok. 400 m³; solanka ok. 800 m³; olej bazowy ok. 213 m³; zbiorniki na zebrane zanieczyszczenia ok. 2500 m³.

Klasyfikacja / Notacja klasy

DNV +1A1 ICE-C, supply vessel, SF, E0, DP, AUTR, Gas fuelled, LFL*, Oil Rec, Clean Design, COMF-(V3), NAUT-OSV(A), Ice C. FiFi-1, dk (+) and HL(p)

**Opracował:
Piotr B. Stareńczak**

Jednostki bliźniacze

Viking Avant (IMO 9306914, przekazany do eksploatacji 20.12.2004)

Viking Queen (IMO 9372901, przekazany do eksploatacji 01.02.2008)



Rys. FellowsSHIP

Pokład.

Półwysep Helski jeszcze w połowie XVII wieku był archipelagiem wysepek, stanowiącym dużą przeszkodę nawigacyjną dla żeglarzy i kupców zmierzających do Gdańska z kierunku zachodniego. Aby ułatwić żeglugę, już w XIII w. na cyplu półwyspu postawiono pierwszą latarnię morską, a w późniejszym okresie kolejne - Rozewie i Hel (Hel został omówiony przed miesiącem). Taki układ znaków nawigacyjnych i ich światła okazał się jednak niewystarczający. Z morza światła latarni były nadal słabo widoczne, co dość często powodowało wchodzenie na mieliżny statków przepływających wzdłuż półwyspu. W XIX w. niemieckie władze administracji morskiej podjęły decyzję o postawieniu kolejnej latarni morskiej, w odległości ok. 2/3 drogi od Rozewia do Helu.

Zdewastowana ażurowa konstrukcja pierwszej, typowo polskiej latarni morskiej.

Jastarnia Bór 1872-1936

Latarnię zbudowano według projektu z roku 1871 i nadano jej nazwę Heisternest, ponieważ znajdowała się najbliżej miejscowości o tej samej nazwie. 20-metrowy budynek latarni, o podstawie czworokąta przechodzącego od połowy wy-



Latarnia w Jastarni zbudowana w 1950 r.



Latarnia ażurowa w Jastarni.

Fot. ze zbiorów W. Graba

Między Cyplem Helu

a Rozewiem



Leon Kohnke jest starszym latarnikiem w Jastarni.



Grażyna Kohnke, jedyna latarniczka pozostająca w służbie.



Karol Kłos – latarnik poeta.

sokości w osmiokąt, postawiono na wysokiej 19,5 m wydmie. Szczyt wieży latarni zwieńczony był przeszkloną latarną. Do wieży przylegał jednokondygnacyjny budynek, w którym mieszkali dwaj członkowie rodziny latarników obsługujących światło latarni. Początkowo źródłem światła była dwuknotowa lampa zasilana olejem rzepakowym, umieszczona wewnątrz soczewki Fresnela IV klasy. Wokół soczewki z białym światłem obracał się układ przesłon i dodatkowych soczewek koloru czerwonego. Takie rozwiązanie zapewniało pokazywanie białego światła z czerwonymi błyskami, co odróżniało latarnię Heisternest od Rozewia i Helu. Pierwszą modernizację systemu świetlnego latarnia przeszła w 1877 r. Usunięto wówczas kilka czerwonych soczewek i przesłon, zmieniając jednocześnie charakterystykę światła. W 1906 roku podjęto decyzję o kolejnej modernizacji, a wykonano ją w 1907 r. Polegała na położeniu nowej płyty, stanowiącej podstawę latarni, na już istniejącą płytę i tym samym powiększeniu samej latarni, co było potrzebne do zamontowania nowego systemu świetlnego latarni. Składał się z lampy gazowej o trzech knotach umieszczonych w koszulce żarowej o średnicy 50 mm, znajdującej się Aparacie Fresnela złożonym z dwóch soczewek. Było to najnowsze rozwiązanie sto-

sowane w pruskich latarniach morskich w tym okresie. Zmieniono również po raz kolejny charakterystykę światła i zwiększono jego zasięg do 17 Mm.

Laterna była również wyposażona w obrotową przesłonę, którą wraz z optyką posadowiono na pływaku zanurzonej w rてci. W ten sposób zminimalizowano opory tarcia podczas obrotów tego systemu. Mechaniczny układ napędzający (tzw. system zegarowy) składał się z trybów i ciężarka na stalowej linie, który opadając w dół napędzał opisany system świetlny latarni. Czas opadania ciężarka wynosił 17 godzin, dzięki czemu latarnicy nie musieli często kręcić korbą i podnosić go do górnego położenia.

W nowej laternie, jako system grzewczy zamontowany był grzejnik wodny i rurociągi rozprowadzające ciepłą wodę z pieca umieszczonego w przedsionku.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w roku 1918, latarnia Heisternest przeszła pod jurysdykcję polską i otrzymała nazwę Jastarnia Bór. Pomimo modernizacji, jaką latarnia przeszła na początku XX wieku, w 1936 roku, po przeprowadzeniu wnikliwych analiz zdarzających się nadal katastrof statków w tym rejonie, podjęto decyzję o wyłączeniu młodej jeszcze latarni w Jastarni Borze i zastąpieniu jej światłem nawigacyjnym w innym rejonie półwyspu.

Latarnia morska na Górze Szwedów 1936-1990

Pod budowę nowej latarni wybrano wysoką, 19 m wydnię noszącą nazwę Góra Szwedów. Latarnię Góra Szwedów zaprojektowano w 1931 roku. Była to pierwsza typowo polska latarnia morska, zbudowana w okresie międzywojennym. Na szczycie wydmy stanęła siedemnastometrowa, stalowa, ażurowa wieża zakończona okrągłą latarną z kopulastym daszkiem, umieszczona na dwumetrowej podbudowie z betonu. Wewnątrz zainstalowano światło elektryczne (żarówkę o mocy 500 W umieszczoną w soczewce) i najnowsze urządzenia techniczne pozwalające na dozоровanie jej z oddalonej o kilka kilometrów latarni w Helu. Jej obsługa należała do helskich latarników, którzy z odległego o ok. 3 km Helu sprawowali też okresowy nadzór nad Górą Szwedów. Po raz pierwsze światło latarni zapalono w 1936 roku, wygaszając jednocześnie latarnię w Jastarni Borze, którą w chwili wybuchu wojny, we wrześniu 1939 roku wysadzili w powietrze polscy żołnierze, aby utrudnić namiary niemieckiej artylerii, ostrzeliwującej obiekty na Helu.

Ponieważ zapalenie i gaszenie światła na Górze Szwedów odbywało się zdalnie, spisy światła i wiadomości żeglarskie z okresu jej funkcjonowania, podawały

zawsze informację, iż na tym świetle tak do końca nie można polegać. Przez lata wieża ulegała systematycznej dewastacji. Jej ażurowa konstrukcja sprzyjała wspinaczce, co skrzętnie wykorzystywano. Aby temu zapobiec, od dołu obłożono ją metalowymi płytami. Niestety, zabieg nie powstrzymał ani miłośników sportów ekstremalnych, ani wandalów. Kradziono kable, niszczone urządzenia i soczewki. W związku z postępującymi zniszczeniami i rozwojem urządzeń nawigacyjnych, podjęto decyzję o wyłączeniu latarni. Nastąpiło to w 1990 roku.

Z czasem, zdemontowano kopułę i znajdujący się wewnątrz system optyki. Co się z nim stało, nie wiadomo. Obecnie na wydmie stoi zdewastowana ażurowa konstrukcja wieży latarni morskiej.

Latarnia morska Jastarnia 1938-1939

Przez krótki okres w Jastarni świeciła jeszcze jedna latarnia morska. Była to ażurowa, metalowa wieża, podobna do konstrukcji wzniesionej na Górze Szwedów. Wybudowano ją na wysokiej wydmie koło Domu Zdrojowego w Jastarni. Na szczycie niewysokiej wieżyczki umieszczono okrągłą laternę, wewnątrz której zainstalowano lampę acetylenową. Butle z gazem zasilającym system świetlny znajdowały się przy podstawie konstrukcji. Latarnia wysyłała trzy białe błyski światła, co 4 sekundy. Zasięg światła wynosił tylko 4 Mm.

Również i ta latarnia nie przetrwała do czasów współczesnych. W roku 1939 spotkał ją taki sam los, jak jej poprzedniczkę, latarnię Jastarnia Bór. Do dnia dzisiejszego na wydmie pozostały jedynie cztery kotwy przypominające nielicznym o jej istnieniu. W latach 50. XX w. obok tego miejsca wzniesiono obecną latarnię Jastarnia.

Czasy powojenne

Już w 1945 r. ze względu na dużą potrzebę funkcjonowania światła nawigacyjnego w środkowej części półwyspu, stacjonujący w Jastarni oddział radziecki, w celu podniesienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie, zamontował światło nawigacyjne na wieży pobliskiego kościoła.

Zainstalowano tam aparat świetlny składający się z palnika gazowego i butli gazowej (gaz acetylen). Światło widoczne było z odległości 10 Mm. 6 listopada

1945 roku nastąpiło przejęcie latarni (znajdującej się na wieży kościoła) od przedstawicieli radzieckiej Hydrografii przez pracowników Służby Hydrograficznej Głównego Urzędu Morskiego.

Na mocy porozumień, całą aparaturę i wszystkie niezbędne prace potrzebne przy obsłudze urządzeń świetlnych przejęła strona polska, a pierwszym latarnikiem został Józef Linert. Jeszcze w styczniu 1946 r. pracownicy Służby Hydrograficznej GUM byli zdania, iż w niedalekiej przyszłości nie należy budować nowej latarni w Jastarni, ponieważ funkcjonujące światło na wieży kościoła doskonale spełnia swoje zadanie. Tymczasem w listopadzie tego samego roku na plaży w Jastarni postawiono 8 m słup, na którym umieszczono białe, elektryczne światło błyskowe zastępując w ten sposób światło acetylenowe znajdujące się na wieży kościoła. Co było przyczyną takiej decyzji, trudno dziś ustalić. Niemniej była to kolejna, postawiona po wojnie, prowizoryczna latarnia morska w Jastarni. Funkcjonowała do końca lat 40., kiedy to podjęto decyzję o wzniesieniu nowej wieży na wydmie w okolicy Domu Zdrojowego.

Co spowodowało zmianę decyzji dotyczącej pobudowania właściwej latarni w Jastarni, jeszcze nie udało się ustalić. Faktem jest jednak, iż w 1950 roku niedaleko miejsca starej, przedwojennej, ażurowej latarni, po której widoczne są pozostałości fundamentów ze śrubami kotwiącymi, postawiono nową latarnię morską. Do tego celu wykorzystano kolumnę buczka mgłowego przeniesioną z rejonu latarni morskiej Stilo. Kolumna w kształcie walca o średnicy 1,6 m została posadowiona na betonowym cokole o wysokości 2,4 m. Poszczególne elementy konstrukcji wykonane są z nitowanych blach stalowych, łączonych pomiędzy sobą na śruby. Kolumna latarni pomalowana jest w poziome, biało-czerwone pasy i zwieńczona dziesięciokątną laterną ze stożkowym dachem. W środku konstrukcji biegną 42 schody zakończone metalową drabinką, prowadzące do wnętrza laterny. System świetlny składa się z zainstalowanych w zmieniaczu dwóch 500 W żarówek, umieszczonych w soczewce Fresnela, posadowionej na stole obrotowym.

Zasięg światła latarni wynosi 15 Mm, jest ono widoczne od strony otwartego morza i Zatoki Puckiej.

Latarnia jest dozorowana przez trzech latarników, dwóch mężczyzn i kobietę, obecnie jedyną latarniczkę pozostającą w służbie.

Grażyna Kohnke zawód ten wykonuje od roku 2005. Swoją pracę uważa za przygodę życia, gdyż będąc żoną latarnika złapała „latarniczego bakcyła” i gdy tylko nadarzyła się okazja, sama została latarnikiem. Mąż pani Grażyny, Leon Kohnke jest starszym latarnikiem w Jastarni. Pochodzi ze starej rodziny latarniczej. Co prawda ojciec pana Leona nie był latarnikiem, ale byli nimi wuj Antoni Dettlaff oraz ojciec wuja Alfons Dettlaff, który pełnił służbę na latarni Heisternest – Jastarnia Bór. Leon Kohnke swoją przygodę zawodową związaną z latarnią morską rozpoczął w 1985 r. i jak na razie nie myśli o emeryturze. Trzecim latarnikiem tej niewielkiej latarni morskiej jest Karol Kłos – latarnik poeta. Z wykształcenia elektryk, ale w czasie długich godzin samotnej służby pisze wiersze.

Latarnia w Jastarni ze względu na swoją konstrukcję nie jest udostępniona do zwiedzania. Pełniący w niej służbę latarnicy, mają jednak nadzieję, iż dzięki niewielkim zmianom konstrukcyjnym, które być może zostaną wykonane w przyszłości, latarnia po zakończeniu służby nawigacyjnej, która kiedyś nieuchronnie nastąpi, będzie mogła zostać wieżą widokową i służyć licznie odwiedzającym Jastarnię turystom.

Dr Iwona Pietkiewicz Akademia Marynarki Wojennej

Latarnia Heisternest, później Jastarnia Bór.

Fot. ze zbiorów A. Lysiejko



Przyjemny wyraz twarzy

75 lat temu, w styczniu
1935 roku, „Morze” pisało:



Z Gdyni do Ameryki

(...) Polska flota handlowa liczy ogółem 55 statków powyżej 100 BRT. o łącznej pojemności 64.358 BRT., w tym statków morskich (bez statków pomocniczych i żeglugi przybrzeżnej) jest 24 o łącznej pojemności 60.143 BRT. Statki te należą do 4-ch przedsiębiorstw okrętowych.

(...) pomyślnie kształtują się przewozy pasażerskie na statkach polskich. Linja Gdynia – Ameryka pomimo panującej nadal stagnacji ruchu emigracyjnego zwiększyła na trasie amerykańskiej swoje przewozy, osiągając w ciągu 9 miesięcy roku 1934 cyfrę pasażerów, odpowiadającą prawie całorocznym przewozom z 1933 r. Linja Palestyńska w ciągu swojej rocznej egzystencji przewiozła ca 20.000 osób. Nadal cieszą się powodzeniem wycieczki morskie, organizowane na statkach polskich. (...)

Specjalnie ostre warunki walki konkurencyjnej, panujące na Atlantyku północnym, zmusiły Linję Gdynia – Ameryka do zamówienia dwóch nowych statków transatlantycznych, odpowiadających wszelkim nowoczesnym wymaganiom żeglugi. Statki te budowane są we Włoszech. Każdy z nowych statków będzie ca dwukrot-

nie większy od s/s „Polonia”. Będą one mogły zabierać po około 760 pasażerów. Podróż z Gdyni do Stanów Zjednoczonych odbywać się będzie w 8 dni i kilka godzin (obecnie trwa ona przeszło 13 dni). (...) Nowe statki będą najszybsze i najbardziej nowoczesne z pośród statków transatlantycznych, zachodzących na morze Bałtyckie i dzięki temu należy się spodziewać, że zdobędą sobie nie tylko klientelę polską, lecz również państw skandynawskich, bałtyckich z Europy Wschodniej. Nowe statki nosić będą nazwy „Piłsudski” i „Batory”. Wodowanie pierwszego statku odbyło się w grudniu ub. roku.

(Polska flota handlowa)

Jachtem przez Atlantyk

(...) Pół roku na Bermudach minęło, jak jeden dzień. Odprawdzeni przez tłumy ludności odbijamy wreszcie od brzegu, płynąc aż do wieczora wśród eskadry motorówek.

Pogoda zapowiadała się piękna. Urozmaicaliśmy sobie czas i naszą skromną kuchnię łapaniem ryb (...).

Pewnego dnia, podczas prawie kompletnego sztilu zdrzemnąłem się na wachcie z przywiązaną do nogi liną od wędki. Obudziło mnie silne szarpnięcie za nogę... „Rybka” była, niestety, niewiele mniejsza od naszej „Dali”, i dla braku odpowiednio dużej „patelni” musieliśmy ją ułaskawić, dodając w prezencie spory kawał liny. (...)

Wreszcie 9 dnia podróży luna na horyzoncie... niebawem światła latarni morskich New-Yorku! Na kwarantannie tłum reporterów – którzy na kilka godzin przed naszym przyjazdem wiedzieli już o nas wszystko. Doprawdy tempo amerykańskie!

My za to pokazaliśmy żółwie tempo. Zaskoczył nas w samym porcie sztil... Władze, zebrane na przystani linii Gdynia – Ameryka, zmoczone ulewnym deszczem, musiały wysłać holownik, a reporterzy kazali nam – mokrym i zziębniętym – robić przyjemny wyraz twarzy do obiektywów. (...)

Wreszcie Buffalo... Na przystani Jacht Klubu bandera polska na maszcie! Na moło Rada Miejska, obok prezydium Jacht Klubu, delegacje ludności polskiej, niemieckiej i włoskiej, członkowie Ligi Morskiej i Recznej w mundurach, i oczywiście tłumy rodaków...

Salwa honorowa amerykańskich skautów morskich! Przybijamy do brzegu... najpiękniejsze dziewczęta Buffalo wręczają nam kwiaty... (...)

**(„Dal” w Ameryce,
por. Jerzy Świechowski)**

60 lat temu, w styczniu 1950 roku, „Morze” pisało:



Plan trzyletni wykonany!

Zbudowaliście i budujecie, pierwsi w historii naszego kraju, statki pełnomorskie. Wykonaliście plan 3-letni. Dobrze wykonaliście swoją robotę – pisze Minister Żeglugi Adam Rapacki w swoim przywitaniu do stoczniovców z okazji wykonania planu 3-letniego w ciągu 2 lat i 10 miesięcy. (...)

Imperialiści międzynarodowi, którym wtórowała wroga reakcja, obliczali okres odbudowy na dziesiątki lat, wykluczając oczywiście jakąkolwiek możliwość nowego budownictwa. Przeliczyli się jednak. Plan trzyletni odbudowy i przebudowy naszej gospodarki narodowej w ogóle, i jej części składowej gospodarki morskiej w szczególności, został nie tylko wykonany – ale i przekroczony.

Wykonanie tego planu stało się możliwe dzięki wielkiej, przyjacielskiej i bezinteresownej pomocy ZSRR. (...)

Dziś zespół Gdańsk-Gdynia pod względem obrotów wysunął się na pierwsze miejsca na Bałtyku i trzecie w Europie. Dziś porty polskie nie tylko są w stanie zabezpieczyć wszelkie potrzeby gospodarki narodowej, ale spełniają równocześnie bardzo poważną rolę w obsłudze potrzeb państw zaprzyjaźnionych i znajdujących się w naszym zapleczu portowo-morskim.

**(Kurs! Socjalizm!,
Romuald Wierzyński)**

Niedola robotnika portowego

Do Nabrzeża Indyjskiego w Gdyni przycumował m/s „Generał Walter”, nasz wielki drobnicowiec oceaniczny. Daleką przebył drogę: 24 czerwca 1949 r. wyruszył on do portów Indii i Pakistanu, inaugurując czternastą z kolei nowootwartą linię regularną polskiej żeglugi. (...) Wró-

cił po 5 miesiącach, po to, aby po paru-dniowym postoju ruszyć ponownie nowo wytyczonym szlakiem. (...)

26 września. Rozpoczął się załadunek towarów z barek na nasz statek, na wysokości Portu Williams. Obserwujemy hinduskich robotników portowych. Półnaczy, drobni, słabi mężczyźni całymi grupami uwijają się po naszym pokładzie i ładowniach, przesuając ciężkie bele towarów i wykrzykując co chwila swoje „e-joos! e-joos!”. (...)

Robotnik portowy zarabia średnio do dwóch i pół rupii. Żywność jest tu jednak bardzo droga. Hindusi jedzą niewiele chleba, który można spotkać tylko na stole bogaczy. Najpopularniejsze potrawy hinduskie, to kasza i ryż. Klimat tutejszy sprzyja rozwijaniu się różnych chorób. Cholera, tyfus, dżuma i ospa dziesiątkują często mieszkańców całych połaci kraju, a epidemiom tym sprzyjają skandaliczne warunki sanitarne i nędza mas pracujących. Mieszkaniec Kalkuty nie dziwi się wzmiankom w lokalnej prasie, że „dziś zanotowano w mieście tylko 30 zgonów na cholerę”. (...)

Ali opowiedział mi wiele o życiu hinduskich robotników i chłopów. Opowiedział o rosnącej świadomości ludu, który zrywa się do walki o lepsze jutro, o chęci włączenia się do międzynarodowego ruchu klasy robotniczej.

**(Indyjski rejs „Generała
Waltera”, Józef Balcerak)**

Super superstatki

Mogłoby się wydawać, że na tle panującego obecnie kryzysu w żegludzie kapitalistycznej zahamowany został pęd do budowy superstatków-gigantów, tym bardziej, że ich inicjator sprzed kilku lat - A. S. Onassis - wykazuje ostatnio znacznie większe zainteresowanie super-spie-waczką p. Marią Callas.

Jednak superstatki-giganty znalazły sobie innego, równie możnego protektora. Jest nim armator amerykański (oczywiście również spod „taniej bandery”) D. K. Ludwig. Jego własnością są obecnie największe statki towarowe świata - superziornikowiec-gigant „Universe Apollo” o nośności 104 520 tdw oraz seria superziornikowców o nośności po 87 500 tdw. (...)

Niedawno Ludwig zaszokował innych armatorów rozpoczęciem budowy - jeszcze większego statku, a mianowicie - zbiornikowca o nośności ok. 110 000 tdw. Stępkę położono w końcu października 1959 r. w stoczni w Kure, a wodowanie przewidziane jest na kwiecień lub maj 1960 r. Statek ma się nazywać „Universe Daphnis” i będzie kosztował ok. 17 mln dolarów.

Onassis zdystansował również jego szwagier - S. Niarchos, dla którego stocznia w Quincy z początkiem października 1959 r. rozpoczęła budowę zbiornikowca o nośności 106 500 tdw. (...) Rozmiary tego statku przedstawiają się następująco: długość 287 m, szerokość 40 m, zanurzenie 15 m. Jak z tego wynika statek ten nie będzie mógł przechodzić przez Kanał Sueski ani przez Kanał Panamski. (...)

Natomiast Onassis zadawała się tymczasem „mniejszych” statkami, bowiem zbudowane dla niego w Kilonii (NRF) zbiornikowce nie przekraczają nośności 65 000 tdw. (...)

(I znów superstatki-giganty)

Opr. Czesław Romanowski

i

Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

*Morskie Skrzydła
Rzeczypospolitej (XIII)*



Wellington X, zastąpił
wysłużone Wellingtony IC
(na zdjęciu „S” HZ258).

304

w Coastal Command

26 stycznia 1943 roku odszedł dowódca Dywizjonu mjr pil. Kazimierz Czeto- wicz. Na jego miejsce wyznaczono kpt. pil. Mieczysława Pronaszko, dotychczasowego dowódcę eskadry „A”. Nowym do- wódcą eskadry „A” został kpt. obs. Cze- sław Korbut, zaś kpt. pil. Zbigniew Gał- czyński nawigatorem Dywizjonu. Do jed- nostki przybył również jej pierwszy do- wódca pplk pil. Jan Biały. Chciał latać i walczyć. Przydzielono go jako drugiego pilota do załogi kpt. pil. Emila Ladro. Wkrótce załoga ta okryła się chwałą. W nocy siedem samolotów Dywizjonu wzięło udział w nalocie na instalacje por- towie Bordeaux. Oblodzenie i warunki at- mosferyczne spowodowały zawrócenie pięciu z nich przed dotarciem do celu.

Loty na patrolu 8 lutego okazały się pechowe dla dwóch załóg. Pierwszą była załoga samolotu „V” (HE103), pilotowa- nego przez por. pil. Jana Wróblewskiego. Powracając z patrolu w trudnych warun- kach atmosferycznych nie mieli możliwo-

ści lądowania na nieznanym terenie. Wszy- scy wyskoczyli ze spadochronami. Łądu- jąc na ślepo odnieśli obrażenia – por. pil. Jan Wróblewski został ranny w ramię, por. pil. Kazimierz Dobrowolski w nogę, zaś sierż. Stanisław Malczyk spędził noc za- wieszony na drzewie, co skończyło się wstrząsem i wychłodzeniem. Całą trójkę hospitalizowano w szpitalu w Oswestry. Pozostali członkowie załogi wylądowali szczęśliwie.

Nieco więcej szczęścia miała załoga Wellingtona IC „D” (DV671) st. sierż. pil. Jana Bakanacza. W wyniku awarii instala- cji paliwowej przymusowo lądowali na plaży niedaleko lotniska Dale. Sześciu lotników wyszło bez szwanku.

Najstarszy pilot

Następnego dnia, 9 lutego 1943 r., na patrol w rejon Zatoki Biskajskiej wystar- towały cztery Wellingtony. Wśród nich była załoga Wellingtona IC „K” (W5718)

w składzie: kpt. pil. Edmund Ladro, pplk. pil. Jan Biały (jako drugi pilot), por. obs. Stanisław Płachciński (nawigator załogi), sierż. rtg. Kazimierz Chłopicki oraz strzel- cy pokładowi, sierżanci Władysław Piskor- ski i Antoni Ulicki.

„Zadanie: lot po nakazanej trasie nad Oceanem Atlantyckim do Zatoki Biskaj- skiej celem bombardowania niemieckich okrętów podwodnych.” – zapisał w pa- miętniku pplk pil. J. Biały. „Na krótkiej odprawie w Operations Room podano komunikat meteo, który przewidywał dobrą pogodę i widoczność na trasie oraz silny, zachodni wiatr. Wystartowa- liśmy dobrze przed wschodem słońca, by o świcie znaleźć się nad pełnym oce- anem, w przypuszczalnym rejonie wynur- zania się okrętów podwodnych.

Loty nad oceanem wykonywano w dzień, pojedynczymi samolotami, aby zauważyć okręt podwodny na powierzch- ni morza. Z drugiej strony dzienny lot zwiększał niebezpieczeństwo napotka-

nia niemieckich myśliwców, działających przeważnie kluczami po trzy samoloty. Po zauważeniu okrętu należało go natychmiast atakować bombami głębinowymi. Najbardziej skuteczne było trafienie go w momencie zanurzania się. Celność bombardowania można było prawie natychmiast zauważyć po plamach oliwy na powierzchni morza. Fotografia rozlanych plam oliwy była dowodem, że okręt podwodny został zatopiony.

W czasie lotu nad Biskajami nie zauważyliśmy niczego szczególnego. W locie powrotnym, mniej więcej w połowie trasy między Hiszpanią a Anglią, nad oceanem, usłyszałem w słuchawce „intercomu” alarmujący głos tylnego strzelca, że widzi na horyzoncie cztery niemieckie, długodystansowe samoloty myśliwskie Ju-88. Cała załoga została natychmiast zaalarmowana. Strzelcy samolotowi zameldowali na swych stanowiskach gotowość do otwarcia ognia. Prawie natychmiast nadleciały niemieckie samoloty, rozpoczynając atak od tyłu i z boku, z przewagą wysokości w stosunku do nas około 100 m.

Rozważając z kpt. E. Ladro niejednokrotnie na ziemi, możliwość zaatakowania własnego samolotu przez myśliwce nieprzyjaciela, doszliśmy do wniosku, że najskuteczniejszym środkiem obrony będzie atakowanie własnym samolotem maszyny przeciwnika przez wykonywanie odpowiednich skrętów. Liczyliśmy się z tym, że własne karabiny maszynowe mogą być niewystarczające dla skutecznej obrony. Z chwilą rozpoczęcia ataku należało obniżyć lot do wysokości kilku metrów nad poziomem wody, by uniknąć ataków od dołu i wyrzucić bomby głębinowe, by uniknąć eksplozji w wypadku trafienia bomby pociskiem.

Wobec ogromnej przewagi lotników niemieckich, zastosowaliśmy ten manewr, który okazał się skutecznym. Nasz lot na wysokości kilku metrów nad poziomem morza, chronił nas przed atakami z dołu. Pod nami przewalały się fale gnane silnym zachodnim wiatrem. Rozpoczęła się walka. Przy sterach był kpt. E. Ladro, doświadczony i znający swój fach pilot. Ja stałem z boku, wskazując niemieckie ataki i kierunek naszego, nagłego skrętu.

Po kilku minutach walki, jeden samolot niemiecki odłączył się od klucza, możliwe, że został uszkodzony ogniem k.m. naszego przedniego strzelca. Pozostałe trzy Ju-88 bez przerwy atakowały Wellingtona, krążąc dookoła naszego sa-



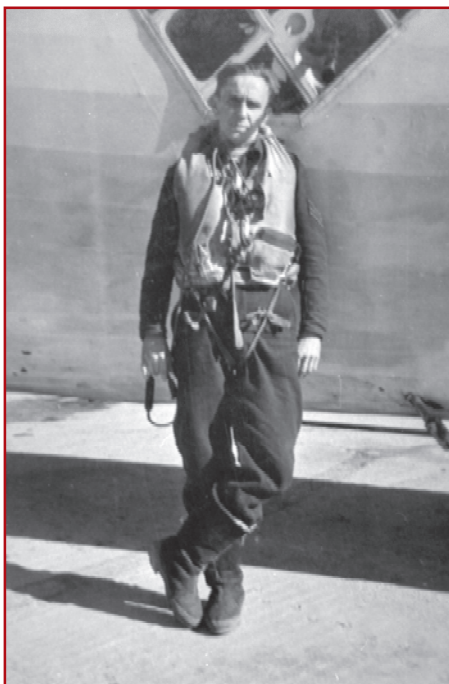
Kolejna Wielkanoc na obcej ziemi.



Kpt. pil. Edmund Ladro, jeden z najlepszych pilotów w Dywizjonie.



Wellington IC „K” (W5718) - na tym samolocie załoga kpt. pil. Edmunda Ladro stoczyła zwycięską walkę z czterema Junkersami Ju-88.



Kpt. pil. Mieczysław Pronaszko, piąty dowódca 304 Dywizjonu.

molotu i ostrzeliwując za każdym atakiem. Nasz przedni strzelec został ciężko ranny. Przednia wieżyczka została ugodzona pociskiem z działka, przy czym ja również byłem kontuzjowany odłamkiem pocisku. Mogłem jednak nadal współpracować z pilotem. Tylny strzelec miał uszkodzone urządzenia celownicze. Byliśmy prawie bezbronni. Jedyłą naszą obroną pozostał atak, pozorowany atak, przez gwałtowne skręty samolotu na wprost atakującego Niemca. Groziło to w każdej chwili zderzeniem, jed-

nak nerwowo wytrzymywaliśmy tę ewentualność – w ostateczności wobec zdecydowanej przewagi wroga, nie mieliśmy nic do stracenia, na wypadek zderzenia zarówno nasz, jak i niemiecki samolot pójdą na dno oceanu. Niemcy nie wytrzymywali jednak nerwowo naszych pozorowanych ataków i uciekali z dogodnej do strzału pozycji przeważnie w górę.

Radiotelegrafista, od chwili rozpoczęcia walki, nawiązał łączność z naszym lotniskiem w Anglii, skąd otrzymał rozkaz podawania bez przerwy przebiegu walki. Napracował się chłopak nie mało – czasem znalazłem sekundę, by go poczęstować papierosem. Walka trwała dokładnie 59 minut. Po tym czasie trójka Junkersów odłączyła od nas.

Po godzinnym kotłowaniu się nad oceanem nie znaleźmy naszego położenia. Zwróciliśmy się do bazy o podanie kursu powrotnego. Na szczęście silniki i radiostacja nie były uszkodzone. Prowadzenie samolotu nie było połączone z trudnościami. Gdy Niemcy odlecieli, wyciągnęliśmy z przedniej wieżyczki ciężko rannego strzelca. Był nieprzytomny. Poza zdjęciem szelek spadochronu i rozluźnieniu kombinezonu żadnej pomocy nie mogliśmy mu udzielić. Rozzerwanie się pocisku na stalowych klamrach szelek spadochronu, mogło przypuszczalnie uratować go od śmierci.

Lotnisko, na którym wylądowaliśmy, było bazą brytyjskich dalekodystansowych myśliwców. Po opuszczeniu nasze-

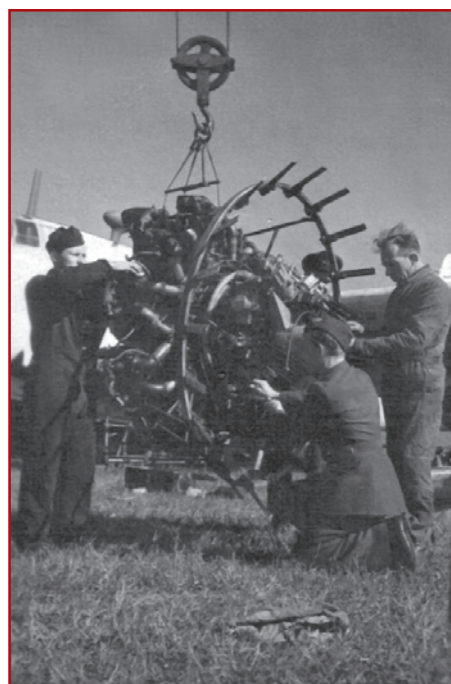
go Wellingtona spotkaliśmy kanadyjskiego majora – S/L Cartridge'a. Powiedział nam, podnosząc w górę kciuk prawej ręki, że prowadził nad oceanem klucz trzech samolotów myśliwskich Beaufighter. Ten klucz napotkał trzy Ju-88, które nas atakowały. Po kilkuminutowej walce wszystkie Junkersy zestrzelono.

Brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa, zarządziło konferencję prasową, na której kpt. E. Ladro i ja oraz major Cartridge przedstawiliśmy przebieg akcji. Sprawozdanie z niej, jako przykład współpracy aliantów, znalazło się następnie na łamach prasy brytyjskiej i polskiej. Dziennikarz z „Daily Herald” nazwał mnie najstarszym pilotem w lotnictwie działającym operacyjnie jako pilot. Miałem wówczas 45 lat. W artykule występuję jako Anton. Nie pozwoliłem ze zrozumiałych względów (możliwość represji w stosunku do rodziny w okupowanej Polsce), na podanie mego nazwiska, jak i zamieszczenie fotografii.

Nasi mechanicy oglądając podziurawiony pociskami samolot, kręcili głowami, nie mogąc uwierzyć, że pociski wybierały najmniej wrażliwe części samolotu. No cóż, jak mówi żołnierskie przysłowie – człowiek strzela, a Pan Bóg kule nosi”.

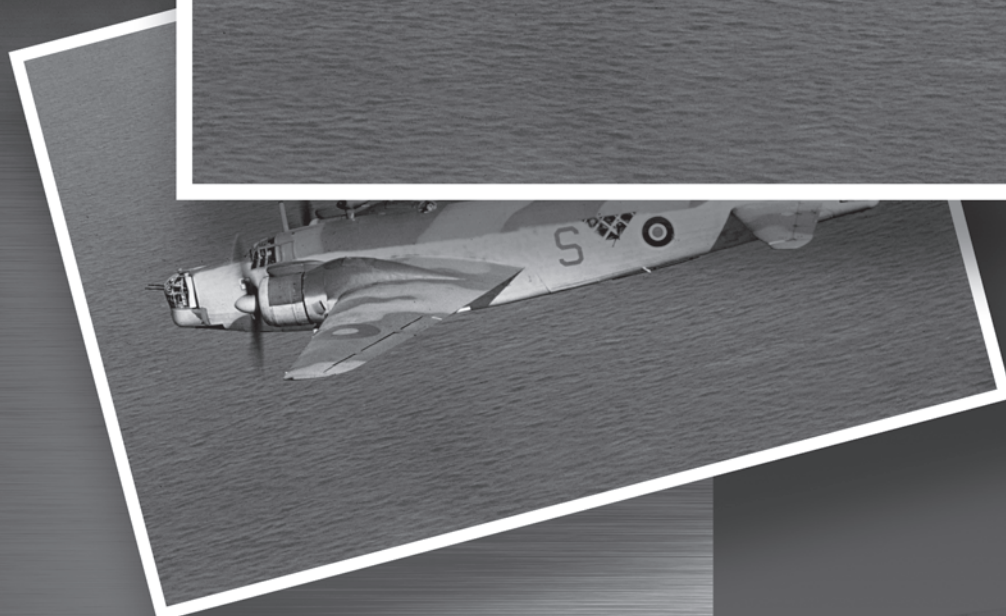
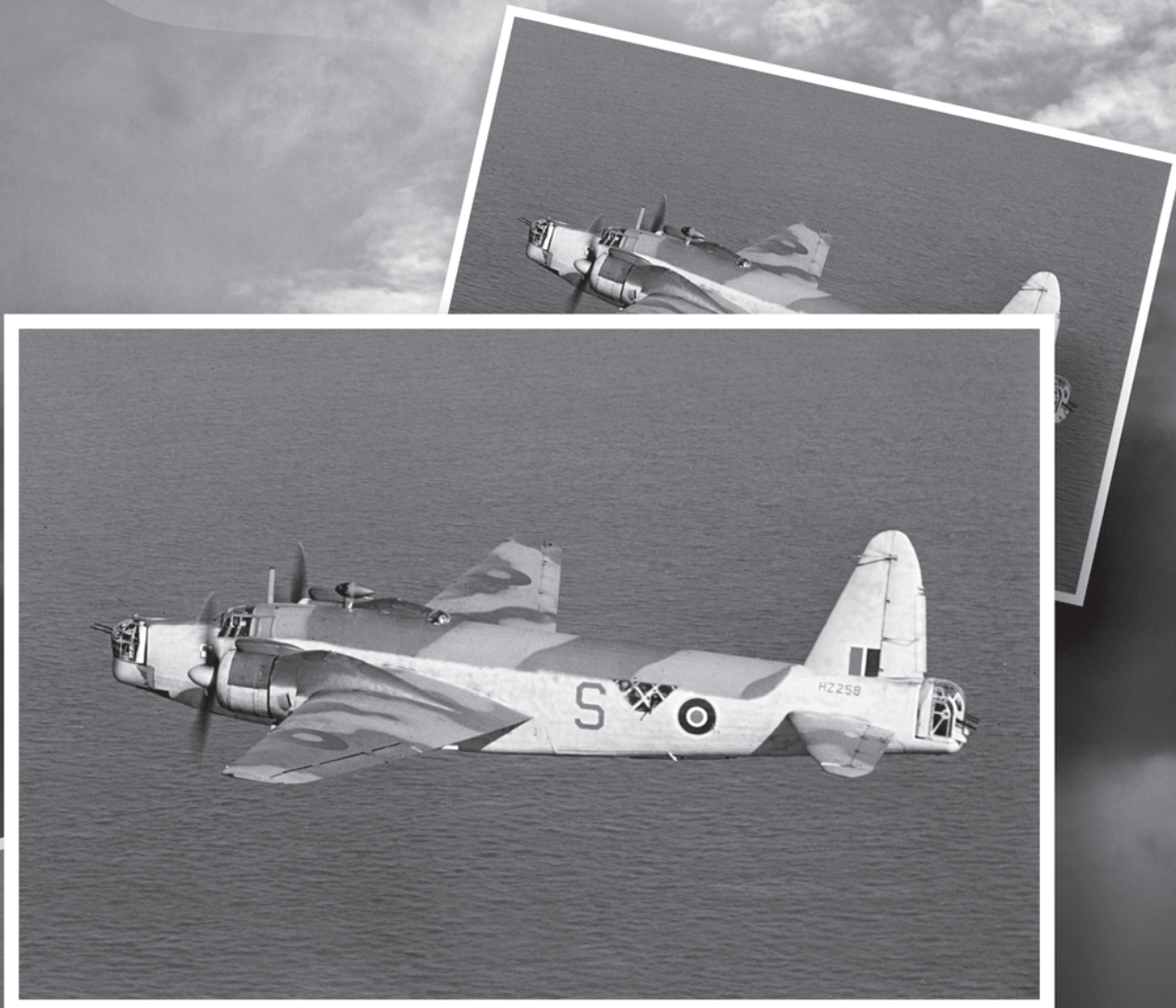
Walka z okrętami podwodnymi

W tym czasie Lotnictwem Obrony Wybrzeża dowodził Air Marshal (gen.



Mechanicy podczas obsługi silników. Od ich ciężkiej pracy zależała gotowość bojowa Dywizjonu.

Wellington X (HZ258) „S”



**Czytaj i zbieraj pocztówki
z morskimi samolotami.**



Wellington X HZ258 na starcie.



Wellington X podczas lotu.

dywizji) Sir John C. Slessor. Składało się ono z czterech grup - 15, 16, 18 i 19. Polski dywizjon walczył w ramach 19 Grupy, wraz z 16 dywizjonami: brytyjskimi, amerykańskimi, australijskimi, kanadyjskimi i jednym czeskim. Jej dowództwo mieściło się w Plymouth.

W lutym Dywizjon otrzymał także dwa nowe, białe Wellingtony X (jeden z nich to HZ258), które w marcu rozpoczęły służbę obok wysłużonej wersji IC. Nowa wersja otrzymała m.in. mocniejsze silniki typu Herkules VI, lepsze uzbrojenie obronne, była też przystosowana do ataku torpedowego. Dywizjon kontynuował loty patrolowe do zwalczania okrętów podwodnych w rejonie Zatoki Biskajskiej. Równocześnie szkolono nowe załogi.

Tak wspomina je ówczesny por. pil. Edward Zarudzki: - *Załogi rozpoczęły latanie. Przypominam sobie dobrze mój pierwszy lot. Leciałem z moim nawigatorem w załodze Stanisławem Piątkowskim, który był bardzo dobrym fachowcem, dlatego że przerzucił się z nawigacji nocnej na nawigację dzienną, którą wytłumaczono nam tylko teoretycznie. Nawigacja ta polegała na nawigacji morskiej, obliczaniu trójkąta wiatrów na podstawie szybkości własnej samolotów, na podstawie szybkości kierunku wiatru i tak samo trasy lotu. Nasza pierwsza wyprawa na zachód odbywała się do patrolu poza wysepką Rocol. Wyspa Rocol jest to fragment ogromnej platformy granitowej zatopionej w Atlantyku, leżącej 500 km na zachód od Szkocji, więc*

trzeba było przelecieć 500 km, żeby znaleźć tę wysepkę. Wysepka ta była mniej więcej wielkości dużego domu wystającego z fal, to było wszystko, naokoło niej pieniało się morze i ten mały punkcik musieliśmy znaleźć po 500 km drogi i od niego rozpocząć nasz patrol. Robiło się go systemem wachlarza, wycinając trójkąty w ten sposób, że odlatywało się od punktu początkowego, później zwracało się w poprzek tej trasy i wracało się z powrotem. Robiło się to dlatego, że okolica Rocol była ulubionym miejscem U-Bootów do leżenia na dnie, wyczekiwania, nasłuchiwania, kiedy nadchodzi konwój płynący do Ameryki z Liverpoolu, czy Belfastu, lub płynący z Ameryki do Anglii czy Szkocji.

Lot odbył się wyjątkowo bez niespodzianek, lecieliśmy trasą naznaczoną. Staralem się latać jak najstaranniej, najdokładniej. Najważniejszymi instrumentami pokładowymi były kompas i żyroskop. Poza tym nawigator obliczał wszystkie elementy lotu i dopiero uczyliśmy się, jak rozpoznawać szybkość wiatru na powierzchni morza z kształtu i kierunku fal. Wszystkie te rzeczy zgrały się dobrze. Wreszcie na horyzoncie pojawił się ten punkcik, do którego lecieliśmy i okazało się, że wysepka Rocol, otoczona pianami, na której gnieźdzą się tylko ptaki, miała płaski szczyt, na którym było troszkę trawy, jakiegoś zielonego materiału. Zrobiliśmy okrążenie i następny trójkąt nawigacyjny, aby powrócić od wyspy Rocol do bazy. Nie mieliśmy żadnych trudności, lot trwał tylko pięć i pół godziny, bardzo krótko jak na warunki Coastal Command.

24 marca załoga dowódcy Dywizjonu, ppłk. pil. Mieczysława Pronaszko, na „A” (DV735) stoczyła pięciominutową walkę z trzema dalekodystansowymi, czterosilnikowymi Focke-Wulfami Fw-200 „Condor”. W jej wyniku jeden z niemieckich samolotów został uszkodzony, po czym Niemcy wycofali się z walki. Polacy wyszli z opresji cało.

Dwa dni później załoga Wellingtona IC „F” (R3212), dowodzona przez chor. pil. Franciszka Targowskiego z nawigatorem por. obs. Janem Skwierzyńskim zauważyła wynurzony okręt podwodny. U-Bootu obrzucono bombami głębinowymi. Stwierdzono stale powiększającą się plamę olejową oraz pływające po powierzchni wody przedmioty. Orzeczeniem sztabu morskiego uznano atak za udany, zaś okręt za uszkodzony. 28 marca, załoga Wellingtona X „S” (HZ258) pi-

lotowanego przez sierż. Stanisława Murłowskiego, z nawigatorem por. obs. Stanisławem Płachcińskim, zaatakowała bombami głębinowymi zauważonego U-Boota. Cel został obramowany. Na powierzchni ukazała się plama oliwy i duże bąble powietrza. Okręt uznano za poważnie uszkodzony. Był to pierwszy bojowy lot na Wellingtonie X.

Integralna część Marynarki Wojennej

W końcu marca Dywizjon przesunięto na lotnisko Docking w hrabstwie Norfolk na wschodnim wybrzeżu Anglii oraz podporządkowano 16 Grupie.

Przebazowanie na nowe lotnisko tak opisywał kpt. pil. Jerzy Kranc. *„Dnia 2 kwietnia odleciał rzut powietrzny. Z łezką żalu spoglądaliśmy ostatni raz na stację, z którą bądź co bądź wiele nas łączyło. Nowa stacja przywitała nas wiosenną zielenią lotniska, które nie ma Runwayów (pasów startowych – red.). Nic też dziwnego, że Wellingtony podskakiwały na nierównej powierzchni lotniska jak niezdarne krowy, kiedy z wiosennym słońcem wyjdą na trawę.*

Po ustawieniu samolotów udaliśmy się na przygotowane przez kwatermistrzów kwatery. Eskadra „A” zajmuje dworek w Berrick House, eskadra „B” mieszka w Docking Hall. Personel ziemny został rozmieszczony w tak zwanych „Site’ach”, czyli barakach w pobliżu lotniska.

Co do naszej nowej pracy to wiemy, że Dyon ma być użyty do torpedowania nieprzyjacielskich okrętów u wybrzeży

Holandii i Francji oraz do bombardowania z małych wysokości”.

Żalugi rozpoczęły szkolenie w torpedowaniu okrętów na Wellingtonach X. Wpłynęło to na zmniejszenie wysiłku bojowego. Tylko załozce Wellingtona „H” (R1657), dowodzonej sierż. pil. F. Rybarczyka, z nawigatorem por. obs. T. Kołodziejem udało się, 9 kwietnia, zaatakować zanurzony okręt podwodny z wysuniętym peryskopem. Zrzucano pięć bomb głębinowych. Po kilku minutach zaobserwowano wydobywające się plamy oleju. Okręt został uznany za prawdopodobnie uszkodzony.

Święto Dywizjonu obchodzono bardzo skromnie, gdyż personel jednostki nie zdążył się jeszcze zagospodarować. *„W Wilię Świętą – pisał kpt. pil. Jerzy Kranc – odbył się Apel Poległych. Przy zniczu adiutant odczytał nazwiska „poległych na polu chwały, tych co nie powrócili z lotów bojowych i tych co zginęli śmier-*

cią lotnika”. Kapelan odmówił modlitwę, po czym Dyon odśpiewał modlitwę wieczorną.

W dniu następnym, ponieważ to był pierwszy dzień Wielkiej Nocy – delegacja oficerów i podoficerów podzieliła się „jajkiem” z żołnierzami. Wieczorem zespół polskich artystów wystąpił z koncertem. Po koncercie zaprosiliśmy artystów do kasyna oficerskiego na kolację, po czym wszyscy udali się do Berrick Mouse, gdzie mieszkała eskadra „A” na dalszy ciąg „party”. Tak w ogólnym zarysie wyglądało Święto Dyonu w 1943 roku”.

W kwietniu szef Kierownictwa Marynarki Wojennej wiceadm. Jerzy Świrski rozpoczął starania o utworzenie lotnictwa morskiego, jako integralnej części Marynarki Wojennej. Wiceadm. J. Świrski polecił swemu zastępcy kmdr. Karolowi Korytowskiemu uzgodnienie planów współpracy w tej sprawie z inspektoratem lotnictwa. Opierano się na wzorcach brytyjskich - RAF



Wellington X otrzymał silniejsze uzbrojenie obronne, czterolufową wieżyczkę tylnego strzelca typu Frazer Nash FN20.



Wellington X „V” HE488.



**Gen. bryg. obs. Stanisław Ujejski
dekoruje Krzyżem Walcznych
por. pil. Edwarda Zarudzkiego.**

Coastal Command, stąd uznano 304 Dywizjon za przyszłą część składową lotnictwa morskiego. Cztery miesiące później naczelny wódz gen. broni Kazimierz Sosnkowski zatwierdził projekt utworzenia lotnictwa morskiego podległego Marynarce Wojennej. Wówczas przy KMW powołano do życia komórke ds. lotniczych, kierowaną przez mjr. T. Mossakowskiego. Za pierwszoplanowe zadanie uznano specjalistyczne przeszkolenie personelu wydzielonego z Polskich Sił Powietrznych.¹

Tymczasem personel 304 Dywizjonu szkolił się i zapoznawał z Wellingtonami X. W maju samoloty tylko czterokrotnie brały udział w patrolach bojowych. 11 maja dwie załogi wystartowały z Dawidstow Moor na Wellingtonach IC, natomiast 18, 19 i 20 maja z lotniska Dale patrole przeciwko okrętom podwodnym wykonały dwie załogi na Wellingtonach X (por. pil. H. Mieleckiego „S” HZ258 oraz por. pil. B. Porębskiego HE445).

1 czerwca jednostka otrzymała 4 Wellingtony X (przekazane z czechosłowackiego 311 Dywizjonu). Do bazy lotniczej Docking przyprowadzili je czescy lotnicy. Były to maszyny o numerach HE494, HE455, HE304, HE302. Natomiast dwa dni później przekazano ostatnich 8 Wellingtonów IC do innych jednostek.

Wkrótce okazało się, że ta wersja samolotu nie nadaje się do torpedowania, w związku z czym dowództwo Coastal Command przesunęło jednostkę na powrót do 19 Grupy. W pierwszych dniach czerwca jednostka przebazowała się na lotnisko Dawidstow Moor w Kornwalii i otrzymała nowe samoloty w wersji dalekiego rozpoznania, Wellington XI i torpedowo-bombowe Wellington XIII. Ten ostatni typ, zwany „choinką”, od rządu anten na kadłubie, został wyposażony w najnowszy typ radaru ASV II, pozwalający na wykrywanie okrętów podwodnych podczas zanurzenia w dzień i w nocy.

Rutynowe patrole

W dniu 3 lipca na patrol nad Biskaje wystartowały 3 Wellingtony X. Jeden z nich (HZ575) z załogą por. pil. Mariana Nowaka nie powrócił do bazy. Ostatnia wiadomość załogi mówiła o walce z myśliwcami 40 mil na północny-zachód od Brestu. Polegli: por. pil. M. Nowak, sierż. pil. Roman Stręk, por. obs. Jerzy Błachowski oraz sierżanci Stefan Piłat, Jerzy Fedak oraz Henryk Szulgin. Angielska stacja nasłuchowa podchwyciła meldunek niemieckiego myśliwca o zestrzeleniu Wellingtona w tamtym rejonie.

8 lipca 1943 roku, 304 Dywizjon przeniesiono całkowicie do Coastal Command.

Duży wpływ na to miało uzyskanie przez Polaków najwyższej oceny w nawigacji wśród dywizjonów Lotnictwa Obrony Wybrzeża. W związku z nowym przydziałem samoloty otrzymały nowy kod literowy. Składał się on z cyfry „2” oraz następującej po niej indywidualnej literze samolotu. Tego samego dnia załoga Wellingtona X „S” (HZ258) sterowanego przez sierżanta pilota Stanisława Kiełtyka, z nawigatorem sierż. Stanisławem Salewiczem zauważyła wynurzonego U-Bootu. Podczas ataku przedni strzelec ostrzelał zanurzający się okręt. Zrzucano 7 bomb głębinowych. Zaobserwowano wydobywające się na powierzchnię przedmioty. Okręt uznano za prawdopodobnie uszkodzony.



Załoga por. pil. Edwarda Zarudzkiego, z lewej szef mechaników sierż. Brunon Wierciński.



Wspólne zdjęcie prezydenta RP Władysława Raczkiewicza z lotnikami 304 Dywizjonu - 15 sierpnia 1943 roku.

¹ IPMS, LOT.A.V.-1/3 XV. Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej i lotnictwa morskiego.

13 lipca trzy załogi wzięły udział w pierwszym patrolu przeciwko okrętom podwodnym na nowych Wellingtonach XIII (HZ576, HZ638, HZ646).

16 lipca załoga Wellingtona X (HE304) dowodzona przez sierż. pil. Stanisława Kiełtyka, podczas powrotu z patrolu została zmuszona, z powodu braku paliwa, opuścić samolot ze spadochronami. Wszyscy lotnicy, sierżanci: Stanisław Kiełtyka, Karol Pasieka, Stanisław Salewicz, Remigiusz Duszczał, Mikołaj Pawluczyk oraz Władysław Kaczan wylądowali bezpiecznie.

26 lipca zaginął nad Zatoką Biskajską Wellington XIII „W” (HZ640) z załogą: kpt. pil. Stanisław Roliński, sierż. pil. Romuald Zagórowski, kpt. obs. Władysław Jagiełło, por. strz. Józef Kulicki, sierż. strz. Stanisław Ehrlich i sierż. rtg Adam Zawiliński.

Trzy dni później, wkrótce po starcie, z powodu awarii silnika, pół mili od lotniska rozbił się Wellington X „K” (HE576). W rozbitej maszynie śmierć ponieśli mjr pil. Zygmunt Janicki oraz sierż. pil. Lech Rodziewicz. Pozostali lotnicy: kpt. obs. Tadeusz Kołodziejski i sierż. Karol Józwiak odnieśli poważniejsze obrażenia, natomiast sierż. Mieczysław Matlak oraz sierż. Feliks Zentara wyszli z katastrofy bez szwanku. Obu poległych lotników pochowano na cmentarzu w Newark.

Pod koniec miesiąca otrzymano uzupełnienie w ilości 14 Wellingtonów XIII oraz przekazano do innych dywizjonów ostatnie 4 Wellingtony X.

W sierpniu dywizjon kontynuował rutynowe patrole przeciw okrętom podwodnym. Tym razem na akcje wysyłano po kilka samolotów razem, w celu zmuszenia okrętów podwodnych nieprzyjaciela do przebywania pod powierzchnią morza. Dochodziło do coraz częstszych pojedynków z silnie uzbrojonymi w artylerię przeciwlotniczą U-Bootami. Luftwaffe również wysyłała dla ochrony swych okrętów zespoły myśliwskie liczące od kilku do kilkunastu samolotów. Rosły straty. Zdarzały się też pomyłki. I tak, 2 sierpnia polski samolot zaatakował klucz Mosquito. Na szczęście szybko zorientowano się w pomyłce.

10 sierpnia jednostkę zreorganizowano. Oddzielono wówczas część bojową (personel latający) od części technicznej (obsługi samolotów) formując 6304 Eskadrę Techniczną, o stanie osobowym 126 wojskowych pod dowództwem kpt. Tadeusza Papisa. Nowy etat dywizjonu Coastal Command (WAR/CC/169C) przewi-



Odpozynek przed kolejnym lotem.



Od czerwca 1943 roku, Dywizjon przebraja się w nowe Wellingtony XIII.

dywał 309 wojskowych, w tym 55 oficerów.

13 sierpnia z lotu patrolowego nad Zatokę Biskajską, nie powróciła załoga Wellingtona XIII (HZ638) w składzie: ppor. pil. Sylwan Kielan, sierż. pil. Witold Pastwa, kpt. obs. Stefan Widanka, sierż. strz. Kazimierz Czarncki, sierż. strz. Franciszek Górka oraz sierż. strz. rtg. Jerzy Dangel. Prawdopodobnie padli łupem niemieckich myśliwców.

Z okazji Dnia Żołnierza wizytował dywizjon prezydent RP Władysław Raczkiewicz. Wśród gości byli m.in. dowódca 19 Grupy Air Vice Marshal (gen. bryg.) B.E. Baker oraz gen. bryg. obs. Stanisław Ujejski, inspektor Polskich Sił Powietrznych. Goście i gospodarze wzięli udział we mszy świętej celebrowanej przez ks. mjr Szczepana Walkowskiego. Zaszło-

nym lotnikom wręczono odznaczenia, po czym prezydent odebrał defiladę pododziałów.

W Kronice Dywizjonu prezydent RP wpisał się tymi słowami:

„Oby danem Wam było w tej Księdze chwalebnych czynów jak najrychlej wypełnić kartę zwycięskiego triumfu nad wrogiem w rozstrzygającej walce o Wolność i Wielkość Polski”.

Mariusz Konarski & Andrzej Olejko



Zdjęcia ze zbiorów autorów, Edwarda Zarudzkiego, Brunona Wiercińskiego oraz Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Styczeń 2000 r.

1 – Nastąpiły zmiany w Zarządzie Stoczni Szczecińskiej Porta Holding Spółka Akcyjna, polegające na rozdzieleniu funkcji zarządu holdingu od operacyjnej działalności stoczni. W zarządach holdingu i stoczni byli ci sami ludzie. Jedyną osobą z zarządu holdingu, która nie wchodziła w skład zarządu stoczni był Marek Tałasiewicz. Prezesem obu spółek był dr Krzysztof Piotrowski. Ponadto, zarząd Stoczni Szczecińskiej SA powołał 9-osobową dyrekcję, z Markiem Janiakim jako dyrektorem naczelnym.

1 – Nowym prezesem zarządu, dyrektorem naczelnym C. Hartwig Szczecin Sp. z o.o. został dotychczasowy wiceprezes, dyrektor ds. spedycji morskiej Jerzy Wójtowicz (na zdjęciu z posłem Nitrasem).



5 – Sąd Gospodarczy w Koszalinie ogłosił upadłość Przedsiębiorstwa Połowów i Ushug Rybackich „Kuter” w Darłowie.

6 – Przedstawiciele Lloyd’s Register of Shipping i Polskiego Rejestru Statków: Anthony Muncer oraz dr Jan Jankowski przekazali na ręce prezesa Piotra Soyki certyfikat systemu zarządzania jakością ISO 9001 dla Gdańskiej Stoczni Remontowej im. J. Piłsudskiego.

22 – W Stoczni Szczecińskiej SA odbyło się wodowanie kontenerowca *CSAV Massella* o nośności 22 900 ton i zdolności przewozowej 1278 TEU, budowanego dla firmy MS Afrika GmbH z Hamburga.

31 – Zarząd Spółki POL-America wystąpił do Sądu Rejonowego w Gdyni z wnioskiem o ogłoszenie upadłości, uzasadniając, że zobowiązania spółki przekroczyły wartość jej majątku o ok. 12 mln zł.



skiem o ogłoszenie upadłości, uzasadniając, że zobowiązania spółki przekroczyły wartość jej majątku o ok. 12 mln zł.

20 lat temu

Styczeń 1990 r.

1 – Flota PLO liczyła tego dnia 97 statków o nośności 914 tys. ton, które obsługiwały 22 linie żeglugowe.

3 – Łodzie bojowe Ludowego Frontu Wyzwolenia Erytrei uprowadziły płynący z Port Sudanu do Massawy drobnicowiec PLO *Bolesław Krzywousty* wraz z 29 członkami załogi i 1 pasażerką. Polski statek w wyniku ostrzału został poważnie uszkodzony i osadzony na mieliźnie i nie nadawał się do dalszej eksploatacji.



4 – Po 40 latach ukazywania się, został zlikwidowany fachowy miesięcznik całej gospodarki morskiej pt. „Technika i Gospodarka Morska”. Zlikwidowano również gdyński oddział miesięcznika „Morze”.

17 – Imię *Radom* otrzymał ósmy i jednocześnie ostatni wielozadaniowy drobnicowiec zbudowany przez stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni dla linii południowo-amerykańskich PLO. Matką chrzestną była p. Halina Marcula – brygadzistka z Radomskiej Wytwórni Telefonów (na



zdjęciu razem z dyr. Technicznym PLO Ryszardem Ulanowskim).

25 – Nowym dyrektorem i pełnomocnikiem ministra ds. zarządzania i zagospodarowania majątku Stoczni Gdańskiej został inż. Jan Szyg, pełniący wcześniej funkcję I zastępcy dyrektora naczelnego. Poprzedni dyrektor, Czesław Tołwiński, na stanowisku od 1 grudnia 1988 roku, 3 dni wcześniej podał się do dymisji.



25 – W PLO odbyła się sesja Klubu Publicystów Morskich, z udziałem ok. 90 dziennikarzy z całej Polski poświęcona uprowadzeniu, przetrzymywaniu i uwolnieniu załogi m/s *Bolesław Krzywousty*, z udziałem m.in. dowódcy statku – kpt. ż.w. Andrzeja Sikorskiego, dyrektora naczelnego PLO Kazimierza Misiejuka oraz dr Michała Rosy – dyrektora ds. ekonomiki i rozwoju,



który skutecznie negocjował warunki uwolnienia porwanych marynarzy.

27 – Stocznia Gdańska, będąca od kilku dni spółką akcyjną pożegnała się z imieniem Lenina, które otrzymała 15 kwietnia 1957 r. Odpalenie liter na stoczniowej bramie odbyło się publicznie, m.in. z udziałem ks. Henryka Jankowskiego, który odpalił kropkę nad „i” ze słowa „Lenina”.

W polskich stoczniach zwodowano statek ro-ro (*Translubeca* - pierwszy z serii B-498) oraz okręt desantowy.

30 lat temu
Styczeń 1980 r.

3 – W stoczni „Wisła” w Gdańsku zwodowano statek *Szmaragd* – pierwszy z pięciu katamaranów budowanych przez stocznnię dla Żeglугi Gdańskiej. Są eksploatowane do dnia dzisiejszego.



6 – Prom *Silesia* zainauguował nową linię promową z Gdańska do Karlskrony.



17 - W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod semikontenerowiec *Rijeka Express*, pierwszy z serii B-181.

W polskich stoczniach zwodowano okręt hydrograficzny oraz dwa prototypy: katamaran pasażerski *Szmaragd* (typ KP-2) i żaglowiec szkolny *Pogoria* (typ B-79).

40 lat temu
Styczeń 1970 r.

1 – Reorganizacja polskiej żeglугi, w wyniku której PLO przejmuje całość żeglугi liniowej, natomiast w gestii PŻM pozostaje cała żegluga trampowa. Dodatkowo w PLO zmieniono strukturę komórek operacyjnych, powołując 4 zakłady eksploatacyjne.

1 – Likwidacja w Szczecinie przedsiębiorstwa Dalekomorskie Bazy Rybackie i przejęcie statków eksploatowanych przez tego armatora przez PPDiUR „Gryf”.

7 – Nadanie Zjednoczeniu Morskich Stocznii Remontowych uprawnienia do prowadzenia działalności z zakresu handlu zagranicznego.

W polskich stoczniach zwodowano statek szkolno-towarowy (*Profesor Szczegolew* - prototyp serii B-80) i okręt desantowy.

50 lat temu
Styczeń 1960 r.

1 – Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji SA „Warta” przejęło od PZU sprawy ubezpieczeniowe związane z żeglugą i innymi dziedzinami gospodarki morskiej.

19 – Gdański Urząd Morski przejął zbudowane w Stoczni Marynarki Wojennej dwa statki hydrograficzne *Hydrograf IV* i *Hydrograf V*.

W polskich stoczniach zwodowano 1 węglowiec.

60 lat temu
Styczeń 1950 r.

1 – Na mocy uchwały KERM z 4 października 1949 r. w sprawie centralnej dyspozycji w portach, powołano Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia (ZPGG) oraz Zarząd Portu Szczecin (ZPS), a także Centralny Zarząd Portów w Gdyni. Zarządy portów przejęły od urzędów morskich całą infrastrukturę portową, urządzenia techniczne, magazyny itp. Decyzja ta była I etapem nacjonalizacji przedsiębiorstw obrotu portowo-morskiego w Polsce.

W polskich stoczniach nie zwodowano żadnego statku.

70 lat temu
Styczeń 1940 r.

2 – W Londynie powstaje spółka Polish Polsteamship Agency Ltd. (PSAL) powołana przez Żeglugę Polską i Polbryt w celu zatrudnienia statków obydwu armatorów, by pozyskać w ten sposób środki na ich utrzymanie.

19 – Niemiecka stocznia Deutsche Werke Kiel AG w Koloni przejęła Stocznnię Gdyńską i przystąpiła do jej adaptacji do celów militarnych. Obiekty cywilne portu gdyńskiego i gdańskiego połączono w jeden obszar handlowy zarządzany przez Danziger Hafengesellschaft (Gdańskie Towarzystwo Portowe).

20-21 – *Batory* po raz pierwszy jako transportowiec wojskowy (troop carrier) przechodzi przez Kanał Sueski.



90 lat temu
Styczeń 1920 r.

9 – W Paryżu podpisano umowę z Niemcami, w której ustalono procedurę przejęcia władzy administracyjnej na obszarze przyszłego Wolnego Miasta Gdańsk przez główne mocarstwa sprzymierzone.

30 – Do portu gdańskiego przyplłynęły brytyjskie niszczyciele i krążownik z wojskiem, które stanowiło najliczniejszą siłę militarną wśród żołnierzy wojsk sprzymierzonych stacjonujących w tym mieście i nadzorujące przejęcie władzy od armii niemieckiej. Ostatnie oddziały niemieckie opuściły Gdańsk 8 lutego.

**Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski**

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.

Trzeba pracować dobrze



Fot. Wydawnictwo Finna

Kazimierz Leski
w 1938 roku.

Życie

właściwie przeżyte

Przed drugą wojną światową budował *Orla*, we wrześniu 1939 roku bronił Polski jako lotnik, podczas okupacji, na zlecenie wywiadu Armii Krajowej, przemierzał Europę w mundurze niemieckiego generała, walczył w Powstaniu Warszawskim, po wojnie organizował przemysł stoczniowy, uwięziony przez władzę ludową, w sumie dziesięć lat spędził w stalinowskim więzieniu, na koniec wszystko to spisał. Kazimierz Leski. Jeden z najbarwniejszych polskich bohaterów związanych z morzem.

Wspomnieniom nadał Leski tytuł „Życie niewłaściwie urozmaicone. Wspomnienia oficera wywiadu i kontrwywiadu AK”. Nawiązał w ten sposób do powieдения swojego dziadka, Marcina Olszyńskiego, którego prawie całe życie upłynęło w wieku XIX.

„Zwykł on mawiać: „Nasze czasy były takie monotonne! Młodzi będą szczęśliwi, będą mieli życie bardziej urozmaicone. Życie przyznało Dziadkowi rację w sposób – jak na moje potrzeby – przesadny – jeśli chodzi o rodzaj urozmaiceń – niewłaściwy” – napisał Leski.

Przy okazji wznowienia jego wspomnień, które ukazały się właśnie nakładem wydawnictwa Finna pod naszym

patronatem, pragniemy przypomnieć tę niezwykłą postać, której losy związane były także z dziejami Polskiej Marynarki Wojennej i przemysłu stoczniowego (z tej książki pochodzą wszystkie użyte w tekście cytaty i fotografie).

Holenderski kontrakt

Kazimierz Leski urodził się w 1912 roku w Warszawie. Młodość przeżywał w niepodległej już Polsce. Po ukończeniu szkoły średniej rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Państwowej Wyższej Szkoły Budowy Maszyn i Elektrotechniki im. H. Wawelberga i S. Rotwandda, które ukończył w 1936 roku. Potem wyjechał za granicę.

„Ostatnie kilka lat przed II wojną światową przepracowałem w Holandii, dokąd wyjechałem wiosną 1936 roku, bezpośrednio po uzyskaniu dyplomu inżynierskiego. Ponieważ i ówczesne cuda zdarzały się raczej rzadko, i nie obejmowały dziedziny uzyskiwania pracy, dostałem się tam dzięki znajomościom mojego Ojca reprezentującego w Polsce holenderskie budownictwo okrętowe. Rozpocząłem pracę w Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux w Hadze (popularnie zwanym NVSB) – centralnym holenderskim biurze konstrukcyjnym okrętów wojennych. Było ono utworzone przez cztery największe stocznie holenderskie: Amsterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdamsche Droogdok Maatschappij De Schelde z Vlissingen, Wilton Fijenoord z Rotterdamu oraz fabrykę maszyn i urządzeń Stork z Hengelo.

Jednym z pracowników tego biura był mój znajomy z jakichś historii sportowych, złoty medalista w żeglarstwie Igrzysk Olimpijskich w Amsterdamie – Kaageland. Miałem więc i przyjazną duszę, co bardzo ułatwiło mi wejście w środowisko.” - wspomina.

Dzięki inżynierskiemu talentowi, znajomości kilku języków i wcześniej ujawnionym zdolnościom wynalazczym, Leski szybko zabłysnął w pracy. Ponieważ nie miał doświadczenia w projektowaniu okrętów, postanowił wiedzę w tym zakresie uzupełnić kończąc Wydział Budowy Okrętów Politechniki w Delft. Największą przygodą podczas pobytu w Holandii okazała się dla niego praca przy budowie zamówionych w tamtejszych stoczniach przez Polską Marynarkę Wojenną dużych i nowoczesnych okrętów podwodnych *Orzeł* i *Sęp*.

Leski prawie nie wspomina o swoim wkładzie w ich powstanie. Był na to zbyt skromny. Tymczasem udział ten był znaczny. Jak podkreśla Stanisław Wielebski w książce „Inżynierowie okrętów”, Leski „dość szybko dał się poznać jako twórczy konstruktor, opracowując m.in. nowe, zasadniczo inne niż dotychczas stosowane, elastyczne posadowienie szybkoobrotowych (20 tys. obr. na min.) dmuchaw powietrza do przedmuchiwania balastów, co usunęło źródło dość częstych i trudnych do naprawy ich awarii w morzu. Zostało to bardzo dobrze ocenione i pan Kazimierz stał się samodzielnym konstruktorem w dziale maszyn”.

Orzeł został wodowany 15 stycznia 1938 roku. Nie bez pewnych problemów. Leski tak to opisuje: „Po zbudowaniu sań ślizgowych, podparciu na nich okrętu itp., otwarto śluzę pochylni i wszystko było gotowe do wodowania. Na trybunie znaleźli się notable, właściciele przemysłu okrętowego, przedstawiciele konstruk-

tora (NVSB), stoczni, no i oczywiście strony polskiej z admirałem Jerzym Świrskim, szefem Kierownictwa Marynarki Wojennej, na czele. Po wypowiedzeniu sakramentalnej formuły, matka chrzestna okrętu (żona gen. K. Sosnkowskiego) przecina wstęgę i puszcza butelkę szampana, która rozbija się o dziób okrętu. Jednocześnie załoga pochylni wybija kliny mocujące sanie. I... nic się nie dzieje. Okręt ani drgnie. Uruchamia się zamontowane na wszelki wypadek urządzenie hydrauliczne mające za zadanie nadanie okrętowi pierwszego impulsu. Bezskutecznie. Mijały minuty, dziesiątki minut. Do Orła zamocowane zostały liny holownicze od lokomotyw ustawionych na torach wzdłuż basenu stoczniowego. Lokomotywy pracują, koła ślizgają się, lecz okręt w dalszym ciągu stoi bez drgnienia. Miałem zdjęcie trybuny honorowej z tych chwil (sam znajdowałem się oczywiście na dole przy urządzeniach). W momencie chrztu twarze radosne i roześmiane, potem poważne,

Fot. Wydawnictwo Finna



W Holandii...



Fot. Wydawnictwo Finna



Kazimierz Leski (w czapce)
na Mazurach, rok 1957.

Fot. Wydawnictwo Finna

Po wyjściu z więzienia.



Fot. Wydawnictwo Finna

Na Pojezierzu
Augustowskim z żoną Marią.

następnie zaniepokojone. Ostatecznie trybuna honorowa po jakichś dwóch godzinach wyczekiwania pustoszeje – notable przenoszą się na śniadanie, przygotowane na uroczystość po wodowaniu. I wtedy Orzeł spokojnie i majestatycznie spłynął na wodę. Jak się okazało, okręt stał na pochylni bardzo nisko, więc rufa została omyta przez wodę basenu i uzyskała minimalną pływalność. W rezultacie nastąpiło dodatkowe obciążenie części dziobowej sań i ich zatarcie. Próby ściągnięcia okrętu, prawdopodobnie przede wszystkim przez lokomotywy, których liny zaczepione były o dolne partie części rufowej, spowodowały widoczne jego odblokowanie”.

Przygody Muszkietera

Leski mógłby pozostać w Holandii. Był już tutaj zadowolony, Holendrzy cenili jego umiejętności. Poczucie obowiązku wobec Ojczyzny okazało się jednak silniejsze. Nasz bohater wrócił do kraju i jeszcze przed wybuchem drugiej wojny

światowej zdążył zostać pilotem wojskowym. Latanie stało się jego kolejną pasją.

Nie na długo jednak. We wrześniu 1939 roku został zestrzelony przez Armię Czerwoną i dostał się do niewoli, z której uciekł. Po powrocie do Warszawy natychmiast rzucił się w wir działalności konspiracyjnej. Najpierw był członkiem organizacji wywiadowczej Muszkieterzy, potem Związku Walki Zbrojnej i II Oddziału Komendy Głównej Armii Krajowej. Jego specjalnością stał się wywiad komunikacyjny i kontrwywiad, a zasłynął przede wszystkim jako organizator szlaków kurierskich przez okupowaną przez Niemcy Europę.

Służba ta wymagała szaleńczej niemal odwagi, niesamowitego szczęścia i wielkiego sprytu. Tego ostatniego szczególnie mu nie brakowało. Aby ułatwić sobie zadanie Leski wpadł bowiem na, szatański w swej przewrotności, pomysł. Postanowił zamienić się w niemieckiego generała, a nawet dwóch. Najpierw „(...) zostałem gen. *Juliušem von Hallmannem*, o długim, pięknie brzmiącym ty-

tule funkcyjnym (cytuję z pamięci): *General Bevollmächtigter für Verkehrs- und Festungswesen der Süd-Ost-Front Ukraine* (General Pełnomocnik ds. Sieci Komunikacyjnej i Fortyfikacji Frontu Południowo-Wschodniego na Ukrainie). W tym charakterze funkcjonowałem w czasie moich wyjazdów na zachód Europy aż do wiosny 1943 r.”- wspomina. A potem jeszcze: „(...) narodził się nowy dostojnik, również od razu w stopniu generalskim – *Karl Leopold Jansen*. Od *von Hallmanna* różnił się posiadaniem wąsów, znacznie dalej – teraz już za pomocą chemii – posuniętą siwizną, wieloma innymi drobiazgami oraz – w miarę moich umiejętności – postawą.(...) Zmiany wyglądu były na pewno dostateczne do załatwienia formalności w Kommandanturze, w której – w młynie interesów i to widzianych najwyżej w przelocie – na pewno nie istniało prawdopodobieństwo rozpoznania”.

Brawurową działalność Leskiego przezwyciężyło Powstanie Warszawskie. „Bradł”, bo taki był teraz jego podziemny pseudo-

nim, wziął w nim udział jako dowódca kompanii batalionu „Miłosz”, który walczył w Śródmieściu stolicy. Za męstwo został odznaczony krzyżem *Virtuti Militari* i trzykrotnie Krzyżem Walecznych.

Po kapitulacji Powstania nie zerwał z AK. Został szefem Sztabu Obszaru Zachodniego, którego demobilizacją zajął się potem w Delegaturze Sił Zbrojnych na Kraj. Leski nie stracił jednak poczucia rzeczywistości. Zdawał sobie sprawę z beznadziejności położenia polskiego podziemia zbrojnego pod nową, tym razem sowiecką, okupacją. Dlatego już wiosną 1945 roku, a więc zanim jeszcze ostatecznie zakończyła się wojna, postanowił zaangażować się w dobrze sobie znaną działalność okrętową.

Wyruszył do Gdańska, aby zająć się tam organizacją Zjednoczenia Stoczni Polskich. Tak to wspomina: *„Zimowa ofensywa radziecka szła szybko naprzód, zbliżał się również front z zachodu. Koniec wojny, a zarazem i wszelkiej konspiracji wydawał się niedaleki. Będąc w tym czasie ciągle jeszcze (do chwili demobilizacji jednostek naszego Obszaru) związany z tym terenem, nie mogłem myśleć o powrocie do Warszawy i do zagadnień organizacji komunikacji. Ucieszyłem się, że nadarza mi się okazja choćby tymczasowego włączenia się do prac przy odbudowie i uruchamianiu przemysłu okrętowego. Miałem przecież w tym kierunku i potrzebne podstawy teoretyczne, i – co było u nas wtedy wielką rzadkością – za sobą kilkuletnią pracę w doskonałych warsztatach stoczniowych”.*

Wynalazca z przeszłością

Do nowych zadań Leski przystąpił z wielką pasją. Najpilniejszym zadaniem było przejęcie stoczni od Sowieców. Nie bez trudu. *„W kilka dni po podpisaniu protokołu przejęcia stoczni zostałem zaalarmowany, że jakaś jednostka marynarki radzieckiej zabiera się do ładowania naszych zapasów walcówki. Interwencje naszej straży stoczniowej nie pomogły i ładowanie trwało dalej. Ostatecznie sprawę na naszą korzyść przewały posiłki wezwanego na pomoc, stacjonującego we Wrzeszczu, pułku piechoty WP, który obronił nasze skarby”* - pisze w swojej książce.

Kolejnym zadaniem było odpowiednie zorganizowanie pracy w stoczniach, co nie było proste, bo zgłaszali się do tego ludzie nieraz bardzo przypadkowi.

Bywało, że Leski musiał osobiście interweniować, aby pokazać jak coś powinno zostać zrobione. *„Tu muszę się pochwalić – wspomina. - Kiedyś któryś spawacz wykorzystując sytuację powiedział, że nie może położyć szwu w rzeczywistości niewygodnym położeniu – nad głową. W okresie mojej pracy przed wojną nauczyłem się nieźle spawać (początki tej umiejętności wyniosłem jeszcze z uczelni). Po stoczni chodziłem z reguły w kombinezonie roboczym. Wziąłem więc od niego ramkę osłonową i elektrodę, i chociaż z trudem, i dość koślawo, ale szew położyłem. Od tego momentu nigdy się nie zdarzało, żeby jakiś pracownik tłumaczył się niemożnością wykonania operacji leżącej w zakresie jego specjalności, a ja byłem wszędzie uprzejmie pozdrawiany nawet przez ludzi, których bezpośrednio nie poznawałem”.*

Niestety, nie dane było Leskiemu dłużej pracować w przemyśle okrętowym. Został aresztowany i w tzw. procesie pierwszego Zarządu Głównego organizacji „Wolność i Niezawisłość”, skazany na 12 lat więzienia. Kara została skrócona przez prezydenta Bieruta o połowę, ale już w więzieniu został ponownie skazany, tym razem na 10 lat. Na wolność wyszedł w 1955 roku, by po październiku 1956 roku zostać zrehabilitowanym.

Do normalnego życia powrócił z tą samą energią co zwykle. Najpierw jako redaktor naukowy w Państwowych Wydawnictwach Technicznych, potem w latach 1957- 62 w Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego. W 1962 roku podjął pracę w Ośrodku Informacji Naukowej Polskiej Akademii Nauk, aby potem przenieść się wyłącznie na pracę naukową, przy okazji doktoryzując się. W sumie Leski jest autorem ponad 150 różnego rodzaju prac naukowych i kilku patentów. Działalność racjonalizatorska stanowiła zresztą realizację jego młodzieńczych marzeń.

Kazimierz Leski przeszedł na emeryturę pod koniec lat siedemdziesiątych. Spisane w tym okresie wspomnienia ukazały się już pod koniec PRL-u. Leskiemu dane było dożyć wolnej Polski. Zmarł w 2000 roku, w wieku 88 lat.

W uwagach do drugiego wydania swojej książki, w 1995 roku, napisał: *„(...) z goryczą muszę niestety stwierdzić, że nie o taką Polskę, jaką mamy obecnie, walczyliśmy, nie o Polskę rozgrywek partyjnych, egoistycznych celów indywidualnych i grupowych, walk o fotele i stołki, paszkwili, podejmowania zadań bez*

kwalifikacji potrzebnych do ich realizacji, bez poczucia odpowiedzialności, obarczania własnymi błędami i winami innych, obojętności i apatii tych, którzy uważają, że niczego nie potrafią zmienić. (...) I to musi być zmienione. I my to potrafimy. Pokazały to lata międzywojenne, okupacja, rok 1945, 1956, zryw „Solidarności”. Tylko że najlepiej to robimy, gdy walczymy przeciw czemuś. A żeby istnieć tak jak powinniśmy, trzeba pracować dobrze na co dzień bez wielkich słów, systematycznie. I wtedy rzeczywiście potrafimy wszystko zmienić. Bez niszczenia społeczeństwa i poszczególnych ludzi, bez przelewu krwi i bez więzień. Tylko trzeba „zechcieć chcieć”. Wszędzie, na każdym szczeblu społeczności”.

Te słowa ciągle czekają na realizację.

Tomasz Falba

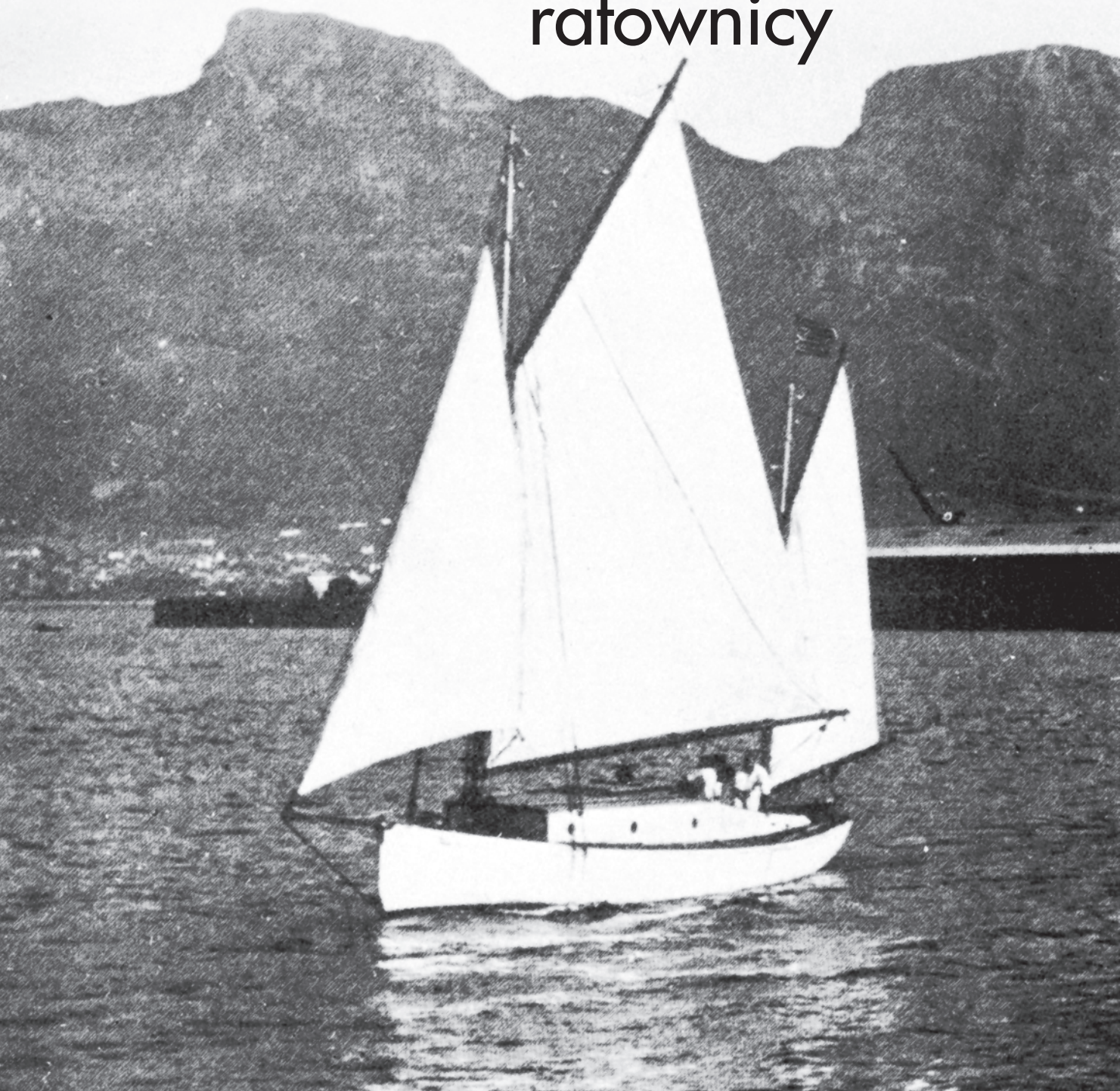


Książki za darmo!

„*Nasze MORZE*” rozdaje książki za darmo. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307 17 90. Kto pierwszy ten lepszy. Dzięki uprzejmości wydawnictwa Finna, tym którzy **(ale od godz. 12, 25 stycznia!)** skontaktują się z nami przed innymi przekażemy (mamy aż 5 egz.!) „*Życie niewłaściwie urozmaicone*” Kazimierza Leskiego (na podstawie, którego powstał powyższy artykuł). Jest to pozycja dwutomowa, z płytą DVD zawierającą niepublikowany dotąd wywiad z autorem.

Ja ci muszę pomóc!

Niefortunni ratownicy



Islander na tle Góry Stołowej w Cape Town.

Jednym z niebezpieczeństw czyhających na małe łodzie na pełnym morzu są duże statki. Nie chodzi tylko o możliwość kolizji. Dość często marynarze z dużych jednostek przychodzą z pomocą żeglarzom na małych łodziach. I bywa, że wtedy dopiero robi się gorąco...

A oto trzy historie. Pierwsza jest wyjątkiem z książki Harrego Pigeona „Around the World Single-Handed The Cruise of the *Islander*”, który postanowiwszy wyruszyć na wyspy Pacyfiku, zbudował 34-stopowy jol i w 1921 wypłynął z Los Angeles w Kalifornii. Płynął wolno, zatrzymując się gdzie

chciał, na tak długo jak chciał. Poprzez Ocean Indyjski i Atlantycką dopłynął do Wyspy Wniebowstąpienia, przez Kanał Panamski wrócił do Los Angeles. Pomiedzy Wyspą Wniebowstąpienia i Trynidadem doszło do pewnego spotkania...

Druga to wyjątek z mojej książki „Szalupa przez Atlantycką. Rejs *Chatki Puchatków*”. Opisane zdarzenie zaszło w styczniu 1959 roku, w pobliżu północnych brzegów Afryki. Trzecia opowieść pochodzi z książki „The stormy Voyage of *Father's Day*”. Jej autor Hugo Vilhen, nieomal mój sąsiad i dobry znajomy na Florydzie, w 1993 roku przepłynął Atlantycką, z Nowej Szkocji do Anglii, na swoim *Father's Day* o długości 5 stóp 4 cali (1 metr 62,5 cm). Jego

rekord przepłynięcia przez Atlantycką na najmniejszej łodzi żaglowej do tej pory nie został pobity. Ta podróż trwała 105 dni, gdy Hugo - zawodowy pilot pasażerskich odrzutowców - miał 63 lata.

Islander

Noc była jasna, księżyc był w pełni, wiatr był dość silny i szła spora fala. *Islander* płynął pod fokiem i bezanem, ja spałem twardo w kabinie, kiedy z trzaskiem uderzyliśmy w coś (gdy Harry pisał „my” oznaczało to: on oraz *Islander*).

Wyskoczyłem na pokład i zobaczyłem przy burcie czarny kadłub parowca. Początkowo myślałem, że uderzył w moją

łódź, ale płynął tym samym kursem i z tą samą szybkością co *Islander*. Byłem w mojej łodzi na nawietrznej statku, przy każdej fali ocierając się w górę i w dół o jego żelazną burtę. Wtem jeden z załogi rzucił grubą linę, która uderzyła mnie w głowę i ktoś mnie poinformował:

- Masz linę.

Byłem oszołomiony, potem przyszło mi na myśl, że oczekiwano ode mnie, bym opuścił moją łódź i wdrapał się po linie! Najwyraźniej chcieli mnie ratować.

- Po co mi twoja lina? - zapytałem.

Stojący na mostku oficer zdziwił się: - Nie chcesz pomocy?

- Chcę byś się zgubił, podejdź do przodu, albo się cofnij, zrób coś.

**Chatka Puchatków i jej załoga
w Jacht-Klubie Gryf w Gdyni.**



Nadeszła wielka fala i już myślałem, że znajdę się na parowcu razem z moim stateczkiem. Przez chwilę *Islander* był na relingu parowca, po czym odbita od jego burty fala zrzuciła łódź, żagle złapały wiatr i można było się nieco oddalić. Parowiec podpłynął od tyłu, uderzył w bum bezanu wylamując jego jarzmo. Jeden rzut oka na bezan wystarczył, aby stwierdzić, że olinowanie bezanu było zniszczone, spuściłem bezan żagiel. *Islander* skręcił z wiatrem, fok zaczął łomotać. To wykończyło nadłamaną bukszpryt i fok wraz z bukszprytem były w wodzie.

Byłem przy burcie parowca nie dłużej jak pięć minut, ale było to najbardziej pasjonujące pięć minut mojej podróży.

Chatka puchatków

Zauważyliśmy francuski okręt wojenny, szybko płynący w naszym kierunku. Wkrótce był obok, trzymał się naszej zawietrznej, spuścił sztormtrap i przez megafon rozkazał nam podejść do jego burty. Dla każdego z jakąkolwiek znajomością

morza, byłoby oczywiste, że w takich warunkach, dobiecie do nawietrznej burty dużego okrętu, musi skończyć się katastrofą. Kiedy dziób fregaty był kilka metrów od nas, zrobiliśmy zwrot przez rufę i popłynęliśmy w przeciwnym kierunku.

Krótką i szeroką *Chatka* obróciła się o 180 stopni w sekundy, ten sam manewr zabrał długiemu i wąskiemu okrętowi wojennemu o wiele więcej czasu. Na nowym kursie doszli do nas bardzo szybko, cały manewr trwał około piętnaście minut. Kiedy znów byli blisko nas, zrobiliśmy zwrot przez rufę jeszcze raz, i jeszcze raz, i jeszcze raz. Zaczynało się ściemniać, wiatr wzrastał na sile, wiało już 6, a my ciągle byliśmy pod pełnymi żaglami. Podczas jednego zwrotu przez rufę straciliśmy grot-maszty. Wyciągnęliśmy cały majdan z wody, położyliśmy bezan-maszty i postawiliśmy go na miejscu grotu. Byliśmy gotowi do postawienia zrefowanego grot-żagla, kiedy głośny trzask zaanonsował nadejście Francuza.

Usiłowaliśmy ratować naszą łódź. *Chatka* była rzucona na stalowy kadłub,

silny wiatr pchał nas na okręt. Wkrótce łódź była pełna wody, a jej lewa burta w oplakany stan. Próbowaliśmy komunikować się po angielsku, ale nie było nikogo na pokładzie *L'Adroit*, kto by znał angielski. Zdesperowany krzyknąłem:

- Est quelqu'un qui parle Polonais?

Wydaje się, że tak, jakiś kadet Kowalski. Zostaliśmy uratowani przez dzielnych francuskich marynarzy, czemu nie chcemy korzystać z komfortu *L'Adroit*? Dwie godziny usiłowaliśmy nie dopuścić do „abordażu”, mieliśmy łódź pod kontrolą, jak można było sądzić, że potrzebujemy pomocy? Ponieważ nasza łódź była dalej systematycznie niszczone, nie chcieliśmy prowadzić dyskusji, tylko krótko wyraziliśmy opinię na temat „akcji ratunkowej”. Kadet Kowalski przekazał tą wiadomość szyprowi. Po chwili tłumaczył jego pytanie:

- Co mam robić dalej?

- Zaholować nas do Algieru!

- Do Algieru? Dlaczego wy chcecie do Algieru?

- Bo tam najbliższe.



Naprawa *Chatki Puchatków* po kolizji z francuskim okrętem wojennym.

Francuzi spuścili do łodzi dwóch marynarzy z przenośną radiostacją i zaczęli nas holować. Na szczęście szypier usłuchał żądania, by nie holowali szybciej niż trzy węzły, w przeciwnym wypadku uszkodzona *Chatka* mogłaby udawać łódź podwodną. Dzięki wodoszczelnym zbiornikom, łódź utrzymywała się na powierzchni, lewa burta była tak zniszczona, że nadmiar wody wypłynął na zewnątrz.

W pobliżu wejścia do portu, hol został przekazany na mały holownik, dwa torpedowce usytuowały się po obu stronach *Chatki Puchatków* i w taki to paradny sposób weszliśmy do francuskiej bazy w Algierze. Na nadbrzeżu szypier *L'Adroit* czekał na nas, aby powiedzieć „przepraszam”. Bardzo dobrze, że jego angielski praktycznie nie istniał, ponieważ usiłowałem go przekonać, by zmienił zawód. Radziłem, by przekwalifikował się na księdza, być może mógłby być dobrym proboszczem, bo marynarzem na pewno nie jest.

Father's day

31 sierpnia
Dzień 79
355 mil do celu.

Obudził mnie warkotliwy dźwięk. Wyglądając z włazu zobaczyłem w hebanowej czerni nocy, małe, czerwone światło, a potem zielone, bardzo blisko. Było to dwukolorowe światło nawigacyjne, jakie czasem umieszcza się na dziobie statku. Statek płynął wprost na mnie.

Starąłem się zejść mu z drogi, ale on wyraźnie chciał na mnie najechać.

Wyglądał jak trawler. Wypuściłem dryfkotwę, aby zmniejszyć szybkość i pozwolić, by przeszedł przed moim dziobem. On też zwolnił, po czym zatrzymał się w odległości około sześciu metrów.

Salwa przekleństw przebiła ciemność, następnie usłyszałem wyraźną komendę po angielsku: - Ty idź ze mną.

- Co? - zawołałem. - Nie!

Cóż ten facet sobie wyobraża? Nie zamierzałem z nim nigdzie iść!

Głos ciągle powtarzał: - Idź ze mną! Ty idź ze mną!

- NIE! NIE! NIE! - wrzasnąłem w odpowiedzi.

Sylwetki załogi pokazały się na pokładzie, zaczęli rzucać liny starając się zaplątać je w olinowanie *Father's Day*.

Rzuciłem się do akcji, odrzucając liny, gdy tylko dosięgły łodzi, wrzeszcząc: - Ameryka do Anglii! Ameryka do Anglii!



Hugo Vihlen na pokładzie *Father's Day*.



Kapitan próbował połączyć się z kimś przez radio. Ktoś musiał mu powiedzieć, by zostawił małą żaglówkę w spokoju, ponieważ nagle ryknął:

- Ameryka?

- TAK! - odkrzyknąłem z irytacją w głosie.

Kapitan odwrócił się tyłem, przestał swoje silniki „naprzód” i odpłynął bez spojrzenia za siebie.

Jerzy Tarasiewicz

Autor jest absolwentem Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni. Razem z kolegą z roku, Januszem Misiewiczem, przepłynęli odkrytą szalupą przez Atlantyk. W ubr. minęło 50 lat od chwili słynnego rejsu opisanego później w książce „Szalupa przez Atlantyk. Rejs *Chatki Puchatków*”. Obecnie mieszka na Florydzie.

*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Szatańska zemsta

Andrzej Perepeczko



Wszystko zaczęło się od tego, że kucharz złapał Kubusia na kradzieży. Sprął go za to niemiłosiernie paskiem do spodni i Kubuś od tego momentu przysiągł kucharzowi zemstę. Tak przynajmniej wydawało się nam, z boku obserwującym dalszy bieg wydarzeń.

Kto to był Kubuś? Mała, komiczna małpka, kupiona przez cieśnię podczas ostatniego postoju statku w Casablance. W wyniku uroczystego i oczywiście tajnego głosowania, mały małpi samczyk otrzymał imię Kubuś. Swymi wesołymi figlami podbił z miejsca serca całej niemal załogi i stał się jej ulubieńcem. Wolno mu też było prawie wszystko i nawet dość ponury zazwyczaj i zamknięty, zarówno w sobie, jak i w kabynie, kapitan, władczo spoglądający z niebotycznych wyżyn statkowego Olimpu na podległy jego nieograniczonym rządowi marynarski lud, raczył czasami okrasić swą twarz cieniem nikłego uśmiechu, gdy Kubuś wyprawiał na jego oczach uciężne harce.

Jeden tylko kucharz nie cierpiał Kubusia. Być może było w tym trochę zazdrości, kucharz bowiem wiedział doskonale,

że nie był przez nikogo na statku lubiany, a powszechnie stosowane przez załogę przezwisko „Truciciel” wywodziło się od gastronomicznego kunsztu szefa naszej kuchni.

Początkowo stosunki między Kubusiem a kucharzem były dość napięte, ale do otwartej wojny nie dochodziło. Gruby „Truciciel” ograniczał się jedynie do pokrzykiwania tubalnym basem, wydobytym z głębi przepaścistego brzucha: „a pójdziesz ty stąd, diabelski pomioście”, w odpowiedzi na co Kubuś wywalał różowy języczek na całą długość, a potem ostentacyjnie wypiąwszy w stronę kucharza tylną część ciała, odchodził z godnością obrażonej królowej.

Od czasu jednak przygody w kuchni, wroga obojętność zamieniała się w obustronną wojnę podjazdową.

Zatarg kucharza z małpką przerodził się w jawny antagonizm cieśni – właściciela Kubusia – do szefa. Cieśnia bowiem uparcie twierdził, że kucharz podstępem zwałił Kubusia do kuchni, kusząc go z daleka cukrem w kostkach, ulubionym smakołykiem małpiszona. Podstęp taki miał na celu, jak dowodził cieśnia, dwumetrowy dobroduszny zazwyczaj olbrzym o łapach jak spore bochenki chleba, przekonanie opinii statkowej o przestępczych instynktach Kubusia, a co za tym idzie możliwości bezkarnego wymierzania małpce bolesnych razów.

Kucharz co prawda zaklinał się, że było inaczej, ale ponieważ jedyny świadek zajścia – Kubuś – milczał uparcie, incydent mający miejsce w kuchni pozostał niewyjaśniony.

W walce, jaka obecnie rozgorzała, obaj przeciwnicy stosowali wszelkie dozwolone i niedozwolone chwyt. Nas, bezstronnych w zasadzie obserwatorów oryginalnego pojedynku, najbardziej śmieszył, a nawet radował fakt, że Kubuś wykazywał o wiele więcej inteligencji niż gburowaty, opasły „Truciciel”.

No bo też, kto mógł podpowiedzieć Kubusiowi, że przez sprytne dosypanie garści soli do studzącego się na otwartym pokładzie kompotu można spowodować ściągnięcie na głowę szefa niebywalej wprost liczby najbardziej wyszukanych, wielopiętrowych przekleństw? Albo skąd Kubuś wiedział, że zakręcenie umieszczonego wysoko na korytarzu zaworka na rurociągu, doprowadzającym ropę do kuchennego palnika, da w efekcie karygodne i absolutnie nietolerowane przez kapitana spóźnienie obiadu o cały kwadrans?

Innym wyczynem obdarzonego prawie ludzkim sprytem małpiszona było wymieszanie pieprzu ze zmieloną kawą, którą szef przygotował sobie do poobiedniego zaparzenia.

Na te wszystkie wyrafinowane figle beztroskiego Kubusia, szef odpowiadał argumentem w postaci ciskania noża lub tłuczka do kartofli za zmykającą małpką lub usiłowania oblania wrzawką dokuczliwego prześladowcy. Kubuś jednakże stał się ostrożny i nieuchwytny. Potrafił wypatrzeć każdą chwilę nieuwagi ociężałego szefa, błyskawicznie płał swoje przemyślane z góry figle i zniknął jak cień.

Ponieważ mądry Kubuś rychło zorientował się, że figle płatane szefowi w kuchni, odbijają się na całej załodze, zmienił całkowicie taktykę i przeszedł do frontalnych ataków. Brązo wo rudy kłębek wpadał jak pocisk przez otwarty bulaj do kabiny kucharza, rozrzucił pościel na łóżku, siusiał w pozostawione na pokładzie pantofle, wysypywał popiół z popielniczki. Doszło w końcu do tego, że szef wychodząc z kabiny ściśle nie blokował drzwi i iluminatory, co z kolei czyniło temperaturę wewnątrz pomieszczenia niemożliwą do zniesienia.

Wreszcie Kubusiowi jakby sprzykrzyły się diabelskie figle i przez parę dni nie pokazywał się w ogóle w obrębie zarówno kuchni, jak i kabiny kucharza. „Truciciel” odetchnął, a my –

prawdę mówiąc – byliśmy trochę zawiedzeni, że skończyło się wspaniałe widowisko, urozmaicające monotonię statkowego bytu.

Okazał się jednak, że Kubuś przyczaił się tylko i knuje w swym bezpiecznym schronieniu pod warsztatem cieśli na prawdę szatański plan. Wypatrzył mianowicie, że szef miał zwyczaj między obiadem a podwieczorkiem udawać się do kabiny na popołudniowego „szlumerka”. Poobiednia drzemka poprzedzana była nieodmiennie uroczystym rytuałem przygotowań. Wchodząc do kabiny szef wyciągał z kieszeni fartucha duży, złoty, a może tylko pozłacany, zegarek, nakręcał go starannie powolnymi, odmierzonymi ruchami i zawieszał na gwoźdźniku nad kanapką. Następnie kładł się z westchnieniem głębokiej ulgi na teźże kanapce, zażywał potężną szczyptę tabaki i splótszy na olbrzymim brzuchu dłonie o krótkich palcach, przypominających serdelki, zasypiał z błogim uśmiechem na pyzатыm obliczu.

Dotychczas Kubuś nigdy nie odważył się znaleźć w zasięgu rąk kucharza, nawet w czasie jego snu, zbyt bowiem dobrze pamiętał bolesne razy otrzymane w kuchni. Teraz jednak, ilekroć szef zapadał w drzemkę, przez uchylony bulaj zaglądała ciekawie do kabiny mordka małpiszona.

Kubuś wyraźnie obserwował i coś kombinował w swej małej główce.



Jeden i drugi dzień minął spokojnie, aż wreszcie wybuchła bomba! Tego popołudnia kucharz został nagle zbudzony przeraźliwym wrzaskiem Kubusia. Zerwał się na równe nogi i jego zaspanym oczom ukazał się przerażający widok.

Kubuś siedział w obramowaniu bulaja, a w jego małej łapce dyndał złoty zegarek kucharza, migając w jaskrawych promieniach wczesnopopołudniowego słońca.

Olbrzymia góra mięsa z niebywałą prędkością runęła do bulaja. Kubuś jednak był szybszy. Gwałtownie skręcąc, dał

susa na pokład, wciąż beztrasko machając złotym lub pozłacanym „Longinem”. Szef jak wcielona furia ruszył w pościg. O mało co nie zaklinował się w drzwiach kabiny, wypadł jednak na pokład i pomknął za uciekającym Kubusiem, wydając głośne ryki godne szarżującego nosorożca.

Kubuś tymczasem zwinnym ruchem wskoczył na stalowe wanty podtrzymujące najbliższy maszt i począł zgrabnie piąć się w górę. Co jakiś czas zatrzymywał się, uczepony jedną łapką liny, podczas gdy drugą z widocznym zadowoleniem dyndał drogocennym zegarkiem.

Szef wydał z siebie bełkotliwy warkot i z przekrwionymi ze złości oczyma począł wspinać się po szczeblach uchwytywów na maszt.

Zwabieni hałasem marynarze wybiegli tłumnie na pokład. Rozległy się głośne śmiechy i okrzyki dopingujące zarówno Kubusia jak i kucharza, który z widocznym trudem pokonywał jeden uchwyt po drugim w powolnej wspinaczce.

Obaj bohaterowie niezwykle w monotonii długiego rejsu zdarzenia pięli się coraz wyżej i wyżej, na zawrotną wysokość rufowego masztu. Kubuś, który czekał już na salingu, wysunął języczek w niezbyt grzecznym geście i w dalszym ciągu wymachiwał zegarkiem. W tym samym momencie, gdy kucharz z trudem chwytający powietrze wciągał się na saling, Kubuś czmychnął na stengę i błyskawicznie uczepił się anteny, którą radiooficer rozciągnął od komina aż po jabłko tego masztu.

- Zabiję! Ukręcę łeb!!! Uduśzę!!! Utopię!!!! – wrzeszczał rozwścieczony szef wymachując pięściami na salingu.

Zaślepiony złością, czerwony jak burak na twarzy, spocony i zdecydowany na wszystko kucharz, rozpoczął desperacką wspinaczkę na stengę. Kubuś praktycznie nie miał już gdzie uciekać i zebrani na pokładzie czekali w napięciu na finał niecodziennego widowiska.

Jeszcze chwila, jeszcze tylko kilka metrów i Kubuś wpadnie w spragnione zemsty łapy szefa.

Wtem małpiszon zarechotał rozgłośnie i zamachnął się trzymanym w łapce zegarkiem. Złoty punkt mignął tuż nad głową szefa i ostrym łukiem prysnął w dół. Na pokładzie legła kupka złotego szmelcu.

Takiego finału nie spodziewał się nikt z załogi, a Kubuś zdecydowanie przekroczył wszelkie dozwolone dla żartów granice. Z prawdziwym przerażeniem czekaliśmy na dalszy przebieg wydarzeń.

Małpka sprytnie wykorzystała przerażenie kucharza, który osłupiałym wzrokiem śledził lecący na pokład zegarek i zjechała po antenie jak jakiś linoskoczek, aż do krawędzi komina. W chwilę potem na pokład zeskoczył z zadziwiającą wręcz zręcznością szef. Purpurowy na twarzy pognął jak szalony pod komin. Rozwścieczony do ostateczności otworzył skrzynię, stojącą na pokładzie łodziowym, gdzie przechowywał na podorędziu kartofle na następny dzień na obiad i zaczął nimi bombardować przerażonego Kubusia. Jeden z zaimprovizowanych





pocisków trafił i małpizon przy akompaniamencie przeraźliwego pisku zniknął w głębi komina.

- Dobrze mu tak - kucharz zatarł ręce ze złośliwą satysfakcją. - Zgiń, przepadnij, diabelskie nasienie!

Odrzucił się i nagle zbladł. Zza komina wyłonił się potężny cieśla. Olbrzymie jego pięści były kurczowo zaciśnięte.

• • •

Przez ten cały czas głęboko w dole, na samym dnie statku, stary palacz Maciejewski odpoczywał po kolejnej podsypce. Dwaj pozostali palacze kończyli jeszcze ładowanie popiołu i szlaki do kubła, którym usuwano je za burłę. Nagle, mimo panującego hałasu stary palacz usłyszał dziwny, przenikliwy pisk i głuchy stuk za prawoburtowym kotłem.

- Ki lichy? - zamruczał zdziwiony. Podeszedł do burty i zajrzał za blachy kotłowego fundamentu.

- O rany! Diabeł! Istny diabeł! - krzyknął zaskoczony. Mimo bowiem wielu lat pływania po morzach i oceanach świata, nie czuł się najpewniej w obecności ani złych, ani nawet dobrych duchów.

Istotnie. Zza węzłówki spoglądała ku starymu palaczowi para błyszczących oczu, osadzonych w czarnej, upapranej całkowicie sadzą mordce. Na widok Maciejewskiego, diabeł zapiszczal żałośnie.

- Przecież to Kubuś! - stary poznał ulubieńca całej niemal załogi. - Skądś się tu wziął, robaczku? - pytał troskliwie.

Wyciągnął przerażonego, całkowicie pokrytego sadzą małpizona zza kotła, wytarł z grubsza jakąś szmatą i wziął go na ręce. Kubuś dygotał cały i tulił się do włochatej piersi starego palacza.

Z góry po trapach schodził do kotłowni olbrzymi cieśla.

- Chodź no tu, mały. Pójdziemy do góry. Nic sobie nie połamałeś? - pytał troskliwie.

Na szczęście Kubuś był tylko ciężko przestraszony. Wpadł między właściwy przewód kominowy a jego obudowę i zesliznął się na samo dno kotłowni czepiając się zapewne po drodze różnych rur. Na pokład jednak nie chciał absolutnie wyjść i piszczał przeraźliwie, ilekroć chciano go wynieść. Ostatecznie cieśla dał za wygraną i mały kawalarz do końca rejsu pozostał w kotłowni.

A kucharz? Kucharz długo rozcierał wielce obolałą szczękę, a w Gdyni zmustrował ze statku. Podobno ostatecznie przeniósł się gdzieś do restauracji z dala od morza. W każdym razie żaden z marynarzy nigdy nie spotkał go na żadnym statku.

• • •

Kubuś natomiast pływał aż do emerytury. Oczywiście do emerytury olbrzymiego cieśla.

Wielkie żagle i szalupa

Bardzo miło prezentować książki wydane na wysokim poziomie, zarówno edytorskim, jak i merytorycznym. A te, o których zamierzamy opowiedzieć w tym wydaniu „Morza książek” reprezentują najwyższą półkę.

„**Historia żaglowców. Od egipskich łodzi papiirusowych po współczesne fregaty**” wydana została nakładem wydawnictwa Carta Blanca, znanego z „produkcji” świetnej jakości albumów. Książka jest niezwykle starannie wydana. To po prostu piękna publikacja, okraszona setkami rysunków, schematów i zdjęć, którą można nabyć po to, aby napawać się jej pięknem.

Ale nie tylko dlatego warto zainteresować się tą publikacją. Także jej zawartość merytoryczna satysfakcjonuje. Gwarantem jakości są nazwiska autorów. Są nimi Franco Giorgetti i Erik Abranson, nie tylko znakomici znawcy tematu, także zapaleni żeglarze.

„Historia żaglowców” składa się z trzech części. Pierwsza zawiera opis dziejów pływania pod wielkimi żaglami, druga opowiada o współczesnych żaglowcach, trzecia o replikach dawnych statków napędzanych wiatrem. Wszystko to składa się na kompletne kompendium wiedzy na tytułowy temat, które powinien w swojej bibliotece posiadać każdy szanujący się pasjonat marynistyki w Polsce.

W ostatnich kilku latach na krajowym rynku ukazało się kilka publikacji tematycznie podobnych do prezentowanej przez nas książki. Trzeba jednak przyznać, że „Historia żaglowców” wybijają się wśród nich na pierwsze miejsce.

Podobnie zresztą jest z drugą książką, na którą chcielibyśmy zwrócić uwagę. Pojawienie się pracy Marka Twardowskiego „**Fregata Dar Pomorza**”, wydanej przez Wydawnictwo JSC i Maszoperię Literacką, uznać należy za wydarzenie. Fachowość publikacji zapewnia autor, który na co dzień jest kustoszem statku (a przy okazji współpracuje także z „*Naszym MORZEM*”). Bez wielkiej przesady powiedzieć można, że to najlepsza z dotychczas wydanych monografii legendarnego żaglowca.

Jeśli już jesteśmy przy *Darze Pomorza*, koniecznie zauważyć trzeba jeszcze dwie inne poświęcone mu książeczki, obie wydane przez Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku z okazji 100-lecia wodowania Białej Fregaty, którego rocznicę obchodziliśmy w ubiegłym roku. Pierwsza to, także napisany przez Marka Twardowskiego, przewodnik po *Darze Pomorza* (pt. „**Statek-muzeum Dar Pomorza. Przewodnik**”), który w wielkim skrócie ukazuje dzieje żaglowca i zaprasza do jego zwiedzenia. Druga, „*Dar Pomorza 4*”, zawiera materiały źródło-

we do dziejów Białej Fregaty z relacjami uczestników jej rejsów.

Ludzie nie pływają jednak tylko na pokładach wielkich żaglowców. A już chyba specyficznie polską specjalnością jest pokonywanie mórz i oceanów na zupełnie małych łódkach. Najlepszym tego przykładem może być Jerzy Tarasiewicz. To wielka legenda polskiego żeglarstwa. Pod koniec lat pięćdziesiątych pokonał (wspólnie z kolegami) Bałtyk i Atlantyk na szalupie z niewielkim żaglem.

I o tym właśnie opowiada jego książka „**Szalupa przez Atlantyk. Rejs Chatki Puchatków**” wydana przez Ogar Press. Pozycja jest dostępna na naszym rynku od kilku lat, ale warto po nią sięgnąć. Nie tylko dlatego, że relacjonuje niezwykle wydarzenie, także dlatego, że jest świetnie napisana i aby przypomnieć sobie postać człowieka, którego żeglarskie osiągnięcia są często niezauważane w Polsce.

Podkreślić należy, że przygoda Tarasiewicza z pływaniem na szalupie nie zakończyła się na tych dwóch wyczynach. W kilka lat potem, wspólnie z żoną, uciekł on z Polski Ludowej, jakżeby inaczej, na szalupie o nazwie *Rozumek*.

Do wolności wystartowali z Jugosławii, po drodze do USA, gdzie obecnie mieszkają, zmienili jeszcze dwukrotnie jednostki. Po wielu, nieraz bardzo dramatycznych, przygodach, osiągnęli w końcu zamierzony cel i zdomowili się na stałe w wolnym świecie (losy rejsu opisane zostały przez Tarasiewicza w książce „*Do trzech razy sztuka. Rejs Rozumka, Sjøpigi i Amelii Mac*”, wydanej przez to samo, wyżej wspomniane, wydawnictwo).

Tomasz Falba



*Polski przemysł
recyklingu statków?*



Jerzy Uziębło, sekretarz generalny KiGM.

Klaster na stoczniowe rany

Na niezbyt imponującej mapie rodzimych instytucji związanych z gospodarką morską pojawił się nowy podmiot: Pomorski Klaster Morza i Zlewiska Wisły.

Klaster to, ogólnie mówiąc, skupisko wzajemnie powiązanych firm działających w pokrewnych sektorach oraz związanych z nimi instytucji. Swoista grupa nacisku, która dzięki sile i liczbie poszczególnych „akcjonariuszy” może lobbować na rzecz reprezentowanego przez siebie sektora, forsując własne projekty. Organizacje takie, skupiające przedstawicieli różnych branż, w tym również klastry morskie, funkcjonują z powodzeniem od wielu lat m.in. w Niemczech, Norwegii, czy Finlandii. Działają również w Polsce. Brakowało u nas klastrów morskich, ale to przeszłość. Półtora roku temu powstał Zachodniopomorski Klaster Morski, a drugi, pomorski, w październiku ubr.

Klaster nie tylko morski

Pomorski Klaster Morza i Zlewiska Wisły oficjalnie zarejestrowany został 23 października. Należy do niego kilkudziesięciu założycieli i członków z firm i instytucji związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską. Jerzy Uziębło, sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, jednego z inicjatorów i założycieli organizacji:

- Chcielibyśmy, by w klastrze reprezentowane były poszczególne sektory gospodarki morskiej: porty, stocznie, instytuty naukowe i badawcze. W tej chwili jest już w naszych strukturach m.in. Stocznia Gdańsk, są takie instytucje jak Uniwersytet i Politechnika Gdańska. A także, z czego się szczególnie cieszymy, małe firmy prywatne. I wciąż zgłaszają się nowe. Stawiamy na innowacyjność, pomysłowość, przedsiębiorczość.

Jak podkreśla nasz rozmówca, zainteresowanie Klastrem jest duże, nie tylko na Wybrzeżu, ale także wiele kilometrów od morza. Przystąpił do niego nawet Zespół Portowy Kędzierzyn Koźle.

- To dla nas znak, że idea klastra jest jak najbardziej słuszna - mówi Jerzy Uziębło. - Chcemy w oparciu o poszczególnych członków tworzyć zespoły do konkretnych zadań, raczej bez rozbudowanych struktur. Jednym z naszych priorytetów jest np. aktywizacja polskich portów. Mamy wsparcie uznanej, międzynarodowej instytucji SoNorA (South North Axis), działającej na rzecz dostępności szlaków komunikacyjnych, biegnących wzdłuż osi północ-południe, między Bałtykiem a Atlantykiem.

Póki co, Klaster zaliczył pierwsze spotkanie. Niepowodzeniem zakończyły się starania o uzyskanie w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim statusu klastra kluczowego. A to, poza prestiżem, gwarantuje również przywileje, np. tzw. preferencje uzyskane podczas oceny projektów ubiegających się o dofinansowanie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego oraz Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Morski klaster nie uzyskał odpowiedniej liczby punktów.

- Ale nie załamujemy rąk - mówi Jerzy Uziębło. - Nadal będziemy starali się o środki i poparcie dla naszych projektów.

Szansa jest recycling?

Projektem, który ma z jednej strony wypromować Pomorski Klaster Morski, a z drugiej stanowić próbę zagospodarowania części potencjału stoczniowego, jest złomowanie, czy raczej recycling statków. Pomysł, by na terenach postoczniowych (w Gdyni i Szczecinie), odbywało się złomowanie wycofywanych jednostek, padł m.in. podczas ostatniego Międzynarodowego Forum Gospodarczego w Gdyni.

Podkreślano tam, że jest to sektor bardzo opłacalny, co roku złomuje się na świecie około 700 dużych statków handlowych. Do tego dochodzi nieznaną liczbą jednostek wojskowych. Według szacunków, obroty branży recyclingowej wynoszą około półtora miliarda dolarów rocznie.

Obecnie przygotowywana jest międzynarodowa konwencja, dotycząca bezpiecznego recyklingu statków, czyli przywracania ich elementów do produkcji. Ma zmusić azjatyckie stocznie do przestrzegania odpowiednich norm, dzięki czemu tamtejsze usługi demontażu (Azja jest potentatem w tym segmencie rynku, przede wszystkim ze względu na niskie koszty - red.) podrożeją. A wówczas, twierdzą pomysłodawcy, być może stanie się opłacalne uruchomienie takiej działalności u nas.

Jak twierdzi członek zarządu Pomorskiego Klastra, dr Witold Waclawik-Narbutt, w najbliższych latach zełomowana będzie około jedna czwarta obecnej floty europejskiej. Ten proces może zostać przyspieszony przez podjęcie, sugerowanej przez Unię Europejską, decyzji o objęciu statków morskich redukcją dwutlenku węgla, która będzie

oznaczać konieczność wycofania z eksploatacji kolejnych, nie spełniających odpowiednich norm, jednostek. W Polsce w niedalekiej przyszłości muszą być zlikwidowane kutry rybackie, okręty Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, ratownictwa czy flota urzędów morskich.

Obowiązek unieszkodliwiania wycofywanych statków nakładają na Polskę międzynarodowe konwencje, np. o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki, a także rezolucje IMO - Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Stosowane w tym procesie technologie muszą uwzględniać bezpieczną kasację statku, już od stadium projektowego, do kompletnego jego demontażu. 95 procent masy jednostki pływającej, składa się bowiem z materiałów do odzysku: od urządzeń mechanicznych nadających się do regeneracji i dalszego użytkowania, zarówno we flocie, jak również na lądzie (agregaty, kotły), a kończąc na stali w postaci drogiego złomu wsadowego do hutniczych pieców.

- Postanowiliśmy nazywać ten segment rynku polskim przemysłem recyklingu statków i okrętów - mówi Jerzy Uziębło. - To, według nas, szansa na zachowanie przy stoczniowej robocie sporej części byłych pracowników upadłych zakładów. Pomysł rozpoczęcia recyklingu statków jest innowacyjny i nowatorski w Europie. Potrzebne jest opracowanie kompleksowej analizy opłacalności tego rodzaju przedsięwzięcia.

Specjaliści z Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego obliczyli już, że wdrożenie w Polsce na szerszą skalę demontażu starych jednostek pływających, stworzy w Szczecinie ponad tysiąc miejsc pracy.

Nie wiadomo jeszcze ile miałyby ich być w Trójmieście. Niektórzy mówią o połowie, inni - o jednej trzeciej tej liczby. Wielu specjalistów stoczniowych twierdzi jednak, że będzie to działalność nieopłacalna.

- Obliczmy korzyści, zacznijmy przynajmniej debatę na ten temat - przekonują członkowie Pomorskiego Klastra Morza i Zlewiska Wisły.

Czesław Romanowski

Rynek bałtycki na tle świata

Morze możliwości

Od lat słyszy się głosy nawołujące do stworzenia ujednoliconego systemu raportowania i sprawozdawczości dotyczących przewozów i przeładunków ro-ro, ale dotychczas się go nie doczekaliśmy.

Porównania, analizy i zestawienia statystyk przy opisywaniu rynku promowego i ro-ro są utrudnione w związku z problemami w dostępie do danych. Niektórzy armatorzy i porty nie chcą podawać informacji o swoich przewozach lub przeładunkach z rozbiciem na kategorie jednostek ładunkowych. Nawet jednak, gdy

ujawniają szczegółowe dane, często trudno je porównywać. Czym innym jest bowiem jednostka ładunkowa w postaci *trailer* drogowego (naczepy), a czym innym trailer terminalowy (np. *mafi trailer*) lub kaseta (używana przez niektórych operatorów, zajmujących się przewozem papieru i innych produktów przemysłu drzewnego). Morscy przewoźnicy raportujący identyczne liczby przewiezionych jednostek ładunkowych, nie wykazują ich różnicowania co do ciężaru czy objętości.

Nawet porównywanie zdolności przewozowej statków typu ro-ro w oparciu o długość linii ładunkowej może być niezrządkiem, niby bowiem mamy do czynienia ze standardową szerokością pasa ładunkowego ro-ro (mieszczącego rząd trailerów drogowych), ale w praktyce szerokości pasów ro-ro oznaczonych na pokładach statku bywają zróżnicowane, a praktyka pokazuje, że na jednostkach ro-ro i promach, jednostki ładunkowe nie w 100 proc. sztatuowane są dokładnie w „wyrysowanych” pasach ładunkowych ro-ro. Również niektóre porty nie ujawniają liczby obsługiwanych pasażerów z podziałem na klientów promów i tych, którzy przybywają na pokładach wycieczkowców, co utrudnia analizowanie obu rynków.

Mimo tego, ośrodki badań rynków żeglugowych próbują, przynajmniej fragmentarycznie, analizować rynek przewozów promowych i ro-ro. Spróbujemy przyjrzeć się szacunkom wielkości bałtyckiego rynku promowego i ro-ro na tle rynku światowego.

Z powodu kryzysu rynek przewozów skurczył się o 30 procent.



Fot. Piotr B. Stareńczak



Scandinavia - prom Polferries (Polska Żegluga Bałtycka) z linii Gdańsk - Nynäshamn.

Ważny rynek

Jednym z najlepszych źródeł usystematyzowanych danych są statystyki zestawiane przez firmę konsultingową i wydawnictwo ShipPax. Analitycy z ShipPax'a pokusili się np. o próbę porównania głównych, dających się wyodrębnić, światowych rynków żeglugi promowej (Tab. 1). Z tego ciekawego zestawienia widać, że Bałtyk jest jednym z najważniejszych rynków żeglugi promowej. Przy nie największym wolumenie przewozów, na Bałtyku notuje się największą liczbę podróży statków. Oznacza to, że ładunki i pasażerowie przewożeni są na tym akwenie na relatywnie krótszych trasach. Mamy tu też do czynienia z największym zagęszczeniem ruchu promowego w porównaniu z innymi morzami i rejonami. Bałtyk nie może się pochwalić największym wolumenem przewozów w liczbach bezwzględnych, ale pamiętajmy, że np. re-

jon Morza Śródziemnego wraz z Morzem Czarnym, na którym przewozi się dwukrotnie więcej pasażerów niż na rynku bałtyckim, jest ponad dwukrotnie większy od Bałtyku.

Ciekawe jest także spojrzenie na udziały tonażu (liczone w łącznej długości pasa ładunkowego ro-ro statków) poszczególnych światowych rynków żeglugi promowej i ro-ro bliskiego zasięgu. Widać, że zdecydowanie dominują Morze Śródziemne, Bałtyk i Morze Północne. Zwraca uwagę porównywalna zdolność przewozowa Bałtyku i Morza Śródziemnego z Czarnym (wykres).

Najwięksi operatorzy promowi i ro-ro na Bałtyku, to Scandlines, Finnlines, grupa Tallink, Stena Line i DFDS (Tab. 2). Pod względem liczebności floty zaraz za nimi plasuje się największy polski operator promowy - Unity Line z grupy Polskiej Żeglugi Morskiej, zarządzający promami należącymi do PŻM oraz do drugiego szczeń-

skiego armatora - Euroafryka Linie Żeglugowe. Według „Baltic Transport Journal” w I połowie 2009 roku po Bałtyku pływały regularnie 124 statki przewożące pasażerów i / lub ładunki w poziomym systemie ładowania. Gdyby dodać do tego 9 jednostek z głównych, wewnętrznych linii krajowych, takich jak na wyspy Bornholm i Gotlandia, w tym 5 statków czysto pasażerskich - łączna liczba statków wzrosłaby do 138. Można to porównać z flotą 160 statków zanotowanych rok wcześniej. Ten spadek liczebności floty o ok. 14 proc. nie oznacza jednak zmniejszenia zapotrzebowania na przewozy, a raczej jest odzwierciedleniem modernizacji i zmian strukturalnych tonażu oraz reorganizacji i racjonalizacji serwisów promowych i ro-ro.

Koniec kryzysu?

Nie są jeszcze dostępne dane za cały rok 2009, ale - wobec globalnego kryzysu - można się spodziewać dalszego spadku zdolności przewozowej bałtyckiej floty promowej i ro-ro, w ślad za możliwym spadkiem zapotrzebowania na przewozy, m.in. obserwując przypadki odstawiania statków „na sznurek”, przywołane szerzej w poprzednim wydaniu „Nasze-go MORZA”.

Sygnaly o słabnącym rynku potwierdzone zostały przez prelegentów niedawnej konferencji poświęconej żegludze promowej i ro-ro, zorganizowanej w Gdyni przez Actia Conferences. Staffan Herlin z Finnlines zwrócił uwagę na fakt, iż recesja postępowała szybko. Wskazał jednak na „światło na horyzoncie”, czyli zwiększenie roli rynku morskiego na Bałtyku. - *Kiedy wszystko się skończy, świat nie będzie już taki sam. Z pewnością będzie jednak pełen możliwości* - konkludował w swoim wystąpieniu przedstawiciel Finnlines.

Tabela 1. Przewozy na głównych rynkach żeglugi promowej w 2008 roku.

	pasażerowie	samochody	autobusy	trailery	podróże (rejsy)
Bałtyk	224 959 685	84 684 049	291 802	8 388 654	3 926 898
Morze Północne	97 146 124	28 493 526	235 793	10 943 838	296 433
Morze Śródziemne	439 388 368	35 921 225	88 522	8 981 930	852 866
Jeziora i rzeki	10 003 140	1 566 915	12 104	96 183	69 806
Ameryka	329 113 186	79 027 422	47 243	855 300	984 798
Morze Czerwone i Zatoka Perska	65 145 617	1 277 625	6393	65 043	4183
Południowo-Wschodnia Azja	883 124 818	23 875 124	8677	4 277 454	544 843
Pacyfik	32 056 835	950 622	300	462 874	101 810
2 080 937 773	255 796 508	690 834	34 071 276	6 781 637	

Źródło: ShipPax

Tabela 2. Flota głównych bałtyckich operatorów promowych na początku 2009 r.

	wszystkie statki	promy wycieczkowe	promy uniwersalne** ⁴	promy typu ro-pax	towarowce ro-ro	HSC* ⁵	kraje* ⁶
Scandlines* ¹	20	–	11	5	4	–	5
Finnlines	18	–	–	13	5	–	6
Tallink	14	9	4	–	1	–	5
Stena Line* ¹	12	3	4	1	3	1	5
DFDS	10	2	–	6	4	1	7
Viking Line	7	5	2	–	–	–	3
Unity Line	7	–	2	4	1	–	2
TT Line	6	–	–	6	–	–	2
Transfennica	6	–	–	–	6	–	5
Mols-Linien* ²	5	–	2	–	–	3	1
Borholmstrafikken* ³	4	–	1	2	–	1	3
Color Line	4	2	2	–	–	–	3
Polferries	4	–	3	1	–	–	3
Eckerö Line	3	–	2	–	1	–	3
Destination Gotland* ²	3	–	2	–	–	1	1
TransLumi Line	3	–	–	–	3	–	3
HH Line	2	–	2	–	–	–	2
razem	128	20	40	36	26	6	

*¹ - statki Stena Line eksploatowane pod brandem Scandlines wyszczególniono w tabeli pod tym ostatnim; *² - tylko żegluga kabotażowa / krajowa (w granicach jednego kraju);

*³ - jeden statek w żegludze krajowej; *⁴ - typowe promy pasażersko-samochodowe; *⁵ - jednostki szybkie (High Speed Craft);

*⁶ - wszystkie kraje, pomiędzy którymi pływają statki danego operatora.

Źródło: Marek Błuś, „Network Completed” - „Baltic Transport Journal”, nr 5/2009.

Kryzys niewątpliwie dał się we znaki transportowi morskemu. Rynek przewozów skurczył się o 30 procent. Jednak nie wszyscy zaznali tak wielkich spadków. Nienajgorzej jest na większości promów kursujących z polskich portów.

Potwierdziła to na konferencji przedstawicielka Polferries, Aneta Wencel. Stwierdziła, że efekty globalnego kryzysu ekonomicznego dla handlu i transportu na linii Polska-Skandynawia były mniej bolesne, aniżeli w innych regionach i trasach. W pierwszych dwóch kwartałach 2009 roku zostało odnotowane spowolnienie ruchu na linii Polska-Skandynawia, jednakże w przypadku transportu pasażerskiego strata wyniosła jedynie 3 proc. i wydaje się, że rynek ten jest ustabilizowany. Niemniej, potrzebne są silniejsze działania, poszukiwanie nowych grup odbiorców i skoncentrowanie się na nowych statkach ro-pax.

Wszyscy wypatrują końca kryzysu. Według dr Macieja Matczaka z Akademii Morskiej w Gdyni, recesja zbliża się ku końcowi. Prognozy przewidują, że w roku 2010, dochód narodowy brutto krajów regionu Morza Bałtyckiego, oprócz Litwy i Łotwy, będzie dodatni. Natomiast w roku 2011 wszystkie kraje powinny odnotować wzrost dochodu narodowego brutto na poziomie 1,5- 4 procent. To dobre wiadomości dla transportu, w tym żeglugi promowej i ro-ro.

Bałtyckie korytarze

Na Bałtyku wyróżnić można trzy zasadnicze, w miarę spójne, obszary rynkowe, nazywane czasem „korytarzami” - główne strumienie ładunków i pasażerów. Poszczególni operatorzy działający w jednym z takich rejonów, muszą być często postrzegani jako bezpośredni konkurenci, nawet jeśli nie operują na tych samych liniach (mogą jednak wchodzić w grę linie równoległe, alternatywne z punktu widzenia klientów).

Bałtycka sieć połączeń promowych i ro-ro jest gęsta, a rynek - mimo istnienia kilku wielkich armatorów - wciąż dość mocno rozdrobniony. Na stosunkowo niewielkim obszarze Morza Bałtyckiego mamy do czynienia z dużą liczbą armatorów i operatorów.

Poniżej przedstawiamy najważniejszych graczy poszczególnych bałtyckich korytarzy promowych i ro-ro.

Korytarz zachodni:

- Scandlines,
- DFDS Seaways,
- DFDS Torline,
- TT Line,
- Color Line,
- Mols Line,
- HH Ferries.

Ten rejon charakteryzuje się bardzo ostrą konkurencją. Otwarcie mostu nad cieśniną Fehmarn Belt, spodziewane przed 2020 rokiem, zamknie niektóre połączenia promowe korytarza zachodniego, ale wciąż będzie istniał rynek dla bezpośrednich połączeń promowych i ro-ro ze Szwecją.

Korytarz środkowy:

- Polferries,
- Unity Line,
- Stena Line,
- Bornholmstraffiken.

Rejon zyskuje na znaczeniu, szczególnie po tym, jak przewoźnicy drogowi zaczęli uciekać od niemieckich autostrad z chwilą wprowadzenia na nich wysokich opłat dla samochodów ciężarowych, jednak jest najmniejszy spośród trzech głównych obszarów bałtyckiego rynku przewozów promowych i ro-ro.

Korytarz wschodni:

- Finnlines,
- TallinkSilja,
- Viking Line,
- DFDS Lisco,
- Transfennica,
- DG,
- Eckero Line.

Ten korytarz ma duże znaczenie ze względu na wielkość przepływów ładunkowych i pasażerów pomiędzy krajami nordyckimi, tzw. państwami bałtyckimi (głównie Estonią) i Rosją. W jego ramach rośnie także znaczenie przewozów do i z Polski.

Pozostali gracze na bałtyckim rynku promowym i ro-ro, to m.in.: Ave Line, Baltic Line, „Baltiysk” ferry, Birka Cargo, BSL - Baltic Scandinavian Lines, Holmen Paper, Linda, Mann Lines, Navirail OU, PowerLine, RG Line, SCA Transforest, SeaRail, Smurfit Kappa Group, Transfennica, TransAtlantic, UPM Seaways, itd.

Według oceny Staffana Herlin’a, jednego z prezesów Finnlines (*executive vice president*, Finnlines Plc), na Bałtyku mamy do czynienia z ok. 30 operatorami-przewoźnikami promowymi i *short sea* ro-ro. Aneta Wencel z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (*shipping policy division director*, Polferries) twierdzi zaś, że na wspomnianych trzech korytarzach operuje 19 przewoźników ze 150 statkami.

Statystyczne wzrosty i spadki

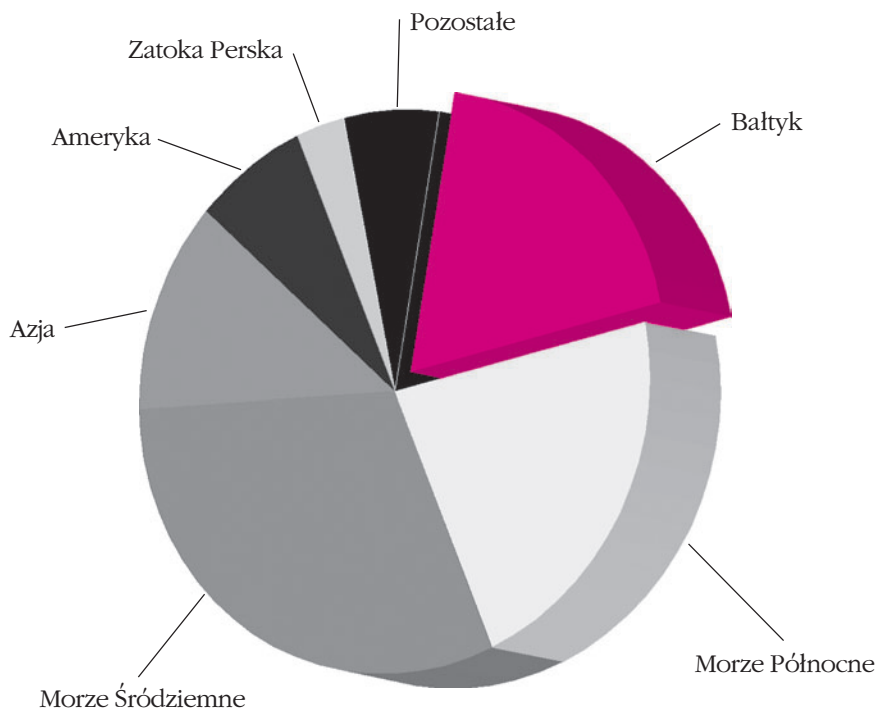
ShipPax podsumował ostatnio własne statystyki przewozów promowych dla Bałtyku i Morza Północnego w 2009 roku. Z analizowanych przez szwedzkie wydawnictwo i biuro konsultingowe tras promowych, 18 zanotowało wzrosty o ponad 10 proc. w okresie pierwszych 11 miesięcy minionego roku, a aż 24 serwisy promowe zanotowały spadki większe niż 20 proc., jeśli chodzi o pasażerów. Z obecnych już jakiś czas na rynku, najlepszy wynik (68-procentowy wzrost) zanotował operator Linda Line, który skorzystał na wycofaniu się innych operatorów

szybkich promów na linii Tallin-Helsinki (wycofano stamtąd m.in. naszego, PŻB-owskiego, byłego *Boomerang’a*, eksploatowanego ostatnio przez Tallink). Wśród innych, dobrze spisujących się pod względem liczby przewożonych pasażerów serwisów promowych, ShipPax wyróżnił jeszcze m.in. linię Holyhead-Dublin (Stena Line), Ryga-Sztokholm (Tallink), Świnoujście-Ystad (Unity Line) i Hirtshals-Larvik (Color Line). Były to jedyne linie, które zanotowały wzrosty przewozów pasażerów na przestrzeni pierwszych 11 miesięcy 2009 r., rzędu 10-20 proc. Straty liczby pasażerów zanotowała m.in. linia Grankullavik-Visby - aż o 63 proc. (Destination Gotland), Aarhus-Kalundborg (Mols-Linien) i Świnouj-

ście-Ystad (PŻB) oraz Naantali-Kapellskär (Finnlink).

Jeśli chodzi o przewozy trailerów - 15 linii zanotowało wzrosty wyższe niż 10 proc., a 38 - spadki większe niż o 20 proc., co samo w sobie daje dość jednoznaczny obraz całego rynku. Zyskał w przewozach trailerów serwis (armatora LD Lines) Le Havre - Portsmouth (aż 61 proc., ale przy wzroście liczby podróży o 64 proc.). Dlatego za lepsze należy uznać wyniki linii Hirtshals-Larvik (Color Line) ze wzrostem przewozów o 48 proc. (przy wzroście liczby podróży jedynie o 29 proc.). Znowu w czołówce znalazł się szczeciński operator Unity Line, który na linii Świnoujście-Ystad zanotował wzrost przewozów trailerów / ciężarówek o 35 proc. przy zaledwie 20-procentowym wzroście liczby podróży (związanym z zasileniem floty o prom Skania). Nieźle spisywały się też serwisy Liverpool-Dublin (Seatruck), Aberdeen-Kirkwall (NorthLink), Tallinn-Helsinki (Viking Line) i Cork-Roscoff (Brittany Ferries).

Wśród tych, którzy przegrali z kryzysem był, porównywany z promami jako konkurent, Eurotunnel oraz linie promowe tracące od 20 do nawet 40 proc. przewozów: Sassnitz-Trelleborg (Scandlines), Travemünde-Geteborg (Stena Line), Dunkerque-Dover (Norfolkline) i Helsinki-Rostock (Tallink’a).



Udziały tonażu światowych rynków żeglugi promowej i ro-ro bliskiego zasięgu.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Szybki, 86-metrowy katamaran Villum Clausen kursujący od 2000 roku na linii Ystad (Szwecja) - Ronne (Wyspa Bornholm, Dania) zostanie w 2011 r. zastąpiony przez największy prom pasażersko-samochodowy, również szybki katamaran, zamówiony w australijskiej stoczni Austal.

Piotr B. Stareńczak

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy: Odcinek dla banku odbiorcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Nazwa odbiorcy cd:
UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

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

Waluta: Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

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

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy: Odcinek dla banku zleceniodawcy:

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Nazwa odbiorcy cd:
UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

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

Waluta: Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

PRENUMERATA KRAJOWA

- Prenumerata roczna: **106,80 PLN (36 €)***
- Prenumerata półroczna: **59,40 PLN (19,80 €)***
- Prenumerata kwartalna: **32,70 PLN (12 €)***

PRENUMERATA ZAGRANICZNA

- Prenumerata roczna: **210 PLN (70,80 €)***
- Prenumerata półroczna: **111 PLN (37,80 €)***
- Prenumerata kwartalna: **58,50 PLN (19,50 €)***

Od numeru / 10 × ilość egz.

Od numeru / 10 × ilość egz.

* Prenumerata plus koszt przesyłki ekonomicznej.

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

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

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis



TWÓJ 1% TRAFI WE WŁAŚCIWE RĘCE

Nazywam się Marek Kamiński. Jestem polarnikiem i podróżnikiem. Przewodziłem wielu wyprawom, które wydawały się niemożliwe do zrealizowania. Jedną z nich była wyprawa na oba Bieguny z moim niepełnosprawnym kompanem Jasiem. Aby pomóc innym w osiągnięciu biegunów ich możliwości, założyłem fundację. Teraz możesz nam pomóc pomagając innym przekazując 1% Twojego podatku na Fundację Marka Kamińskiego.

Możesz śledzić nasze codzienne osiągnięcia krok po kroku odwiedzając moją stronę www.kaminski.pl

Dziękuję.

marek kamiński



Fundacja Marka Kamińskiego działa jako instytucja pożytku publicznego. W związku z tym można dokonywać wpłat na konto Fundacji, które upoważniają wpłacającego do odliczenia 1% od podatku dochodowego. Konto Fundacji: BRE Bank S.A., Oddział Szczecin, numer konta: 04 1140 1137 0000 4878 8800 1013, **KRS 0000133671**

Port w Hamburgu to jedno z najlepszych w Europie miejsc do realizowania hobby polegającego na śledzeniu i fotografowaniu statków (*shipspotting*). Prezentację przykładowych jednostek pływających, jakie można tam spotkać rozpoczynamy od statków historycznych i muzealnych, dla których jeden z największych portów w Europie jest portem macierzystym.

Zarówno latarniowiec *Elbe 3* (zbudowany w 1888 roku), jak i lodolamacz parowy *Stettin* (z 1933 roku) stacjonują obok innych, mniejszych jednostek w muzeum morskim Museumshafen Oevelgönne, do którego prowadzą m.in. linie tramwajów wodnych (np. na bilet całodzienny komunikacji miejskiej) niemal z centrum miasta (z Landungsbrücken). Obie jednostki, mimo sędziwego wieku, są na chodzie i można je wyczerterować, co nierzadko czynią hamburskie firmy organizując na nich bankiety czy morskie biesiady.

Z kolei jeden z najnowszych nabytków Hamburga, jeśli chodzi o pływające muzea - klasyczny drobnicowiec *Bleichen* (zbudowany w 1958 roku), zacumowany jest w Hansahafen, do którego można się dostać turystycznymi barkasami Maritime Circle Line (również z Landungsbrücken) lub szybką koleją miejską.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Stiftung Hamburg Maritime