

PROM TONIE !!!

nasze  
**MORZE**

maritim magazyn

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

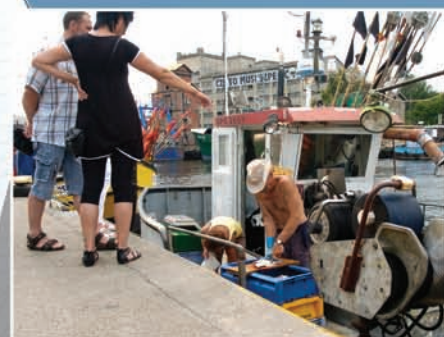
Nr 8 (56)  
sierpień 2010  
NR INDEKSU  
211214

**W stanie gotowości!**

*levoli Black* zaprojektowany  
i zbudowany przez Stocznnię Północną SA  
rozpoczyna służbę w barwach  
holenderskiej straży wybrzeża.



Walka o wiatraki



Gospodarka  
rybacka w Polsce

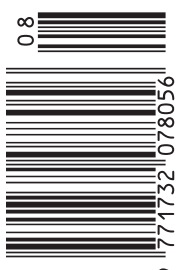


**WOJOWNIK  
Z GDAŃSKA**

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

ISSN 1895-4812



9 771732 078056



nasze  
**MORZE**  
maritime magazine

Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
**FORUM OKRĘTOWE**  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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



**PortalMorski.pl**

**Najnowsze  
informacje**

**Praca  
na morzu**

**Praca  
na lądzie**





www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 8 (56) 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 Miluszewska  
tel. (58) 307 15 54

ilona.miluszewska@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 Biermdgarski, Jerzy Bitner  
Jerzy Drzemczewski,  
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,  
Marian Lenz, Andrzej Olejko,  
Andrzej Perepeczek,  
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 „Naszym Morzu”  
i „The Maritime Worker”  
na stronie WWW bez dodatkowego  
wynagrodzenia.

Nakład 2400 egz.

# Kolebka normalności...

Dokładnie przed rokiem pisałem w tym miejscu o smutnym losie polskich stoczni. Przypomnę, że latem 2009 r. dobiegała finału polityczna farsa z rzekomym inwestorem z Kataru, która, jak wiadomo, zakończyła się kląpą i kompromitacją polskich urzędników. Ale w tym samym czasie ogłoszono, że Komisja Europejska zatwierdziła program restrukturyzacyjny dla Stoczni Gdańsk. Jednak ta druga wiadomość zniknęła wtedy w natłoku negatywnego medialnego przekazu o polskich stoczniach. Dziś widać, że to ona była najistotniejsza.

W symbolicznej kolebce Solidarności zamilkła wreszcie polityka i rozpoczęła się (i nadal trwa) restrukturyzacja, która, choć trudna i bolesna, dziś przynosi już pierwsze efekty (czyt. „Stocznia Gdańsk na prostej?” na str. 5). Stocznia woduje coraz więcej coraz bardziej i lepiej wyposażonych kadłubów statków z rynkowej górnej półki, a ambitne plany uruchomienia produkcji elementów do wież wiatrowych nabierają realnego kształtu. Miesiąc temu zarząd dogadał się ze związkowcami, zatwierdzono też nowy plan inwestycyjny. Nie po raz pierwszy okazało się, że jak jest realny właściciel i sensowna strategia, a wszyscy widzą wspólny cel, to zaczyna rządzić zdrowa ekonomia.

I właśnie to najbardziej cieszy. Po wielu straconych latach, Stocznia Gdańsk odcięła polityczną pępowinę. Z historycznej kolebki Solidarności staje się kolebką normalności, szukającą swego miejsca w silnie konkurencyjnym okrętowym biznesie. Szkoda, że upadłe zakłady w Gdyni i Szczecinie nie miały takiej szansy...

Cieszy także fakt, że również inne firmy tworzące to, co dziś zostało z przemysłu okrętowego w Polsce, mimo kryzysu w branży wciąż działają, uczestnicząc – choćby tylko jako podwykonawcy – w ciekawych i nośnych medialnie projektach. Przykładem – niewielka firma Maritim z Gdańska, która zbuduje kadłub nowego, ekologicznego statku dla Greenpeace (na okładce – czytaj na str. 9).

Inny przykład – Stocznia Północna z Grupy REMONTOWA – która buduje nowoczesne promy pasażerskie o napędzie gazowym, a niebawem rozpocznie budowę kilku jednostek zaopatrzeniowych górnictwa morskiego (tzw. platform supply vessel). Stocznia ta zbudowała i dostarczyła renomowanym armatorom serię 23 statków do obsługi platform wiertniczych (tzw. AHTS). Dziś rynek się zmienia – wzrasta popyt na jednostki *offshore* innego typu, oka-

zuje się jednak, że jeśli armator dostaje statek spełniający najwyższe standardy, to zawsze znajdzie on zatrudnienie, tak jak jedna z ostatnich już jednostek typu AHTS zbudowanych w Stoczni Północnej, która rozpoczęła niedawno służbę w holenderskiej straży wybrzeża (piszemy o tym w tekście „W stanie gotowości” na str. 23).

Sygnaly płynące ostatnio z branży żeglujowej są optymistyczne. Po prawie dwóch latach kryzysu, rynek powoli budzi się do życia. Stawki frachtowe i czarterowe ruszyły w górę. Armatorzy, zwłaszcza ci od wysoko specjalistycznego tonażu, coraz częściej zerkają w stronę znanych im i sprawdzonych stoczni europejskich. Zrażeni mirażem pozornych oszczędności na statkach zbudowanych tanio w Chinach i Wietnamie, wolą zapłacić więcej, jeśli tylko zamiast tandety otrzymają produkt wysokiej jakości i w terminie. Są w Polsce stocznie, które mogą im to zapewnić.



Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl





## OD REDAKTORA

Kolebka normalności... str. 3

## WYDARZENIA

Stocznia Gdańsk na prostej? str. 5  
 Wojownik z Gdańska str. 9  
 Prawdziwa morska stolica str. 16  
 Modelowa integracja str. 19  
 Dyrektor odwołany str. 21  
 Podmorski ogródek str. 22  
 W stanie gotowości! str. 23

## ROZMOWY MORZA

Walka o wiatraki str. 28

## MORZE WYPRAW

Powrót Czarnego Diamentu str. 34

## MORZE WIZYT

Statek pokoju str. 35



5

## Stocznia Gdańsk na prostej?

Pod koniec lipca w mediach pojawiły się niepokojące wiadomości o wydarzeniach mogących wpłynąć negatywnie na przyszłość i byt Stoczni Gdańsk SA, na jej realizowane już programy inwestycyjne i plany produkcyjno-rynkowe. Tymczasem w stoczni kilka dni później odbyło się kolejne wodowanie.



23

## W stanie gotowości!

Polska stocznia zaprojektowała i zbudowała wielozadaniowy holownik *offshore* (AHTS) *Ievoli Black*. Statek chronić będzie akwen Morza Północnego przed awariami i kolizjami statków i platform wiertniczych, które mogą skutkować zanieczyszczeniem morza przez ropę, substancje ropopochodne i inne szkodliwe dla środowiska rozlewy. Stacjonuje w porcie Den Helder i pełni służbę 24 godziny na dobę, 365 dni w roku gotowy wyruszyć na akcję.

## MORSKIE PROCESY

Prom tonie!!! str. 40

## MORZE LATARNI

Bliżej bliży str. 52

## MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Gąski str. 54

## WSPOMNIENIE „MORZA”

Toast Unruga na cześć Hitlera str. 57

## POCZTÓWKA Z MORZA

Ucieczka, szykany, tragedie... str. 59

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 66

## MORSKIE SKARBY

*Burzy i Wichra* początek str. 68

## MORZE TAJEMNIC

Jonasz pechowiec? str. 69

## MORZE OPOWIADAŃ

Bob Number One str. 73

## MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 76

## MORZE GOSPODARKI

Tylko mniej zjadamy... str. 78



28

## Walka o wiatraki

- Co w naszym kraju będzie się działo z morską energetyką wiatrową?

- Jeżeli za punkt wyjścia weźmiemy rządową polityką energetyczną będzie się działo niewiele. Albowiem obecna polityka energetyczna Polski do 2030 roku nie przewiduje instalacji na morzu jakichkolwiek elektrowni wiatrowych.

**O przyszłości morskiej energetyki wiatrowej rozmawiamy z Katarzyną Michałowską-Knap, główną specjalistką Instytutu Energetyki Odnawialnej.**

40

## Prom tonie!!!

Nikommu nie przychodziło to do głowy! Nikt sobie tego nie wyobrażał! Wypadek, który wydarzył się 1 sierpnia 1975 roku był właśnie skutkiem braku wyobraźni i fachowości instytucji oraz osób, które prom zbudowały, eksploatowały i nadzorowały. Pływał 17 lat i chyba tylko cud sprawił, że przez ten czas nie doszło do tragedii. A mogła zdarzyć w każdej chwili! Musiała się zdarzyć! I w końcu się zdarzyła...

## Zdjęcie na okładce:

Tak będzie wyglądał *Rainbow Warrior III*.  
 Fot. Greenpeace



## Reorganizują i budują



Zarząd SG, od lewej:  
**Ihor Yatsenko** - wiceprezes,  
**Andrzej Stokłosa** - prezes,  
**Arkadiusz Aszyk** - członek zarządu  
 i **prof. Boshidar Metschkow** - wiceprezes.

Fot. Stocznia Gdańsk SA

# Stocznia Gdańsk na prostej?

Pod koniec lipca w mediach pojawiły się niepokojące wiadomości o wydarzeniach mogących wpłynąć negatywnie na przyszłość i byt Stoczni Gdańsk SA, na jej realizowane już programy inwestycyjne i plany produkcyjno-rynkowe. Tymczasem w stoczni kilka dni później odbyło się kolejne wodowanie.

Ministerstwo Sprawiedliwości Ukrainy zajęło udziały właścicieli stalowego koncernu ISD należące do Siergieja Taruty, Oleksandra Mkrztaczana i Witalija Hajduka (właściciele Stoczni Gdańsk), by odzyskać ich zaległości podatkowe wynoszące ok. 660 mln zł.

Jacek Łęski, rzecznik prasowy ISD w Polsce, stanowczo stwierdził, że stocznia jest bezpieczna, ponieważ od

pewnego już czasu jest poza ukraińską strukturą ISD.

Gdy w 2007 r. Stocznia Gdańsk zmieniła właściciela, stalowy koncern ISD kupił większość jej udziałów poprzez należącą do niego, zarejestrowaną w Polsce spółkę ISD Stocznia. Łęski w wypowiedzi dla lokalnych mediów wyjaśnił, że w marcu i w maju udziały w niej objęły spółki zarejestrowane na Cyprze: ISHC

Industrial Steel Holding Co Limited oraz Frankiro Holdings Limited, w których większość należy do Siergieja Taruty, a reszta do Oleksandra Mkrztaczana i Witalija Hajduka, czyli współwłaściciele ISD.

Jak podała „Gazeta Wyborcza”, takie kroki sugerowały Ukraincom polskie banki, które zgodziły się finansować działalność stoczni, ale nie całego holdingu, uznając, że to bezpieczniejsze dla nich rozwiązanie i perspektywa zwrotu pożyczonych pieniędzy.

Również przedstawiciele organizacji związkowych, np. Roman Gałęzewski, szef stoczniowej „Solidarności”, a zarazem członek rady nadzorczej Stoczni Gdańsk, nie wyraża zaniepokojenia o losy zakładu.

Przy okazji wodowania w SG statku *Fugro Symphony*, które miało miejsce 30 lipca, zapytaliśmy prezesa Stoczni Gdańsk, czy niejednoznaczna sytuacja udziałowców gdańskiej stoczni na Ukrainie może mieć wpływ na losy polskiej firmy.

- Już wcześniej o tym mówiliśmy oficjalnie i teraz to potwierdzam - powiedział Andrzej Stokłosa. - To są inne struktury, zupełnie niezależne zarówno pod względem właścicielskim, jak i z punktu



widzenia finansowania. Sytuacja Stoczni Gdańsk jest bezpieczna.

Prezes Stokłosa powiedział także „*Naszemu MORZU*”, że w przeddzień wodowania zebrała się Rada Nadzorcza Stoczni Gdańsk, która zatwierdziła wszystkie plany inwestycyjne.

## Nowe kontrakty

Wcześniej, na spotkaniu z mediami w połowie lipca, prezes zarządu Stoczni Gdańsk SA, zapewniał, że dzięki uprawnionym w ostatnich tygodniach i miesiącach nowym kontraktom, gdańska stocznia, po okresie rynkowego zastoju spowodowanego globalnym kryzysem, zacznie się ożywiać.

Kontrakty o łącznej wartości 350-380 mln zł, oznaczają powrót (z poprawą o ponad 30 proc.) do dynamiki produkcji z roku 2009. Jeżeli chodzi o statki - są to na razie wciąż jednostki niekompletne, jedynie częściowo wyposażone, ale już z wyraźną tendencją coraz większego poziomu wyposażenia i gotowości technicznej. Docelowo stocznia ma ambicję budować sześć do ośmiu statków rocznie. Od niemal roku SG dużo aktywniej funkcjonuje na rynku ofertowym. Interesuje się głównie rynkiem trawlerów. W tym tradycyjnym dla niej sektorze, ma większe szanse na pozyskanie zamówień na statki w pełni wyposażone, niż w przypadku innych typów statków, zwłaszcza jednostek *offshore*. Przygląda się jednak z zainteresowaniem także innym sektorom rynku okrętowego, np. statkom do obsługi morskich farm wiatrowych.

- Proces budowania określonego poziomu kompetencji i sprawności organizacyj-

nej dla budowy bardziej skomplikowanych jednostek *offshore* zajmie jeszcze trochę czasu - przyznaje prezes Stokłosa.

Stocznia nadal, jak już wspomniano, buduje statki jedynie częściowo wyposażone, ale za to te droższe - z najwyższej półki tego rynku: sejsmiczne, bazy nurków - DSV (*diving support vessels*), *well intervention* (statki do obsługi odwiertów), itp.

Dla porównania PSV (zwykły zaopatrzeniowiec) może kosztować - wyposażony - 30 mln euro, a statek sejsmiczny - 100-150 mln euro. Droższe statki stanowią mniejszy rynek, ale są też w mniejszym stopniu uzależnione od wahań ogólnej koniunktury, a także, jako produkt w ofercie stoczni, bardziej odporne jeśli chodzi o konkurencję ze strony stoczni dalekowschodnich. Z wielu przyczyn, także jakościowych, statki takie budowane są prawie wyłącznie w Europie.

## Bolesna restrukturyzacja

Po tym, jak w Brukseli jednoznacznie zdefiniowano warunki restrukturyzacji Stoczni Gdańsk, w Gdańsku zaczęto konsekwentnie wdrażać jej program. Większość przeszkód, jak twierdzi kierownictwo firmy, udało się przezwyciężyć przy zachowaniu dobrych relacji ze związkami zawodowymi i pracownikami.

Nie wszystkich zatrudnionych na stanowiskach zbędnych z punktu widzenia nowej, efektywniejszej organizacji produkcji, udało się przekwalifikować i przesunąć na nowe stanowiska pracy. Nieuniknione były zwolnienia grupowe. Proces trwał w Stoczni Gdańsk od października 2009 r. do lipca 2010 r. Ze stoczni odeszło 306 pracowników, a 38 przekwalifi-

kowano z zawodów administracyjnych i utrzymania ruchu na stanowiska w bezpośredniej produkcji. Warto dodać, że większość zwolnionych odeszła ze stoczni na mocy porozumienia stron. Po zmianach, stan zatrudnienia na koniec czerwca 2010 r. wynosił 1840 osób.

Arkadiusz Aszyk, członek zarządu, przyznaje, że struktura zatrudnienia nie jest jeszcze idealna.

- Pozostały pewne rezerwy w możliwości restrukturyzacji zatrudnienia, zwłaszcza w sferze utrzymania ruchu - mówi. - Natomiast zatrudnienie w bezpośredniej produkcji, w świetle potrzeb wynikających z napływu ostatnio uprawnionych kontraktów i otwarcia nowych sektorów produkcji, wymaga jeszcze zwiększenia.

Działania restrukturyzacyjne doprowadziły m.in. do poprawy wydajności pracy. W porównaniu do roku 2007 o ok. 25 proc. Arkadiusz Aszyk zapowiada w przyszłości kolejne 25 proc. wzrostu.

Rok 2009 stocznia zamknęła pozytywnym wynikiem finansowym, na poziomie (netto) 31,9 mln zł.

## Trzy filary

Nowi właściciele SG od początku deklarowali, że jednym z trzech zasadniczych filarów jej działalności będzie produkcja konstrukcji wież wiatrowych. W październiku tego roku zostanie uruchomiony I etap wdrożenia produkcji - w istniejącej hali prefabrykacji K-1 rozpocznie pracę linia produkcji konstrukcji dla farm wiatrowych o zdolności produkcyjnej ok. 100 sztuk rocznie. Jednocześnie trwają intensywne prace nad II etapem - budową nowej fabryki wież wiatrowych, o zdolności produkcyjnej ok. 200 wież rocznie, która powstanie obok istniejącej nowoczesnej linii malarskiej. Ta inwestycja ma szansę się rozpocząć w styczniu 2011 roku.

Poza statkami i elementami konstrukcji kolumn turbin wiatrowych, „trzecią nogą”, na której ma się opierać byt firmy, równoważną w strukturze przychodów pozostałym, ma być budowa dużych konstrukcji stalowych, na które stocznia pozyskiwała dotąd zamówienia okazjonalne.

Nakłady inwestycyjne w latach 2010-2012 w sektorze okrętowym przewidywane są na poziomie 88 mln zł, a w sektorze konstrukcji stalowych i farm wiatrowych - na ok. 200 mln zł.

Przez najbliższe trzy i pół roku Stocznia Gdańsk będzie budować statki na pochylni B1.

**Jeden ze statków, na które niedawno uprawomocniły się kontrakty - trawler rufowy o długości 65 m, budowany dla norweskiej stoczni Kleven Verft AS.**



Frys. Stocznia Gdańsk, SA



Ograniczenie działalności do jednego ośrodka wodowania - jednej pochylni (i do wielkości produkcji na poziomie 100 000 CGT - jednostek tonażu skompensowanego brutto) zostało narzucone przez Komisję Europejską. Pochylnia nie stanie się jednak wąskim gardłem. Przy rodzaju jednostek, jakie buduje SG, jej „przepustowość” (roczna zdolność produkcyjna) przewyższa limit 100 000 CGT. Skrócenie cyklu pochylniowego dzięki metodzie jednoczesnej budowy na jednej pochylni dwóch jednostek - w systemie *semi-tandem* lub nawet systemie *tandem*, pozwoli na wodowanie minimum sześciu, ośmiu statków rocznie. To kwestia optymalnego cyklu pochylniowego. Udało się już uzyskać zaledwie dwumiesięczny cykl zaawansowanego statku *offshore*.

Duża część aktualnie realizowanego programu inwestycyjnego w sektorze okrętowym dotyczy zwiększenia możliwości budowy większych bloków na wyspie i - dzięki montażowi kadłuba z większych „klocków” - dalszego skrócenia cyklu pochylniowego.

Sam limit 100 000 CGT również nie stanowi bariery rozwoju rynkowo-produkcyjnego stoczni w przewidywalnej, nieodległej przyszłości.

Rok 2010 ma być okresem dostosowywania Stoczni Gdańsk do uzyskania wymaganej, trwałej pozycji konkurencyjnej, która związana jest głównie z - wciąż jeszcze wysokim - kosztem wytwarzania i poziomem kosztów stałych. Ich redukcja to jeden z głównych celów przeprowadzanej nadal restrukturyzacji.

## Porozumienie bez precedensu

1 lipca 2010r., kiedy na hali K1 odbyło się palenie blach na trawler, podpisane zostało bezprecedensowe w polskim przemyśle okrętowym porozumienie pomiędzy Zarządem Stoczni Gdańsk SA a przedstawicielami Związków Zawodowych SG. Ma obowiązywać przez rok. Przewiduje zmniejszenie stawki godzinowej w bezpośredniej produkcji o 15 proc. na rok, od momentu palenia pierwszej blachy na zakontraktowaną jednostkę; proporcjonalne, czyli 15 proc. obniżenie wynagrodzeń pozostałym grupom zawodowym, od najwyższego do najniższego szczebla; postojowe: pracownik podejmujący prace zastępcze w tym czasie, ma gwarantowaną wyższą stawkę godzinową; wynagrodzenie gwarantowane: pracownicy SG, zarabiający poniżej 2020

**SG zbuduje częściowo wyposażony, długi na 85 m, zaopatrzeniowiec offshore - PSV (platform supply vessel) dla stoczni Hellesoy Verft AS z Norwegii (stocznia posiada opcję kontraktową na budowę drugiej takiej jednostki).**



Rys. Stocznia Gdańsk SA

zł brutto/ m-c, którzy mają zapewniony front robót, zachowają pensje na dotychczasowym poziomie.

Prezes Stokłosa zapewnia, że redukcja zarobków dotyczy oczywiście wszystkich - od niego aż do szeregowego pracownika na produkcji. Obniżka składnika kosztów stałych doprowadzi do tego, że mimo wszystkich spadkowych tendencji na rynku i zmian systemu finansowania kontraktów na nowe statki, będą w stanie pokazać bankom, że stoczniowe przedsięwzięcia „zamykają się” w sensie finansowym.

Czy jednak wszyscy zaakceptowali nowy układ?

- Przyznaję, są śladowe odejścia - mówi prezes Andrzej Stokłosa. - Jednak udało nam się, głównie dzięki temu porozumieniu, skrócić okres „nieaktywności”, czy ograniczonej aktywności stoczni. Pracownicy widzą, że wzmożł się napływ materiałów, zakład nabiera właściwego rytmu pracy, zaczynają się pierwsze cięcia blach na nowe statki. Rozkręcanie stoczni jest powolne, ale zauważalne. Pracownicy widzą też, że nie tylko mówi się o inwestycjach, ale się je zaczyna fizycznie realizować.

## Nowa oferta

Jednym z priorytetów w ramach działań restrukturyzacyjnych Stoczni Gdańsk jest odbudowa potencjału biura projektowego. Obecnie zatrudnia ono 100 osób i jest jednym z większych stoczniowych biur projektowych w Europie. Stare metody i narzędzia projektowania trzeba było zastąpić nowoczesnymi. Wdrożono więc m.in. światowej klasy system projektowania przestrzennego (3D) - Nupas Cadmatic.

Opracowano własne projekty nowych statków - na początek trawlerów, gazowców i zbiornikowców. Wymienić można

choćby spełniający wymogi najnowszych przepisów dotyczących ograniczania szkodliwych emisji (IMO tier II) projekt koncepcyjny trawlera-przetworni B500T (ok. 106 m długości), który jednak zdaje się być oparty, przynajmniej co do kształtu kadłuba i sylwetki, na dawnych projektach realizowanych w Stoczni Gdańskiej jeszcze w latach 80. i 90. (prawdopodobnie typów B671 i B672).

Przedstawiciele kierownictwa stoczni przyznają, że w kontekście oferty dotyczącej statków rybackich, Stocznia Gdańsk jest bardzo zainteresowana powrotem na rynek rosyjski. Tam są ogłaszane i zapowiedziane największe programy odnowy i odbudowy floty łowczej. Gdańskie trawlerzy mają do dziś w Rosji bardzo dobrą opinię.

Ponadto SG ma w ofercie także m.in. duży, 86-metrowy okręt patrolowy poszukiwania i ratownictwa (SAR) - bazę dla ratowniczych łodzi hybrydowych oraz helikoptera (zaprojektowany dla niej przez Centrum Techniki Okrętowej SA), ok. 64-metrowy trawler (zaprojektowany dla gdańskiej stoczni przez Cramaco A/S), projekt (jeszcze z czasów przynależności gdańskiej stoczni do Grupy Stoczni Gdynia) wielozadaniowego, udźwigowego drobnicowca typu 6203 (7000 t nośności) oraz budowany już, w oparciu o projekt powierzony, gazowiec - etylenowiec typu 6687 (123 m długości, 9000 m<sup>3</sup> ładowności, 8000 t nośności).

W ramach restrukturyzacji poszerzono też profil produkcji. W 2009 roku rozpoczęto produkcję konstrukcji stalowych dla zastosowań lądowych. Umożliwiła to nowa linia produkcyjna do budowy carg (elementów dużych zbiorników cylindrycznych) zainstalowana na hali K1 (2 maszyny do skrawania, zwijarka). Od uruchomienia linii w 2009 roku, do końca czerwca br. dokonano tam już przerobu 12 tys. ton stali.

Stocznia jest już na zaawansowanym etapie przygotowania produkcji „wież



wiatrowych" (kolumn wiatraków elektrycznych). Będą one budowane na zlecenie takich potentatów rynku, jak Siemens, Vestas czy Gamesa.

Rozpoczęcie produkcji planowane jest na IV kwartał roku 2010.

## Co zbuduje Stocznia Gdańsk?

Portfel zamówień Stoczni Gdańsk - jeśli chodzi o uprawomocnione kontrakty - obejmuje obecnie następujące jednostki pływające i konstrukcje stalowe z terminami dostaw od lipca 2010 r. do czerwca 2011 r., o łącznej wartości sprzedaży 350 mln zł:

■ **zaopatrzeniowiec offshore** (oceanotechniki i górnictwa morskiego) - PSV (*platform supply vessel*):

jednostka częściowo wyposażona - w Gdańsku zamontowane będzie m.in. 12 cylindrycznych zbiorników i silniki; długość 85 m, szerokość 20 m; rozpoczęcie produkcji: 07-08.2010; odbiorca: stocznia Hellesoy Verft AS, Norwegia; Stocznia Gdańsk posiada opcję kontraktową na budowę bliźniaczej jednostki.

■ **trawler rufowy:**

statek będzie służył do połowu i przewozu ryb, przechowywania ich w stanie surowym w lodzie i dostarczania do portu lub statku - przemysłowej bazy rybackiej, będzie jednostką uniwersalną, mogącą łowić wiele gatunków ryb; jednostka częściowo wyposażona (m.in. w silnik główny, pompy), długość 65 m, szerokość 15 m, wysokość boczna do pokładu głównego 5,8 m; rozpoczęcie produkcji 07.2010; odbiorca: stocznia Kleven Verft AS, Norwegia.

■ **promy typu ro-pax** (promy pasażersko-samochodowe ze zwiększoną powierzchnią ładunkową i relatywnie zmniejszoną powierzchnią pomieszczeń publicznych oraz kabin dla pasażerów): 2 jednostki częściowo wyposażone; długość 170 m, 27,5 m szerokości, nośność 4000 ton, miejsca dla 1500 pasażerów, ładowność 600 pojazdów; rozpoczęcie produkcji 10.2010, pierwsze cięcie blach na drugi statek - najprawdopodobniej w styczniu 2011 r.; odbiorca: stocznia Bergen Group, Fosen, Norwegia; stocznia dysponuje opcją kontraktową na dwie kolejne jednostki tego samego typu; Stocznia Gdańsk wyposaży promy dla docelowego odbiorcy Fjord Line (statki mają obsługiwać połączenia pomiędzy Bergen, Stavanger i Hirtshals) w systemy rurarskie i część systemów elektrycznych, co do instalacji w Gdańsku niektórych in-

## Kolejne wodowanie

*Fugro Symphony* (symbol budowy 166/1, dł. 130 m, szer. 24 m, wysokość do pokładu drugiego - 9,6 m.) to jeden z największych statków *offshore* budowanych dotąd w Stoczni Gdańsk. Masa statku podczas wodowania wynosiła ok. 5300 ton.

To statek wielozadaniowy, określane jako OCV/Subsea Vessel (OCV - *Offshore Construction Vessel*). Jest techniczną platformą dla prac podwodnych, ale nie jest bazą nurków.

Zadania określane jako *Subsea Construction Support* (wsparcie podwodnych prac konstrukcyjnych) realizuje poprzez wodowane z jego pokładu podwodne pojazdy zdalnie kierowane (ROV - *Remotely Operated Vehicles*). Przez armatora jest opisywany także jako „ROV dedicated Support Vessel”.

Projekt - ST-327L-CD - jest kolejną mutacją typoszeregu ST-327 norweskiego biura projektowo-konsultingowego Skipsteknisk (poprzednio Stocznia Gdańsk zbudowała w ramach tego typoszeregu jednostki w wersji statków sejsmicznych - *Geo Celtic* i *Geo Coral* oraz *Fugro Saltire* - ROV, *Survey and Construction Support Vessel* - czyli podobny do „Symfonii”).

*Fugro Symphony* - jeden z większych statków w swojej klasie, wyposażony będzie (już w stoczni norweskiej) w trzy dźwigi: największy 200 tonowy i dwa mniejsze, niezbędne do podwodnych prac konstrukcyjnych, a także w sprzęt do obsługi prac podwodnych - głównie systemy do wodowania i podejmowania z wody oraz do zdalnego monitoringu i kontroli (sterowania) bezałogowych pojazdów podwodnych (ROV). Na dziobie statku zaplanowano lądowisko dla śmigłowca. Na pokładzie przewidziane jest miejsca dla 105 osób i pomieszczenie polowe, niezbędne w przypadku akcji ratowniczych.

Prace w Stoczni Gdańsk objęły dwa zestawy sterowe, cztery stery strumieniowe i chowany w kadłubie pędnik azymutalny. Oprócz tego zainstalowano także silniki napędu głównego, linie wałów, zespoły prądotwórcze, podstawowe instalacje okrętowe, systemy rurarskie, etc., co stanowi dość spory zakres

wyposażenia statku. Na czas wodowania (i zapewne także - holowania kadłuba do Norwegii) pletwy sterów statku zostały unieruchomione napawanyymi blokadami technologicznymi, co jest dość częstą praktyką w podobnych przypadkach.

Wodowanie odbyło się na pochylni B1 Oddziału Montażu K3. Na uroczystości obecni byli m.in. wiceprezes Bergen Group AS Inge Tangeras z małżonką, przedstawiciele armatora (Fugro Rovtech) Grant Aitchison i Keith Love, współwłaściciel koncernu ISD Siergiej Taruta, Aleksander Pylypenko - prezes rady nadzorczej ISD Polska, Konstantyn Litwinow - prezes ISD Polska a także prezes Forum Okrętowego Piotr Soyka i dyrektor biura Forum - Jerzy Czuczman.

pbs



Fot. Piotr B. Stareńczak

nych elementów wyposażenia i systemów, np. silników napędu głównego, agregatów, etc. trwają jeszcze rozmowy i ustalenia.

■ **bloki rufowe na jednostki PSV** (*platform supply vessel*):

- części kadłubów dwóch statków po ponad 500 ton każda; częściowo wyposażone; odbiorca: Kleven Verft AS, Norwegia; opcja na kolejne bloki.

■ **konstrukcje stalowe:**

- konstrukcja dachowa na nowy terminal lotniska Rębiechowo; ok. 1900 ton - 7 dźwigarów o dł. 180 m; rozpoczęcie prac: 08.2010; produkcja na hali K1 - cergi; 600 ton; odbiorca: Rodoverken AS, Szwecja; rozpoczęcie produkcji: 07.2010.

Piotr B. Stareńczak, rel



*Tęczy nie można zatopić*

# Wojownik z Gdańska

Najbardziej znana międzynarodowa organizacja ekologiczna Greenpeace świętowała 10 lipca rozpoczęcie budowy w stoczni Maritim w Gdańsku nowej, niskoemisyjnej jednostki pływającej *Rainbow Warrior*.

***Rainbow Warrior III***  
**będzie przede**  
**wszystkim**  
**żaglowcem.**



Było to wydarzenie dużej wagi zarówno dla stoczni, jak i całej Polski, głównie ze względów propagandowo-marketingowych. W aspekcie finansowo-produkcyjnym i rynkowym budowa – chodzi bowiem o stosunkowo niewielki kadłub, w dodatku w niskim stopniu wyposażony – ma nieco mniejsze znaczenie.

Nowy statek będzie najbardziej przyjazną środowisku jednostką pływającą wykorzystywaną przez Greenpeace, organizację, która w przyszłym roku obchodzić będzie 40 rocznicę powstania. Jednocześnie będzie to pierwszy na świecie statek zbudowany specjalnie z myślą o prowadzeniu kampanii ekologicznych.

## Jaki będzie nowy *Rainbow Warrior*?

Ponad poziomem wody wyglądać będzie jak zwykły statek roboczy, zaś kształtem części podwodnej będzie przypominać jacht. Będzie stanowić – jak twierdzi Greenpeace – „przykład mądrej inwestycji proekologicznej”.

Podstawowa różnica pomiędzy obecnym „Wojownikiem Tęczy”, a nowym jest taka, że *Rainbow Warrior III* będzie jednak przede wszystkim żaglowcem, co przełoży się na o wiele większą oszczędność paliwa (jego poprzednik jest jach-

tem motorowym z jedynie pomocniczym napędem żaglowym). Oprócz tego nr III będzie wyposażony w lądowisko dla helikopterów, dźwigi do obsługi trzech łodzi hybrydowych znajdujących się na pokładzie oraz stałe łącze satelitarne. Użyta technologia komunikacyjna umożliwi błyskawiczną wymianę informacji.

Statek został zaprojektowany przez holenderskie biuro projektowo-konsultingowe Dijkstra and Partners, jako „platforma medialna”.

Pokładowy system komunikacji satelitarnej zapewnia stałą łączność (24 h/dobę 365 dni w roku) z dowolnym miejscem na świecie, oferując możliwość transmisji na żywo akcji prowadzonych przez statek oraz wywiadów z aktywistami Greenpeace. Bezpieczne pomieszczenie radiowe i serwerownia pokładowa umieszczone zostaną za stalowymi ścianami działowymi - dzięki temu można kontynuować nadawanie nawet po wtargnięciu na pokład osób trzecich.

Na statku znajdują się dwie kabiny przeznaczone do prac edytorskich, umożliwiające przetwarzanie zdjęć i filmów na pokładzie. Aktywiści Greenpeace cieszą się



Fot. Greenpeace

**W przeszłości aktywiści Greenpeaceu byli zmuszeni do przebudowywania i remontowania statków.**

na specjalną salę konferencyjną - to dawno oczekiwana zmiana, „o wiele bardziej przyjazne miejsce do organizowania konferencji prasowych, niż stanie na zewnątrz w strugach deszczu czy gnieźdzenie się w małej kuchni okrę-

towej” - czytamy w oficjalnych materiałach dla mediów. Z kolei lądowisko dla helikoptera da możliwość używania go m.in. jako jednostki obserwacyjnej i robienia zdjęć z powietrza.

Greenpeace podkreśla także naukowe funkcje nowego statku. Dźwigi umieszczone na dziobie i rufie jednostki umożliwią przenoszenie ładunków specjalnych i ciężkiego sprzętu do badań naukowych o masie do 8 ton. Mnóstwo dostępnej do zagospodarowania przestrzeni umożliwi naukowcom przeprowadzanie analiz już na pokładzie, bez konieczności powrotu na brzeg. Dzięki swojej konstrukcji, jednostka może pływać po wszystkich morzach świata, z wyjątkiem obszarów polarnych.

Nowy *Rainbow Warrior* będzie jednak przede wszystkim statkiem akcji, poprzez m.in. wyposażenie w szybkie łodzie hybrydowe. Dzięki specjalnym żurawikom łodziowym możliwe będzie natychmiastowe zrzućenie na wodę trzech łodzi pontonowych (wraz z załogą), nawet przy 3,5-metrowych falach.

Radary i system AIS (automatycznej identyfikacji statków) nie stanowią wyposażenia wystarczającego z punktu widzenia celów organizacji. Radar nie ujawnia, z jaką konkretnie jednostką mamy do czynienia, czy np. z poszukiwanym właśnie statkiem wielorybniczym. Ten ostatni może ukryć się przed obrońcami środowiska wyłączając nadajnik sygnału AIS. W takich przypadkach przyda się tradycyjna obserwacja wzrokowa. Z położonego 50 metrów nad poziomem wody bocianiego gniazda, można dostrzec statki znajdujące się w od-

## Nadzieja z Polski

Trzeci *Rainbow Warrior* to nie pierwszy statek Greenpeace, który (przynajmniej częściowo) powstał w polskiej stoczni. Także *Esperanza* została zbudowana w Polsce, w Stoczni Północnej, jako jeden z 14 rosyjskich statków pożarniczych, pomyślanych głównie do ochrony platform z morskich pól naftowych. Greenpeace pozostawił na statku część pamiątek z tamtego okresu, np. oznaczenia cyrylicą na urządzeniach kontrolnych. Postaramy się w przyszłości bliżej przedstawić tę jednostkę na naszych łamach.



Fot. Greenpeace



ległości do około 15 mil morskich. To nieocenione z punktu widzenia poszukiwania kutrów rybackich dokonujących nielegalnych połowów. Dzięki maksymalnej prędkości 15 węzłów *Rainbow Warrior* „będzie w stanie dotrzymać kroku większości statków handlowych, a przy tym, jako że jest to żaglowiec, podczas pościgu załoga nie musi martwić się o zapasy paliwa” - twierdzi Greenpeace.

Zadbano także o dobre warunki bytowe dla aktywistów odbywających rejsy na *Rainbow Warrior*. Dostępne na pokładzie urządzenia medyczne pozwolą zapewnić załodze doskonałą opiekę, niezależnie od miejsca pobytu statku. Izolacja dźwiękoszczelna we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych i roboczych, a także fakt płynięcia przez większość czasu pod żaglami (mniejszy hałas silników) mają powodować, że statek będzie naprawdę przyjemnym miejscem.

### Prawdziwie „zielony”

Greenpeace namawia polityków i przedsiębiorców, aby decyzji politycznych i inwestycyjnych nie opierali wyłącznie na kryterium kosztów, ale by kierowali się również troską o środowisko, ponieważ od tego zależy przyszłość naszej planety. Według oceny organizacji, zakup nowoczesnego statku, charakteryzującego się niskim zużyciem paliwa, jest bardziej korzystny dla środowiska, niż wyremontowanie istniejącej jednostki.

Organizacja uczestniczyła w każdym etapie procesu projektowania. Każda decyzja, od wyboru materiału na kadłub aż po pokładową instalację hydrauliczną, została podjęta z myślą o tym, by statek był jak najczystszy i jak najbardziej ekologiczny. Oceną wpływu na środowisko objęto wszelkie możliwe aspekty, od wydobycia materiałów użytych do budowy kadłuba aż po utylizację statku po wycofaniu z użytkowania. Jednak w materiałach informacyjnych udostępnionych przez Greenpeace nie można znaleźć informacji, czy np. blachy na kadłub powstały w hucie, która zamiast węgla lub prądu z elektrowni węglowych używa energii wyłącznie ze źródeł odnawialnych...

Statek pomalowany zostanie oczywiście nietoksyczną farbą. Wyposażony będzie w centralny system przyjmowania



Oczyszczony wrak pierwszego *Wariorra* zatopiono na zatoce Matauri, posłużył do stworzenia sztucznej rafy.

paliwa zapobiegający wyciekom oraz w system biologicznego oczyszczania ścieków. Pod względem napędu będzie to jednostka hybrydowa. Główny napęd stanowią żagle, jednak w razie potrzeby używany będzie też ten spalino-elektryczny. Włączany będzie jednak tylko przy niesprzyjających warunkach pogodowych. Ciepło z silnika i prądnic będzie wykorzystywane do ogrzewania kabin i podgrzewania wody.

Statek otrzyma oznaczenie Voluntary Environmental Protection Class oraz „Zielony Paszport”.

Przewidywany koszt to 20 018 750 euro / 27 555 380 USD. Greenpeace twierdzi, że jakkolwiek może to wyglądać na ogromną kwotę, jest to „tylko niewielka zaliczka na rzecz ochrony środowiska dla dobra przyszłych pokoleń”.

### Zadanie dla gdańskiej stoczni

Greenpeace ogłosiła otwarty przetarg na budowę. I na początku lipca 2009 r. spośród ponad 30 ofert wybrała stocznnię Fassmer z Bremenerhaven w Niemczech - najbardziej atrakcyjną pod względem

**Rainbow Warrior I**  
- wcześniej trawler  
Sir William Hardy.





ceny, wiedzy technicznej i dostępności czasowej. Stocznia ta jest zaangażowana w kwestie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i ekologii. Zredukowała emisję CO<sub>2</sub> poprzez wykorzystanie energii odnawialnej, obniżyła ilość rozpuszczalników stosowanych w produkcji tworzyw sztucznych wzmocnianych włóknem szklanym, poprzez wprowadzenie procesów zamkniętych (np. metoda RTM) i zminimalizowała zanieczyszczanie powietrza poprzez zastosowanie termicznych utleniaczy regeneracyjnych. Firma wykorzystuje także system filtracyjny na podnośnikach do statków, zbierający i usuwający pozostałości farb przeciwpowietrzowych i inne odpady powstające podczas remontu statku.

Dlaczego w takim razie budowa rozpoczęła się w stoczni Maritim w Gdańsku? Greenpeace jej nie wybrał, ale zrobił to długoletni zleceniodawca - stocznia Fassmer. Maritim została podwykonawcą częściowo wyposażonego kadłuba.

W przypadku typowych, często spotykanych konstrukcji wykonywanych w Polsce dla stoczni zachodnioeuropejskich, np. jednostki *offshore*, wartość kontraktowa częściowo (zazwyczaj jednak w większym stopniu, niż w przypadku statku dla ekologicznej organizacji) wyposażonych kadłubów wynosi ok. 20 proc. ostatecznej ceny uzyskiwanej przez głównego kontraktującego. Wartość kontraktu zawartego pomiędzy Fassmer a Maritim nie została ujawniona, ale można przypuszczać, że mamy tu do czynienia z udziałem niższym od wspomnianego. Możemy spekulować, że wartość częściowo



Fot. Greenpeace

**Rainbow Warrior II ma już 52 lata...**

wo wyposażonego przez polską stocznice kadłuba wyniesie poniżej czterech milionów euro.

Jak dowiedzieliśmy się od Ryszarda Stasiorowskiego, szefa produkcji, Maritim wykona tylko prace stalowe, bez montażu urządzeń. W Gdańsku zainstalowane zostaną jedynie proste elementy wyposażenia pokładowego, cumowniczego, takie jak polery, przewłoki rolkowe, przewłoki kierunkowe. Natomiast całość montowana będzie w stoczni Fassmer. Nie udało się, niestety, zaważyć o szerszy zakres wyposażenia...

- Każdy kontrakt cieszy - mówi szef produkcji Maritim Shipyard. - Dobrze, że tyle pracy nam się udało pozyskać. Nasi partnerzy ze stoczni niemieckiej też mają moce przerobowe do zagospodarowania...

Korzystając z okazji zapytaliśmy, kiedy można się spodziewać wybicia się stoczni Maritim na budowę w pełni wyposażonych statków „pod klucz”.

- Rozmowy są cały czas prowadzone - wyjaśnia Ryszard Stasiorowski. - Nie mogę ujawnić szczegółów, ale mamy nadzieję w tym roku podpisać pierwsze takie kontrakty. Dotyczyłyby one pogłębiarki i dwóch pojemnikowców. Jest szansa, że będą to statki całkowicie wyposażone u nas. Staramy się też rozmawiać bezpośrednio z armatorami, a nie z zagranicznymi stoczniami, więc byłyby to prawdopodobnie statki budowane pod naszą marką.

- Gdańska stocznia zbuduje „czysty stalowy kadłub” - potwierdził Harald Fassmer, dyrektor stoczni Fassmer. - Kadłub zbudowany przez Maritim Shipyard powinien być gotowy w październiku tego roku i spodziewamy się jego holowania do naszej stoczni pod koniec października lub na początku listopada 2010 r. Całkowite wyposażenie statku powinniśmy zakończyć do września przyszłego roku i po testach urządzeń oraz próbach morskich statek ma być gotowy do przekazania pod koniec października 2011 r.

Dodajmy, że dwa 45-metrowe, aluminiowe (oczywiście z recyklingowanego aluminium) maszty typu „A”-frame *Rainbow Warriora* powstaną w firmie Rondal z Rotterdamu w Holandii, która dostarczy także bomby, takielunek, wciągarki, hydrauliczny system do zwijania żagli, wyposażenie i hydraulikę pokładową.

## Położenie stępki

Podczas uroczystości w gdańskiej stoczni, Kumi Naidoo powiedział m.in.:

### Adaptację drugiej jednostki Greenpeace zakończył w 1989 roku.



Fot. Greenpeace



- Od pierwszego wciągnięcia żagli na maszt w 1978 r. *Rainbow Warrior* pozostaje na pierwszej linii zmagania o czyste środowisko. Statek jest ikoną bezpośrednich akcji bez użycia przemocy, tak charakterystycznych dla Greenpeace oraz symbolem nadziei dla wielu milionów ludzi na całym świecie. Dziś, w obliczu katastrofalnych zmian klimatu, zagrażających nam wszystkim, świat potrzebuje nadziei i działania bardziej niż kiedykolwiek wcześniej. Świat potrzebuje „Wojownika Tęczy”.

Od wielu lat *Rainbow Warrior* odgrywa kluczową rolę w wielu kampaniach na całym świecie - od walki przeciwko próbom jądrowym na Oceanie Spokojnym i blokowania portów węglowych, aż po śledzenie nielegalnie łowiących statków rybackich. Jest on powszechnie rozpoznawaną ikoną walki o środowisko na przestrzeni ostatnich 32 lat.

Statek budowany obecnie w Gdańsku będzie trzecią jednostką noszącą imię *Rainbow Warrior*. Dwie pierwsze były przebudowanymi statkami rybackimi. Najnowsza będzie pierwszą skonstruowaną specjalnie na potrzeby i na zamówienie Greenpeace.

Pierwszy zbudowany został w 1955 roku jako trawler *Sir William Hardy* i eksploatowany był początkowo przez brytyjskie Ministerstwo Rolnictwa Rybołówstwa i Żywności (do 1977 r.). Greenpeace nabył statek za 40 tys. funtów, a następnie przebudował i przystosował do swoich potrzeb, wprowadzając do służby w 1978 r. Wykorzystywany był głównie w akcjach propagandowych i bezpośrednich przeciwko testom broni nuklearnej oraz przeciwko polowaniom na fok i wieloryby. Podczas misji w 1985 r. statek został zatopiony przez agentów francuskich służb specjalnych w czasie postępu w nowozelandzkim porcie.

Rainbow Warrior	
nr IMO	9575383
bandera	holenderska
typ statku	jacht żaglowy z napędem silnikowym i lądowiskiem dla helikopterów
projektant	Dijkstra and Partners, Holandia
stocznia	Fr. Fassmer GmbH & Co., Berne, Niemcy
podwykonawca	Maritim Shipyard, Gdańsk
armator zarejestrowany	Stichting Phoenix, Holandia
armator zarządzający	Greenpeace Council, Holandia
operator	Greenpeace, Londyn, Wlk. Bryt.
kadłub	stalowy
nadbudówki	aluminiowe
maszty	aluminiowe
długość całkowita	57,92 m
szerokość maks.	11,30 m
zanurzenie	5,15 m
wysokość nadwodna statku	50,15 m
pojemność brutto	838
ożaglowanie	maszt z ramą „2A” i 5 żaglami
napęd	żaglowy oraz spalinowo-elektryczny
powierzchnia ożaglowania	1290 m <sup>2</sup>
silnik główny i pomocniczy	Caterpillar
śruba napędowa	nastawna
prędkość	15 węzłów
zasięg	4500 mil morskich
miejsca dla załogi	32
klasyfikacja	Germanischer Lloyd; w tym „Zielony Paszport” w notacji klasy

W zamachu bombowym zginął wtedy jeden z członków załogi, fotograf Fernando Pereira.

Uroczystość położenia stępki w Gdańsku, odbyła się w 25. rocznicę tego wydarzenia. Pete Willcox, który w noc ataku bombowego pełnił obowiązki kapitana *Rainbow Warrior*, złożył wieniec ku pamięci Fernando Pereiry.

- Jedną z fundamentalnych zasad Greenpeace, jedną z rzeczy która daje nam tyle siły i tak bardzo nas wyróżnia, jest

niestosowanie przemocy. Fernando nie musiał zginąć, nie był zagrożeniem dla nikogo. Nigdy go nie zapomnimy. Wierzę, że kolejne generacje aktywistów Greenpeace wchodzące na pokład nowego statku będą miały w sobie tyle samo determinacji i inspiracji, co on. Dziś, w 25 lat po zamachu bombowym na *Rainbow Warrior*, nasze przesłanie wciąż pozostaje jasne - tęczy nie można zatopić - powiedział podczas ceremonii Willcox.

Adaptację dla swych potrzeb drugiej jednostki noszącej nazwę *Rainbow Warrior* Greenpeace zakończył w 1989 roku - w czwartą rocznicę zatopienia pierwszego „Wojownika Tęczy”. *Rainbow Warrior II* ma obecnie 52 lata i spędził dwie dekady w służbie Greenpeace.

Okolo 70 proc. naszej planety pokrywa woda - Greenpeace dzięki statkom dociera ze swoim przesłaniem na dwie trzecie powierzchni globu.

Fot. Greenpeace



Fot. Piotr B. Stareńczak



**Kapitan Peter Willcox, który przebywał na pokładzie pierwszego Rainbow Warrior w nocy, gdy nastąpił zamach; od tamtego czasu pływa na wszystkich statkach Greenpeace.**

## Pokojowe statki

Organizacja deklaruje pokojowe intencje. Nie wszystkie jednak metody przez nią stosowane można za takie uznać. Blokowanie szlaków żeglugowych (podejść do portów), czy abordaż statków towarowych (w celu np. rozwieszania bannerów z hasłami protestu na statkach), może stwarzać zagrożenie dla żeglugi, przez co

Greenpeace może się nawet przyczynić do spowodowania wypadku, który gdy np. statek chcący uniknąć staranowania blokującej go jednostki aktywistów, skrzyć i wejdzie na mieliznę, przyniesie zanieczyszczenie środowiska morskiego. Ale przede wszystkim są to po prostu działania łamiące prawo.

Zapytany o to Kumi Naidoo, dyrektor wykonawczy Greenpeace International, odpowiada:

- Oczywiście preferujemy dialog z firmami czy rządami. Wolimy przedstawić nasze argumenty i dowody na ich poparcie w dialogu i w ten sposób osiągnąć nasze cele. Nawiasem mówiąc w wielu przypadkach je osiągamy. Nie musimy nawet „podejmować akcji”, bo niektóre firmy uświadamiają sobie, że Greenpeace jest silny. I wiedzą, że jeżeli oni nie podejmą akcji we właściwym kierunku, my zaczniemy działać. Wolelibyśmy, by zawsze tak się to odbywało.

Jeżeli jednak ludzie nie podejmują odpowiednich działań, giną kolejne gatunki fauny czy flory, a przyszłość naszych dzieci i wnuków jest zagrożona - musimy przechodzić od dialogu do bezpośredniej akcji.

Prawda wygląda tak, że ci, którzy mają władzę, będą słuchać tylko wtedy, gdy pokażesz, że jesteś gotów położyć na szalę własne życie, że jesteś w stanie ryzykować, itp. W historii człowieka wszelkie sukcesy w usuwaniu niesprawiedliwości, np. segregacji rasowej, braku pra-

wa głosu dla kobiet w wyborach, etc., odnoszone były tylko dlatego, że aktywiści i kierownictwa ruchów działających przeciwko nim deklarowali, że są gotowi złamać prawo. Prawo nie zapewnia tego, co powinno. Nie oznacza sprawiedliwości. Dlatego tradycja jego łamania, w pokojowy sposób, jest fundamentalną częścią demokracji.

Dyrektor pytany dalej, czy nie jest przemocą blokowanie statku, jego abordaż, albo zmuszanie do zatrzymania się czy zmiany kursu, dodaje: - Przez kilkadziesiąt lat naszej działalności Greenpeace ani razu nie został oskarżony o spowodowanie zanieczyszczenia. Nasi kapitanowie mają wysokie kwalifikacje i postępują zgodnie ze standardami.

Kumi Naidoo twierdzi, że kompania żeglugowa, która przewozi węgiel na czyjeś zlecenie nie może się uważać za niewinną.

- Na obecnym etapie wszyscy, każdy z nas jest albo częścią problemu, albo częścią jego rozwiązania - mówił. - Wierzymy, że dzisiejsze czasy to czasy moralnej samoświadomości. Kompania żeglugowa przewożąca towary, które przyczyniają się do globalnego ocieplenia, np. węgiel, albo takie, którymi obrót wyniszcza lasy tropikalne (określone rodzaje drewna) musi zrobić „rachunek sumienia” i zdecydować, czy dalej angażować się w działania - legalne wg litery prawa - ale co do których mają świadomość, że są szkodliwe, a prawo ich nie zabrania tylko dlatego, że po-

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Lalita Ramdas, przewodnicząca zarządu Greenpeace International.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Dr Kumi Naidoo, dyrektor wykonawczy Greenpeace International.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Dimitros Vassiakis, członek zarządu Greenpeace International.**



**Robert Cyglicki, dyrektor polskiego Greenpeace (z prawej) i Harald Fassmer, dyrektor stoczni Fassmer.**

litycy nie mają na tyle odwagi i dobrej woli, by ich zakazać.

Jesteśmy realistami. Nie twierdzimy, że z dnia na dzień musi się zakończyć międzynarodowy transport węgla drogą morską. Poza tym ważne jest powiedzenie „no pain, no gain”. Jeżeli chcemy sobie, ludzkości, zapewnić przyszłość, musimy być zdolni do wyrzeczeń i podejmować trudne decyzje i wybory. Wszyscy, bez wyjątku.

Jeżeli branża żegluga jest dziś przewidująca, dalekowzroczna - powinna myśleć o tym, jak się przygotować na globalną zmianę w kierunku przyszłościowych źródeł energii, co wpłynie zarówno na strukturę przewożonych ładunków, jak i na same statki, które powinny się stawać jak najbardziej przyjazne środowisku.

Nasz nowy *Rainbow Warrior* daje przykład. Skoro taka organizacja „non-profit” jak nasza, jest w stanie zbudować taki ekologicznie czysty, nowoczesny statek, to tym bardziej należy wymagać większego zaangażowania w pro-ekologiczne inwestycje od armatorów zarabiających na żegludze.

## Zielona flota

To statki tworzyły historię Greenpeace, od momentu powstania organizacji w 1971 roku, pozwalając docierać do nawet najdalszych zakątków globu. Są podstawowym narzędziem działania i prowadzenia kampanii. Zapewniają najlepszy

dostęp do różnych miejsc, najlepiej nadają się do realizacji celów organizacji, a także do publicznego głoszenia idei Greenpeaceu. Na przykład węgiel, odpady nuklearne, drewno pochodzące z niekontrolowanego wyrębu lasów, a także mnóstwo innych materiałów mających - bezdyskusyjnie zdaniem organizacji - związek ze zmianą klimatu, są najczęściej transportowane drogą morską.

Dzięki własnym statkom Greenpeace może podejmować działania zarówno w samych portach, jak i wzdłuż tras żeglugowych na otwartym morzu. Statki umożliwiają aktywistom także bardzo dokładne dokumentowanie „*najbardziej drastycznych efektów zmiany klimatu i przestępstw przeciwko przyrodzie: topniejących lodowców i czap polarnych, zmian prądów morskich, nielegalnych połowów wielorybów i malejących zasobów ryb*”. To ambitne i często trudne do realizacji w sensie techniczno-organizacyjnym zadania - dlatego sprzęt wykorzystywany przez Greenpeace w kampaniach z użyciem statków musi być najwyższej klasy.

Eksploatowany obecnie statek określany przez organizację jako jednostka flagowa - *Rainbow Warrior* - został zbudowany w 1958 roku i jego dalsza jego eksploatacja groziłaby nieproporcjonalnie wysokimi kosztami konserwacji oraz remontów i długimi przestojami. Potrzebny był następcza, który pozwoli osiągnąć wyznaczony przez Greenpeace cel: być „*morską latarnią nadziei niosącą ratunek naszej planecie w XXI wieku*”.

## Statki Greenpeace

**Arctic Sunrise** - zbudowany w latach 1974/5, był statek naukowo-badawczy, długi na 49,5 m, o nośności 710 t i pojemności brutto 949, ma kadłub przystosowany do żeglugi na akwenach pokrytych lodem, umożliwia Greenpeace podróże na obydwie bieguny;

**Esperanza** - z 1983/4 r., długi na 72,3 m o nośności 425 t i pojemności brutto 2076 - wielozadaniowy statek mogący wypływać w rejsy dalekomorskie, używany do śledzenia japońskich statków wielorybniczych, transportów materiałów nuklearnych, nielegalnie łowiących statków rybackich, itp.;

Obecny **Rainbow Warrior** - zbudowany w 1958 r. jako statek rybacki, 55,20 m długości, tonaż pojemnościowy brutto 555, klasyfikowany jest jako jacht motorowy (z pomocniczym napędem żaglowym);

Nowy **Rainbow Warrior** - niecałe 58 m długości, GT 838, będzie mógł wpływać na płytsze rzeki i do mniejszych portów pełniąc rolę zaawansowanej technicznie platformy medialnej. Zaprojektowany jako żaglowiec i dlatego jego zasięg - jak twierdzi Greenpeace - w zasadzie nie jest ograniczony.

Dlatego zdecydowano się na budowę od podstaw nowej jednostki. Greenpeace potrzebuje własnego, nowoczesnego statku. Nie może polegać na ewentualnych czarterach. Często statek potrzebny jest natychmiast, w reakcji na nieprzewidziane wydarzenia - w takich przypadkach opcja czarteru nie zawsze jest możliwa.

Oprócz tego na rynku rzadko dostępne są statki wyposażone w niezbędne urządzenia telekomunikacyjne, lądowiska dla helikopterów, bezpieczne pomieszczenia radiowe oraz inne niezbędne dla realizacji celów akcji Greenpeaceu narzędzia.

**Piotr B. Stareńczak, rel**



XIV Baltic Sail Gdańsk

# Prawdziwa morska stolica

Pogoda dopisała, frekwencja również. Czternasta edycja żeglarskiej imprezy Baltic Sail Gdańsk była bodaj najbardziej udaną z dotychczasowych.

Do Gdańska w tym roku zawitało więcej niż w latach poprzednich jednostek - około stu. Trzynastcie najbardziej okazałych żaglowców zacumowało przy Targu Rybnym, mniejsze znalazły miejsce w gdańskiej marinie.

Od zeszłego roku komandorem imprezy jest Mateusz Kusznierewicz, żeglarski mistrz olimpijski, który urzeczony Gdańskiem, postanowił uczynić z niego „prawdziwą” morską stolicę naszego kraju. I jest na dobrej drodze do realizacji tego celu. W czasie tegorocznej imprezy z grubsza działo się to samo co podczas poprzednich edycji, były jachty i żaglowce, szanty i festyn morski, parady, wycieczki i regaty, a jednak, dzięki sygnowaniu imprezy przez Kusznierewicza, wszystko zdawało się ciekawsze, bardziej widoczne i sprawniej zorganizowane.

## Parada spod kurtyny

Najbardziej widowiskową i oczekiwaną częścią imprezy była parada żaglowców, jachtów i żaglówek po Motławie, która odbyła się w niedzielę, 11 lipca, ostatniego dnia Baltic Sail Gdańsk. Chętni do znalezienia się na którejś z jednostek, musieli wykupić wejściówki kilka tygodni wcześniej. Paradę tradycyjnie już prowadził statek gaśniczy straży pożarnej, tworząc kurtynę wodną, spoza której wylaniały się kolejne jachty i żaglowce. Na początku, z organizatorami zlotu na pokładzie, płynęła *Libava*. Na wysokości Filharmonii Bałtyckiej, znajdującej się na wyspie Ołowianka, oddała pożegnalną salwę z armaty. Następnie oczom publiczności ukazywały się: *Baltic Beauty*, *Ark*, *Baltic Star*, *Knudel*, *Norda*, *Joanna Saturna*, *Zjawa IV*, *Polski Len*, *Bryza Hi* na końcu *Hansine*. Wśród mniejszych jednostek uwagę zwracały trzy Pomeranki, łodzie budowane na wzór tradycyjnych łodzi kaszubskich. Nie zabrakło też nowoczesnych jachtów motorowych Żegluga Wiślanej z przymocowanymi na dachu rowerami.

Dwa dni wcześniej, w piątek, na scenie ustawionej na Zielonym Moście pojawili się szantymeni. „Szanty pod Żurawiem” budziły spore zainteresowanie turystów, którzy, jak sami mówili, nad morze przyjeżdżają między innymi po to, by posłuchać morskich pieśni. Impreza, mimo lejącego się z nieba skwaru, trwała wiele godzin, niemal przy komplecie publiczności. W jej trakcie prezydent Gdańska Paweł Adamowicz wręczył komandorowi zlotu Mateuszowi Kusznierewiczowi



Komandor zlotu Mateusz Kusznierewicz z symbolicznym kluczem do bram miasta.



Gdański pirat ogłasza rozpoczęcie imprezy.



Dzieci pozdrawiają przepływające jednostki.

Fot. Baltic Sail Gdańsk

Fot. Czesław Romanowski

Fot. Czesław Romanowski

Fot. Czesław Romanowski

Bałtycka  
piękność  
- Baltic  
Beauty.



Fot. Baltic Sail Gdańsk



**Parada piratów na Długim Targu.**



**Mietek Folk śpiewa...**

Fot. Czesław Romanowski



**... a publiczność się cieszy.**

Fot. Czesław Romanowski



**Libava wypływa w ostatni rejs tegorocznej imprezy.**



**Rozpoczyna się parada.**

Fot. Czesław Romanowski

**Norda i Baltic Beauty.**





wiczowi symboliczny klucz do miasta, którym od tej pory mieli włączyć żeglarze i piraci.

## Próbowanie morza

Sobota z kolei upłynęła pod znakiem żeglarskiej rywalizacji. Na wysokości mola w Brzeźnie stanęło ponad sto jednostek. I tych biorących udział w regatach Nord Cup, i tych, które przypląnęły na zlot Baltic Sail Gdańsk. W tym wyjątkowym wyścigu nie było klas i podziałów. Bursztynowy Puchar Neptuna zdobył jacht, który pierwszy zameldował się na mecie - *Swallow* z kapitanem Przemkiem Zagórskim. Walka była niezwykle zacięta, nie obyło się bez niegroźnych na szczęście kolizji. Wręczenie pucharu zwycięskiej jednostce odbyło się po, także tradycyj-

nej, żeglarsko-pirackiej paradzie, która przemaszzerowała od Złotej Bramy do sceny na Zielonym Moście.

Niewątpliwą frajdą dla turystów było „spróbowanie” morza, czyli możliwość popływania największymi, biorącymi udział w imprezie, jednostkami. Rejsy, choć dosyć kosztowne (za bilet normalny trzeba było zapłacić 45 zł, za ulgowy 30 zł) cieszyły się dużą popularnością. Z czterogodzinnych wycieczek po wodach Zatok Gdańskiej turyści wracali zadowoleni.

- Przyjechaliśmy z Głogowa, specjalnie na tę imprezę - mówili Krzysztof i Weronika Krakowscy, którzy z dwójką dzieci wybrali rejs *Joanną Saturną*. - Było znakomicie. Dzieci piszczały z uciechy. Wyprawa takim żaglowcem to jednak coś innego niż zwykłym stateczkiem wycieczkowym. Spróbujemy tu być także za rok.

## Spełnione marzenia

Organizatorzy szacują, że z możliwości popływania pięknymi żaglowcami skorzystało ponad tysiąc osób. I trudno się dziwić, podziwianie widoków z pokładu żaglowców o niezwyklej historii, było nie lada gratką. Chociażby z pokładu *Hansine*, nazywanej rekinim kutrem z powodu dużej prędkości, a zbudowanego ponad sto lat temu, w 1898 roku, do połowy ryb. Dzięki rufie o dużym nawisie mógł szybko wydawać sieci i równie szybko je wybierać, co powodowało, że był znacznie wydajniejszy niż pozostałe jednostki. Od 1974, wyłączony z użytku, leżał w porcie Skagen ze złamanym masztem... Na szczęście w 2004 r. kuter został odnaleziony i odkupiony przez obecnego właściciela za... kubek kawy. *Hansine* przeszła gruntowny remont i dziś można ją podziwiać na wodach Morza Bałtyckiego.

Niewiele młodsza od *Hasine* jest, zbudowana w 1903 roku w Holandii, *Joanna Saturna* - dwumasztowiec do połowu ryb na Morzu Północnym. Przepływała obie wojny światowe, cztery razy zmieniała banderę, by teraz reprezentować Finlandię. Można ją podziwiać dzięki Mikko Karvoneniowi, który na początku obecnego wieku szukał po portach Europy jednostki, która pozwoliłaby mu spełnić marzenie o żaglowcu zdolnym sprostać wymaganiom kapryśnego morza. Znalazł i stworzył jeden z piękniejszych dwumasztowych szkunerów pływający po wodach Europy.

Z kolei *Baltic Beauty* była pierwotnie statkiem do przewozu żywych węgorzy



Wzorowana na siedemnastowiecznych jednostkach rosyjska Libava.



Publiczność pozdrowia Joannę Saturnę.



Regaty o Bursztynowy Puchar Neptuna.

(zbudowana została w 1926 roku w Holandii). W 1979 roku kapitan Victor Gøttlow, jej obecny właściciel, odnalazł wrak jednostki, kupił go i przekształcił w żaglowiec, nazywając go na cześć swojej ówczesnej żony, *Dominique Fredion*. Kilka lat później przemianowano ją na *Baltic Beauty*. Od dwudziestu lat pływa jako łódka czarterowa po Bałtyku.

Organizatorzy Baltic Sail Gdańsk zapowiadają na przyszłe edycje ściągnięcie jeszcze większej liczby jednostek. A Mateusz Kusznerewicz zapewnia, że nie zabraknie mu „pary”, by promować tę imprezę w żeglarskim świecie.

**Tekst i zdjęcia:**  
**Czesław Romanowski**

Fot. Czesław Romanowski



Najpiękniejsze jednostki cumowały przy Targu Rybnym.

Fot. Baltic Sail Gdańsk



Ponad stuletnia Hansine prezentuje się świetnie.

Fot. Czesław Romanowski



Pieczętki z żaglowców to gratka dla kolekcjonerów.

Fot. Baltic Sail Gdańsk

Fot. Czesław Romanowski

Fot. Baltic Sail Gdańsk



*Tylko dla cierpliwych*

# Modelowa integracja

Około stu modeli statków i okrętów obejrzeć było można na I Międzynarodowej Wystawie Modelarstwa Okrętowego Shipreplica 2010 w Gdyni. W pierwszym tego rodzaju spotkaniu polskich modelarzy okrętowych wzięło udział kilkudziesięciu gości.

- Oceniam, że w naszym kraju modelarstwem okrętowym pasjonuje się około tysiąca osób - mówi Sylwester Grabarczyk, wydawca i redaktor naczelny „Modelarstwa Okrętowego”, a jednocześnie jeden z organizatorów spotkania. - Można też chyba powiedzieć, że naszą narodową specjalnością są modele kartonowe i mikromodele.

Jednym z modelarzy, którzy przybyli na wystawę był Grzegorz Lipski z Redy, modelarstwem okrętowym pasjonujący się od sześciu lat. Jedną z prac, którą zaprezentował był 11-centymetrowej wielkości (skala 1:350) model rosyjskiego torpedowca *Izmail* z 1886 roku, pływającego po Morzu Czarnym, pierwszego peł-

nomorskiego torpedowca zbudowanego w carskich stoczniach.

Jak nam wyjaśnił twórca, ze szczególną przyjemnością buduje on modele XIX-wiecznych okrętów, na których służyli marynarze i oficerowie polskiego



Fot. Tomasz Falba



Fot. Tomasz Falba

Obrazki z wystawy.



Fot. Tomasz Falba



Organizatorzy Shiprepliki – Sylwester Grabarczyk (z lewej) i Zdzisław Kryger.

pochodzenia. A pierwszym dowódcą *Izmaila* był, w latach 1886-1892, lejtnant I. A. Wenicki, najprawdopodobniej właśnie Polak.

- Przy sporządzaniu modeli okrętów najbardziej potrzebna jest cierpliwość - przekonuje Lipski. - *Izmaila* robiłem trzy miesiące, ale był też model, nad którym pracowałem ponad cztery lata. I nie jest to wcale sytuacja wyjątkowa.

Otwarcie wystawy odbyło się na pokładzie okrętu-muzeum *Błyskawica*. Sama impreza zaś, w Klubie Marynarki Wojennej Riwiera w Gdyni. Przez trzy dni, od 2 do 4 lipca, modelarze okrętowi z

całej Polski, a także z Wiednia i Hamburga, prezentowali swoje prace, oglądali modele kolegów, wymieniali się doświadczeniami, dyskutowali.

Wśród około setki wystawionych eksponatów znajdowały się żaglowce, statki, okręty z różnych epok i służące pod różnymi banderami. Był więc model hiszpańskiego galeonu z 1607 roku, niszczyciela *Burza* z 1942 roku, lotnikowca *Lexington*, pancernika *Admiral Graf Spee*, XIX-wieczne okręty torpedowe, okręty podwodne. Najmniejsze modele miały kilka centymetrów długości, największe ponad metr. Powszechne uznanie budziły modele mistrza świata w tej dziedzinie - Andrzeja Brożyny z Krakowa.

- Wystawa, z założenia, miała mieć charakter integrujący środowisko - tłumaczy Grabarczyk. - Dlatego w jej trakcie nie zorganizowaliśmy żadnego konkursu.

Trzeba podkreślić, że to był chyba najmocniejszy aspekt tego wydarzenia. Środowiska związane z marynistyką są w Polsce zdumiewająco podzielone. Wielkie brawa należą się zatem tym, którzy postanowili z tym zerwać.

Shipreplica ma szansę stać się miejscem spotkań modelarzy okrętowych, którzy w większości znają się tylko z różnych forów internetowych. Ci przybyli na wystawę do Gdyni rozmawiali nad powołaniem do życia stowarzyszenia, które ma być pierwszą w Polsce reprezentacją ich środowiska. Być może powstanie do końca roku.

- To byłby bardzo ważny krok - mówi Grabarczyk. - Jeśli udałoby się powołać stowarzyszenie, będziemy bardziej słyszalni, także w środowisku międzynarodowym.

Dzięki uprzejmości Marynarki Wojennej RP uczestnicy Shiprepliki mieli także okazję zapoznać się z niektórymi z okrętów stacjonujących w Porcie Wojennym w Gdyni. W organizację imprezy zaangażował się były zastępca dowódcy *Błyskawicy* Zdzisław Kryger. On też był zadowolony z rezultatów spotkania.

- Pierwsze koty za płoty. Naszym największym sukcesem było, że do niego w ogóle doszło - mówi. - Chcielibyśmy, aby impreza stała się wydarzeniem cyklicznym, czymś w rodzaju dorocznego święta modelarzy okrętowych w Polsce. Mamy nadzieję, że uda się zrealizować ten plan i za rok ponownie spotkamy się w Gdyni w jeszcze większym i szerszym, w sensie geograficznym, gronie.

**Tomasz Falba**

Fot. Tomasz Falba



Grzegorz Lipski z modelem *Izmaila*.



Fot. Tomasz Falba



Żaglowce, statki, okręty, na wystawie było ok. 100 eksponatów.

Zmiany w Urzędzie Morskim

# Dyrektor odwołany

Mariusz Szubert nie jest już dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku. Informację o jego zwolnieniu potwierdziła Anna Wypych-Namietko, wiceminister infrastruktury do spraw morskich.

Według przedstawicieli ministerstwa, zarządzanie Urzędem Morskim w Słupsku przez Mariusza Szuberta nie było transparentne. Jak się nieoficjalnie dowiedzieliśmy, powodem zwolnienia są niejasności przy dzierżawach gruntów w porcie morskim w Darłowie. Nowym dyrektorem został Tomasz Bobin, były wicestarosta sławieński i społeczny doradca burmistrza Darłowa.

Według naszych informatorów sprawa, z powodu której Szubert stracił stanowisko dotyczy dzierżaw gruntów w porcie morskim w Darłowie. Firma żony b. dyrektora dzierżawiła (za ok. 30 tysięcy złotych rocznie) od Zarządu Portu Morskiego w Darłowie część nabrzeża. Co ciekawe, tereny te były później poddzierżawiane innym za około 150 tysięcy. Zgodę na poddzierżawianie mógł wydać tylko dyrektor Urzędu Morskiego. W tym przypadku - własnej żonie. Konflikt pojawił się, kiedy kilka różnych podmiotów zainteresowało się tymi samymi gruntami, a tereny zostały poddzierżawione tylko jednemu.

- W 2006 roku zorganizowano przetarg na dzierżawę części Nabrzeża Pilotowego, podlegającego Zarządowi Portu w Darłowie - mówi Marek Sochoń, jeden z dzierżawców. - Wygrałem ten przetarg, z którego wyłączono 35 metrów biejących nabrzeża. Na te 35 metrów podpisano umowę z Mariuszem Szubertem, który wtedy pracował w Urzędzie Miejskim w Darłowie i miał prywatną firmę. Kiedy został szefem Urzędu Morskiego w Słupsku, prywatną działalność przepisał na żonę. Mimo to, w tym roku negocjowałem z nim warunki poddzierżawienia 35 metrów nabrzeża. Doszliśmy do porozumienia, ale formalnie

wszystko podpisywała jego żona. Za 35 metrów biejących nabrzeża zapłaciłem, za rok, prawie 150 tysięcy złotych netto. To około 4,2 tysiąca złotych netto za metr biejący. Formalnie do Zarządu Portu w Darłowie, według moich wyliczeń, trafiło około 50 tysięcy złotych. Reszta to czysty zysk.

Dzierżawcy nie mogąc dogadać się w sprawie gruntów, poskarżyli się zwierzchnikom dyrektora. Najpierw spotkali się z koszalińską posłanką Platformy Obywatelskiej Danutą Olejniczak.

- Faktycznie byli u mnie i powiedzieli o problemie - mówi posłanka. - Sprawa okazała się jednak na tyle poważna, że zaproponowałam złożenie wniosku do prokuratury. Jednocześnie powiadomiłam ministra infrastruktury oraz zarząd zachodniopomorskiej Platformy Obywatelskiej.

Zaraz po spotkaniu dzierżawcy złożyli w koszalińskiej prokuraturze zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa. Jak powiedziała nam Aneta Skupień, rzecznik prasowy Prokuratury Okręgowej w Koszalinie, zawiadomienie dotyczy ewentualnego niedopełnienia obowiązków i zawarcia niekorzystnej dzierżawy nabrzeża w darłowskim porcie przez dyrektora Urzędu Morskiego

Skarga na Szuberta trafiła również do władz zachodniopomorskiej Platformy Obywatelskiej. O problemie wie Stanisław Gawłowski, wiceminister środowiska i szef zachodniopomorskich struktur PO.

- Nie możemy sobie pozwolić na błędy w zarządzaniu mieniem Skarbu Państwa. To bardzo poważne zarzuty - dodaje Gawłowski.

Podobne słowa usłyszeliśmy od Anny Wypych-Namietko, wiceminister do spraw morskich w Ministerstwie Infra-

struktury. W połowie lipca oficjalnie powiedziała, że dyrektor został zwolniony.

- Minister miał wątpliwości, co do sposobu zarządzania placówką - mówi Anna Wypych-Namietko. - Mieliśmy do czynienia z zarządzaniem, które nie do końca jest przejrzyste. To bardzo poważna funkcja w urzędzie państwowym. Dlatego podjęto decyzję o odwołaniu dyrektora Szuberta. Minister może odwołać dyrektora korzystając ze swoich uprawnień ustawowych.

Mariusz Szubert zapytany o przyczyny zwolnienia twierdził, że nic o problemie nie wie.

- Jestem na tygodniowym zwolnieniu lekarskim. Nic mi nie wiadomo o działaniach podjętych przez moich zwierzchników - powiedział.

Później nie odbierał już telefonów.

• • •

Zaraz po ujawnieniu problemu z dzierżawami mówiło się, że dyr. Szuberta na stanowisku zastąpi Tomasz Bobin, również mieszkaniec Darłowa. Informacja okazała się prawdziwa i Bobin w połowie lipca odebrał od ministra nominację. Tomasz Bobin jest byłym wojskowym. Był również radnym rady miejskiej w Darłowie oraz wicestarostą sławieńskim. Jest także przewodniczącym Platformy Obywatelskiej w powiecie sławieńskim. Zapytany o pomysły na pracę w Urzędzie Morskim, powiedział nam jedynie, że najpierw chce się zapoznać ze strukturą urzędu i poznać wszystkich pracowników.

**Hubert Bierndgarski**



Mozaika różnych siedlisk, czyli...

# Podmorski ogródek

Znane są już wstępne wyniki badań dna morza w okolicy Kępy Redłowskiej w Gdyni. Ma tam powstać pierwszy w Polsce morski rezerwat przyrody.

Przypomnijmy. Pomysł utworzenia rezerwatu u podnóża Kępy Redłowskiej w Gdyni nie jest nową ideą. Postulat taki pojawił się już w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Został nawet zgłoszony do sieci Bałtyckich Obszarów Chronionych w ramach Konwencji Helsińskiej. Jak dotąd nie udało się jednak wprowadzić projektu w życie.

Rezerwat miałby obejmować akwen przyległy do już istniejącego, lądowego rezerwatu przyrody Kępa Redłowska w Gdyni. Jest to pas morza i dna morskiego o powierzchni około 200 hektarów i szerokości około 1 kilometra, licząc od linii brzegowej do głębokości 9-10 metrów, to znaczy do maksymalnego zasięgu roślinności dennej. Granice rezerwatu wyznaczać ma od południa molo w Orłowie, a od północy ostroga Bulwaru Nadmorskiego.

Walkę o jego powstanie prowadzi znana na całym świecie organizacja ekologiczna Greenpeace. W ubiegłym roku

przeprowadziła akcję pod hasłem „Bałtyk – Najśłodsze Morze Świata. Chronmy je!”. W jej trakcie pod petycją o powołanie rezerwatu zebrała 22 tysiące podpisów, które zostały następnie przekazane władzom odpowiedzialnym za ochronę środowiska w naszym kraju.

Choć Greenpeace cieszył się z efektów akcji, nie poprzestał tylko na zebraniu podpisów. Pod koniec maja tego roku organizacja, wspólnie z Komitetem Badań Morza Polskiej Akademii Nauk, przeprowadziła inwentaryzację dna morskiego u stóp Kępy Redłowskiej. Kilkunastu pływaczy przez kilka godzin dokładnie obfotografowały cały teren. Powstało sto zdjęć.

- Chodziło o to, aby uaktualnić dokumentację i unaocznic, co kryją wody przyszłego rezerwatu - mówi Magdalena Figura, koordynatorka projektu. - Zebrane dane przekazaliśmy do opracowania do Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie.

Ich analizą zajął się wybitny polski ekolog morski, prof. Jan Marcin Węśławski. Zgodnie z przypuszczeniami, obszar przyszłego rezerwatu okazał się niezwykle zróżnicowany biologicznie. Prof. Węśławski mówi wręcz o „*uspaniałej mozaice różnych siedlisk na małym obszarze - od małych płatów łąk trawy morskiej na poletkach piaszczystego dna między kamieniami, przez obszary dna wybrukowane małymi kamieniami do wielkich głazów narzutowych, które tworzą „wyspy” obrosnięte bogatym zbiorowiskiem roślin i zwierząt.*”

- Wszystko wskazuje na to, że teren przyszłego rezerwatu morskiego w Orłowie oferuje nam niemal komplet różnorodności biologicznej polskiej strefy Bałtyku - mówi uczonec. - To taki podmorski ogródek. Rzadkość na tym, raczej piaszczystym i nudnym dnie. Utwierdza nas to w przekonaniu, że tym bardziej warto go objąć szeroką ochroną przyrodniczą.

Profesor zapowiada powtórzenie akcji inwentaryzacyjnej akwenu jesienią, kiedy skończy się zakwit glonów, woda będzie bardziej przejrzysta i zdjęcia pokażą więcej niż dotychczas. Na razie powstaje mapa siedlisk, która ma pokazać, jaki jest dokładnie potencjał tego miejsca dla gatunków zwierząt i roślin morskich (każdy gatunek ma bowiem swoje specjalne wymagania siedliskowe).

Kiedy można spodziewać się powstania pierwszego w Polsce podmorskiego rezerwatu? Według Greenpeace, patrząc realistycznie, jego tworzenie może potrwać około dwóch lat. Członkowie organizacji nie tracą jednak nadziei.

- Trzeba zmienić prawo, które w tej chwili nie daje możliwości tworzenia rezerwatów przyrodniczych na terenach morskich. A to, niestety, musi potrwać - mówi Magdalena Figura. - Nie wątpię jednak, że to w końcu nastąpi.

Pomysłodawcy utworzenia rezerwatu morskiego u stóp Kępy Redłowskiej przekonują, że dla przeciętnego mieszkańca Gdyni i turystów, którzy będą odwiedzać Wybrzeże nie pociągnie to za sobą żadnych utrudnień. Prawdopodobnie zabronione będzie tylko pływanie po tym akwenu szybkimi motorówkami. Niczego nie muszą się obawiać także rybacy łodziowi, którzy mają swoją przystań w Orłowie. Greenpeace deklaruje, że nie ma nic przeciwko temu, aby nadal poławali tam ryby.

O rezerwat morski w Gdyni walczy Greenpeace.





*Polski statek  
chroni Morze Północne*

*Ievoli Black zbliża się do portu  
Den Helder w Holandii.*



Fot. Arne van Dijk / Kustwacht

Fot. Archiwum



**Większości wypadków jak ten z 1993 r., w którym zbiornikowiec Braer po utracie napędu został zepchnięty na skały Szetlandów powodując bardzo duży wyciek ropy, dałoby się uniknąć, gdyby dostępne były statki takie jak Ievoli Black.**

# W stanie gotowości!

Polskiego projektu i budowy wielozadaniowy holownik *offshore* rozpoczynający właśnie służbę w barwach holenderskiej straży wybrzeża jako ETV (Emergency Towing Vessel), chronić będzie akwen Morza Północnego przed awariami i kolizjami statków i platform wiertniczych, które mogą skutkować zanieczyszczeniem morza przez ropę, substancje ropopochodne i inne szkodliwe dla środowiska rozlewy.

W piątek, 25 czerwca rano, w asyście śmigłowca oraz holowników marynarki wojennej *Regge*, *Linge* i *Hunze*, witających przybysza pióropuszcami wody z armatek przeciwpożarowych, do holenderskiego portu i bazy marynarki wojennej Den Helder wpłynął wielozadaniowy holownik *offshore* (AHTS) *Ievoli Black*, zapro-



jektowany i zbudowany przez należące do Grupy REMONTOWA biuro projektowo-konsultingowe NED i Stocznię Północną SA z Gdańska.

*Ievoli Black* wzbudził duże zainteresowanie holenderskich mediów i tamtejszej branży morskiej jako interesujący sam w sobie, a także jako następcę znanego i rozpoznawalnego nie tylko w Holandii, pełnomorskiego holownika ratowniczego

*Waker*. We wrześniu ub.r. wybuchł w jego maszynowni pożar. Był na tyle poważny, że *Wakera* spisano na straty i sprzedano na złom. Lokalny dziennik „Helderse Courant” i serwis internetowy „Noordhollands Dagblad” pisały o polskiej jednostce, że „*holenderska straż ochrony wybrzeża ma teraz ultranowoczesny statek do zapobiegania katastrofom morskim*”.

Statek został wycarterowany przez holenderską Straż Ochrony Wybrzeża (Kustwacht - ang. „Coast Guard”) od duńsko-holenderskiego armatora Svitzer (jednego z największych w świecie operatorów holowników portowych i pełnomorskich) na okres do 1 stycznia 2014 roku. Z kolei Svitzer wycarterował tę jednostkę od włoskiego armatora Marnavi, który zamówił ją, a ściślej dwa takie same statki, w Gdańskiej Stoczni Remontowej SA i Stoczni Północnej SA.

## Akwen zaopiekowany

Wiele państw Unii Europejskiej, głównie w ramach działań koordynowanych przez EMSA (Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego – patrz ramka, str. 27), utrzymują w swoich sektorach morskich, znajdujące się w ciągłej gotowości statki, używane w wypadku zagrożeń rozlewami olejowymi.

Morze Północne jest jednym z najbardziej uczęszczanych przez statki akwenów morskich świata. Każdego roku odbywa się tam około 260 tys. przeplynień do lub z portów holenderskich albo w tranzycie przez holenderskie wody między portami innych państw. Ten gęsty ruch przebiega zazwyczaj bez problemów, m.in. dzięki dobrej koordynacji ze strony centrów kontroli ruchu. Jednak wypadków nie da się całkowicie wyeliminować. Gdy coś pójdzie nie tak, potrzebna jest reakcja odpowiednich służb dysponujących właściwym sprzętem.

Gdy np. statek utraci napęd na morzu w rejonie, gdzie ustawione są platformy wiertnicze i wydobywcze lub wiatraki morskich farm wiatrowych, konieczne jest uchronienie go przed zderzeniem z tymi instalacjami, sprowadzenie na bezpieczny kurs, do portu schronienia, najszybciej, jak to tylko możliwe.

Władze holenderskie podpisały wieloletnią umowę z operatorem Svitzer Salvage (początkowo z firmą Smit/SmitWijs, która została przejęta przez Svitzer), na mocy której mają stale do dyspozycji holownik ratowniczy - ETV (Emergency Towing Vessel). Dzięki temu Holandia już od 1995 roku rozporządza silnym, pełnomorskim holownikiem ratowniczym, który na każde zawołanie mógł być użyty do zapobiegania katastrofom morskim, co pomagało unikać rozlewów olejowych na jej wodach, a statkom i ich załogom oraz ładunkom zapewniało bezpieczeństwo w razie kłopotów technicznych czy w ciężkiej pogodzie.

## Chrzest dwóch AHTS-ów

W Stoczni Północnej SA, 19 czerwca 2010 roku, odbyła się uroczystość podwójnego chrztu statków typu AHTS zbudowanych na zlecenie Gdańskiej Stoczni Remontowej im. J. Piłsudskiego SA dla armatora amerykańskiego - Gulfmark Offshore z Houston. Statki otrzymały imiona *Sea Valiant* i *Sea Victor*. Ich matkami chrzestnymi zostały Pamela Kenney i Victoria Benbow Kneen.

Jednostki o długości całkowitej 70 m (szer. 15,50 m, wys. boczna 6,60 m) napędzane są dwoma silnikami firmy Caterpillar o mocy 3800 kW każdy, umożliwiającymi osiągnięcie serwisowej prędkości 15 węzłów i uciążu ponad 120 T.

Standard, konfiguracja pędników i urządzeń sterowych oraz systemu pozycjonowania dynamicznego nowych statków odpowiada klasie DP-2. Statki przeznaczone są do obsługi operacji kotwienia platform wiertniczych, pełnienia funkcji holowników pełnomorskich, statków zaopatrzeniowych dla obiektów *offshore* oraz pomocniczych statków ratowniczo-pożarniczych. Główną częścią systemu obsługi kotwic tych jednostek AHTS jest wciągarka o udźwigu 300 T zasilana niskociśnieniowym systemem hydraulicznym. Winda ma dwa bębny o pojemności 1500 m liny o średnicy 72 mm - jeden do holowania, drugi do obsługi kotwic.

W skład wyposażenia wchodzi również zapasowa szpula na 1000 m liny o średnicy 64 mm oraz dwie windy pomocnicze. Rolka rufowa o długości 4 m i średnicy 2,5 m zaprojektowana jest do przenoszenia obciążenia do 400 T. Otwarty pokład statku o powierzchni 400 m<sup>2</sup> i ładowności 1000 T umożliwia pełnienie funkcji dostawczych (zaopatrzeniowych). Pod pokładem głównym znajduje się 55 zbiorników na wodę, paliwa oraz substancje sypkie.

*Sea Valiant* i *Sea Victor* mają pracować na morskich polach naftowych Wietnamu. Statki wyposażone są w system zwalczania pożarów o wydajności 1200 m<sup>3</sup>/h, dzięki czemu mogą pełnić funkcję statków pożarniczych.



Fot. Piotr B. Stareniczak



*Waker* zbudowany w 1977 roku jako *Smit Houston*, był statkiem znanym w branży i popularnym wśród hobbystów morskich. To jeden z niezbyt licznych, współczesnych statków handlowych (cywilnych), które doczekały się własnego, popularnego modelu plastikowego do sklejania, produkcji znanej firmy modelarskiej Revell. *Waker* znany był też (w latach 1990-1995) jako *Solo* - największy i najsilniejszy dotąd statek eksploatowany przez organizację ekologiczną Greenpeace. Po utracie *Wakera* Svitser oddał do dyspozycji w służbie Kustwacht zbudowany w Polsce *Ievoli Black*.

Co ciekawe, Kustwacht wybrał zbudowany w Polsce holownik włoskiego armatora, mimo że w Holandii pozostaje bez zatrudnienia przynajmniej kilka pełnomorskich holowników o parametrach technicznych spełniających wymogi dla jednostki ETV. Niektóre źródła zwracają także uwagę na fakt, że *Ievoli Black* jest jednostką zaprojektowaną głównie z myślą o przemyśle *offshore*, a nie jako holownik ratowniczy. Jednak zatrudnianie tego typu jednostek w charakterze Emergency Towing Vessels ma już dość długą historię i najwyraźniej sprawdziły się one w takiej roli.



Fot. Piotr B. Stareńczak

***Ievoli Black* krótko przed opuszczeniem stoczni.**

Jeden z wcześniejszych, bardziej znanych tego rodzaju przypadków, miał miejsce już w połowie lat 90., kiedy to brytyjska Maritime and Coastguard Agency zatrudniła wyczarterowane od chowackiego armatora jednostki typu AHTS *Brodospas Sun* i *Brodospas Moon* - jako pozostające w stałej gotowości w strategicznych miejscach. Pierwsze brytyjskie ETV po pamiętnej katastrofie zbiornikowca *Braer*, której można było uniknąć, gdy-

by dysponowano odpowiednio silnymi holownikami zdolnymi uchronić statek przed zepchnięciem przez wiatr i fale na skały.

## Holownik ratowniczy

*Ievoli Black* - jednostka dozorowa i ratownicza, przydatna zwłaszcza przy holowaniach statków, które w wyniku awarii utraciły napęd lub sterowność, stacjo-

Wielozadaniowe holowniki AHTS budowane w ostatnich latach w Stoczni Północnej SA

Nr IMO	Zdanie	Imię statku	Armator	DWT	GT	LOA	B	H	T	P [kW]	F [T]
9476874	01.2010	<i>Waterbuck</i>	Edison Chouest	1940	2257	70,00	15,50	6,60	5,10	10 120	155
9476886	04.2010	<i>Reedbuck</i>	Edison Chouest	1940	2461	70,00	15,10	6,60	5,10	10 120	155
9476915	06.2010	<i>Bushbuck</i>	Edison Chouest	1940	2257	70,00	15,50	6,60	5,10	10 120	155
9477012	06.2010	<i>Sea Valiant</i>	GulfMark	2058	2301	70,00	15,50	6,60	5,10	7440	120
9477024	07.2010	<i>Sea Victor</i>	GulfMark	2020	2301	70,00	15,50	6,60	5,10	7440	120
9421714	01.2010	<i>Ievoli Blue</i>	Marnavi SpA	2060	2283	70,00	15,10	6,60	5,10	7440	120
9439242	05.2010	<i>Ievoli Black</i>	Marnavi SpA	2064	2283	70,00	15,50	6,60	5,10	7440	120
9302516	01.2005	<i>J. Hugh Roff Jr.</i>	Tidewater Inc	2318	2223	67,00	15,50	6,60	4,60	5968	90
9412220	01.2008	<i>Allison Tide</i>	Tidewater Inc	2020	2283	70,00	15,50	6,60	5,10	5970	90
9302528	05.2005	<i>Big Joe Tide</i>	Tidewater Inc	2312	2223	67,00	15,50	6,60	4,60	5968	90
9412270	06.2008	<i>Kehoe Tide</i>	Tidewater Inc	2046	2292	70,00	15,50	6,60	5,10	5484	90
9355795	08.2006	<i>Du Moulin Tide</i>	Tidewater Inc	2180	2258	67,00	15,50	6,60	5,10	5968	90
9389459	09.2007	<i>Thompson Tide</i>	Tidewater Inc	2113	2256	70,00	15,50	6,60	5,10	5970	90
9389461	11.2007	<i>Sutton Tide</i>	Tidewater Inc	2094	2256	70,00	15,50	6,60	5,10	5970	90
9355800	12.2006	<i>Leonard Tide</i>	Tidewater Inc	2177	2258	67,00	15,50	6,60	5,10	7405	90
9421697	08.2008	<i>Day Tide</i>	Tidewater Inc	2020	2283	70,00	15,50	6,60	5,10	7456	125
9421702	10.2008	<i>Cindy Tide</i>	Tidewater Inc	2020	2283	70,00	15,50	6,60	5,10	7456	125
9439656	03.2009	<i>Reg Mcnee Tide</i>	Tidewater Inc	2070	2301	70,00	15,50	6,60	5,29	10 120	155
9476898	04.2010	<i>Netherland Tide</i>	Tidewater Inc	2020	2301	70,00	15,50	6,60	5,29	10 120	155
9439668	06.2009	<i>Tommy Sheridan Tide</i>	Tidewater Inc	1965	2301	70,00	15,50	6,60	5,29	10 120	155
9476903	06.2010	<i>Marty Quist Tide</i>	Tidewater Inc	2020	2301	70,00	15,50	6,60	5,29	10 120	155
9476850	07.2009	<i>J Keith Lousteau</i>	Tidewater Inc	2060	2301	70,00	15,50	6,60	5,29	10 120	155
9476862	09.2009	<i>William R Croyle II</i>	Tidewater Inc	2068	2301	70,00	15,50	6,60	5,29	10 120	155

DWT - nośność [t], GT - tonaż pojemnościowy brutto, LOA - długość całkowita, B - szerokość, H - wysokość boczna, T - zanurzenie, P - moc napędu głównego, F - uciąg na palu; Edison Chouest - Edison Chouest Offshore LLC, GulfMark - GulfMark Offshore Inc.





**Bushbuck - jeden z ostatnich statków projektu NED8167L, jakie opuściły Stocznię Północną. Ten wypłynął z Gdańska 10 lipca, zdążając na morskie pola naftowe Nigerii.**

**Wodowanie Ievoli Black, 12 maja 2009 roku.**



nuje w porcie Den Helder i pełni służbę 24 godziny na dobę, 365 dni w roku gotowa wyruszyć na akcję najpóźniej w 15 minut po otrzymaniu dyspozycji z centrum ratowniczego Kustwacht. Statek ma w Den Helder stałe miejsce cumowania, przy pirsie nr 3 w porcie zewnętrznym.

Gdy na morzu u wybrzeży Holandii spodziewana jest siła wiatru od 5 stopni w skali Beauforta wzwyż, *Ievoli Black* wychodzi w morze bez alarmu i dyżuruje w pobliżu ważnych szlaków żeglugowych, na północny zachód od Wysp Wadden.

Na statku takim jak *Ievoli Black*, można łatwo i szybko zainstalować przenośne wyposażenie do likwidacji rozlewów olejowych na morzu (wycieków z uszkodzonych platform wiertniczych lub z uszkodzonych w kolizjach, czy po wejściach na mielizny, statków) i innych zanieczyszczeń środowiska morskiego. *Ievoli Black* ma pojemne zbiorniki ładunkowe, do których można zbierać zanieczyszczenia olejowe z powierzchni wody.

Statek jest jednostką siostrzaną przekazanego wcześniej włoskiemu armatorowi *Ievoli Blue*. Oba mają po 70 m długości i 15,50 m szerokości. Reprezentują projekt NED8167L.

Napęd główny każdego z holowników składa się z dwóch silników wysokoprężnych Wärtsilä, o mocy po 3730 kW, które przez przekładnie redukcyjne napędzają śruby napędowe w dyszach. Taki zespół napędowy - o łącznej mocy 7460 kW (ok. 10 000 KM) - umożliwi osiągnięcie prędkości eksploatacyjnej rzędu 15 węzłów.

Holowniki, wśród bogatego wyposażenia ogólnookrętowego i specjalistycznego, posiadają m.in. po dwa stery strumieniowe o mocy 800 KM każdy - po jednym na dziobie i na rufie.

Na *Ievoli Black*, podobnie, jak na *Ievoli Blue*, dostępne są pomieszczenia dla 29 osób. Jednak obecnie statek zatrudniony przez Kustwacht obsadzony jest 9-osobową załogą holenderską, pod wodzą





kapitana Roba Blacka, który przeprowadził statek z Gdańska do Den Helder.

## Holowniki z Remontowej SA

Czarter w Kustwacht potwierdza wysokie walory eksploatacyjne, wszechstronność oraz wysoką jakość uniwersalnych zaopatrzeniowców i holowników *offshore* z typoszeregu zaprojektowanego przez jedną ze spółek Grupy REMONTOWA.

Remontowa SA w ciągu minionych pięciu lat zbudowała 23 jednostki z serii reprezentowanej przez *Ievoli Black*, w kilku odmianach, dostosowanych w szczegółach projektowych i wyposażeniu do wymagań poszczególnych odbiorców. Statki tego typoszeregu zamawiały czołowe amerykańskie firmy sektora *offshore*, czyli branży poszukiwań i wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego spod dna morskiego - Tidewater Inc., Edison Chouest Offshore LLC, GulfMark Offshore Inc. i jedna włoska - Marnavi Offshore S.r.l.

Co ważne - statki te mają mniejsze zanurzenie niż konkurencyjne, o porównywalnej ładowności, mocy maszyn i uciążu na palu. AHTS-y zaprojektowane w Grupie REMONTOWA odniosły sukces na rynku także ze względu na ekonomiczność eksploatacji.

Zdecydowaną większość wśród omawianych tu jednostek stanowią statki projektu NED 8167L, ale i w ramach serii tego projektu, występowały odmiany. Ten typoszereg poprzedzały nieliczne, o mniejszej długości i słabszych osiągnięciach (NED 8167).

**Ievoli Black witany pioropuszami wody z armatek przeciwpożarowych.**

## Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego

Wspiera państwa członkowskie UE w zakresie bezpieczeństwa i ochrony na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniom spowodowanym przez statki. Została utworzona w ramach Unii Europejskiej po katastrofach tankowców *Erika* (1999 r.) i *Prestige* (2002).

Od początku bierze udział w ocenie uznanych przez Komisję Europejską towarzystw klasyfikacyjnych oraz ośrodków szkoleniowych w państwach członkowskich, a także sprawdza, czy urzędy państwowe w portach państw członkowskich przeprowadzają odpowiednie kontrole.

Za sprawą EMSA powstał SafeSeaNet, system kontroli statków przewożących towary niebezpieczne i zarazem urządzenie umożliwiające harmonizację dochodzeń prowadzonych w następstwie wypadków.

Zakres obowiązków agencji już w 2004 r. został rozszerzony o udzielanie państwu członkowskiemu pomocy w przypadku poważniejszych zanieczyszczeń. W tym celu wycarterowała ona statki usuwające zanieczyszczenia, które w przypadku zagrożenia skażeniem morza mogą być wykorzystane do interwencji na prośbę zagrożonych państw członkowskich. Od kwietnia 2007 r. EMSA stosuje urządzenie pod nazwą CleanSeaNet, które dzięki zdjęciom satelitarnym umożliwia szybkie informowanie o obecności nielegalnie przewożonych odpadów niebezpiecznych u wybrzeży państw członkowskich lub o tym, że na ich wodach przybrzeżnych doszło do wypadku powodującego skażenie.

Najsilniejszą mutacją typoszeregu NED 8167L, o uciążu na palu sięgającym 155 ton, stanowią statki zbudowane dla Edison Chouest Offshore LLC (trzy jednostki) i dla Tidewater Inc. (kilka ostatnich statków dla tego armatora). Ponadto statki dla Chouest wyróżniają się chyba najbogatszą specyfikacją i najbardziej imponującym wyposażeniem - zwłaszcza do obsługi kotwic i holowniczym, w tym

m.in. potężnymi wciągarkami produkcji japońskiej. Jednostki dla Chouest wyróżniają też wyższą o jedną kondygnację i nieco bardziej urozmaiconą bryłą nadbudówki, wzbogaconą o pokłady na zewnątrz nadbudówki, których nie było na innych jednostkach z tej długiej serii.

**Piotr B. Stareńczak**





Fot. Czesław Romanowski

# Walka

# o wiatraki

O przyszłości morskiej energetyki wiatrowej z Katarzyną Michałowską-Knap, główną specjalistką Instytutu Energetyki Odnawialnej, współautorką opracowania „Gospodarcze i społeczne aspekty rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce”, rozmawia Czesław Romanowski





**- Co w naszym kraju będzie się działo z morską energetyką wiatrową?**

- Jeżeli za punkt wyjścia weźmiemy rządową polityką energetyczną będzie się działo niewiele. Albowiem obecna polityka energetyczna Polski do 2030 roku nie przewiduje instalacji na morzu jakichkolwiek elektrowni wiatrowych.

**- Po co w takim razie opracowanie, którego jest pani współautorem?**

- Celem tego opracowania, przygotowanego na zlecenie Forum Okrętowego oraz Polskiego Towarzystwa Energetyki Wiatrowej, jest pokazanie, że morska energetyka wiatrowa w polskiej polityce energetycznej znaleźć się powinna. I to znacznie wcześniej niż w 2030 roku. Spodziewamy się, że do 2020 roku na europejskich morzach zostaną zainstalowane wiatraki o łącznej mocy 40 GW.

Chcieliśmy pokazać, że jest to technologia dobrze rozwinięta, wymagająca jeszcze oczywiście wielu badań, ale istniejąca i mająca przed sobą przyszłość. I nie ma żadnego powodu, by Polska nie miała dołączyć do grona krajów, które ją rozwijają. Chcemy w tym raporcie ujawnić także, że morska energetyka wiatrowa zarówno rozwijana w Polsce, jak i w innych krajach, może być znaczącym źródłem przychodów dla naszego przemysłu. Owe czterdzieści gigawatów mocy,

które ma być zainstalowane do 2020 roku w Europie, generować będą olbrzymi rynek na usługi, na towary, na dostawy sprzętu do budowy elektrowni wiatrowych. A są to gigantyczne instalacje.

Ilustracją tego o czym mówię, mogą być słowa przedstawiciela Siemens Transmission and Distribution, który powiedział, że tylko jedna farma wiatrowa planowana przez Wielką Brytanię przy szelfie kontynentalnym na Morzu Północnym, będzie potrzebowała liczby kabli podmorskich równej ich obecnej półtorarocznej światowej produkcji. A podobnych obszarów w Wielkiej Brytanii wyznaczonych zostało dziewięć. Opierając się na tego typu informacjach, przekonujemy, że będzie to przemysł o ogromnych potrzebach w zakresie na przykład komponentów wieżowych, części fundamentów, wspomnianych kabli, skrzydeł, generatorów.

A z drugiej strony będą to olbrzymie potrzeby w zakresie instalacji tych wszystkich urządzeń, ludzi, którzy się na tym znają, jak również sprzętu do instalacji: statków, platform, dźwigów, infrastruktury portowej.

**- Jako że ta gałąź energetyki jest stosunkowo młoda, istnieją zapewne jakieś wąskie gardła dotyczące tych inwestycji, które moglibyśmy zagospodarować.**

- Tak, może być problem z kablami czy elementami wieżowymi. Ale najwięk-



Fot. Kim Hansen / Wikipedia

Elektrownia wiatrowa w cieśninie Sund, 3,5 km od Kopenhagi.



szym jest brak statków do montażu farm. Potrzebnych będzie co najmniej dwanaście takiego typu nowych jednostek. Będą też potrzebni ludzie pracujący przy budowie, a później także eksploatacji tych farm.

Dostrzegamy w tym szansę dla naszego przemysłu, wciąż przecież istnieje przemysł stoczniowy, istnieje przemysł ciężki, który już w tej chwili dostarcza różnego rodzaju komponenty do farm wiatrowych. Mamy też tradycje kształcenia ludzi do pracy na morzu. Nasz raport jest potrzebny, by pokazać polskiemu przemysłowi, że mamy szansę wyjścia na zewnątrz z ofertą nakierowaną na europejski rozwój energetyki wiatrowej na morzu. Z drugiej strony, chcieliśmy pokazać władzom państwowym, ministerstwom, politykom, że energetyka wiatrowa to nie tylko koszty.

W naszym kraju na energię odnawialną patrzy się wyłącznie przez ten pryzmat, nie myśląc o przewidywanych zyskach. A przecież, patrząc z punktu widzenia przemysłu, koszt to zarazem inwestycja, to zakup komponentów i usług, nowe miejsca pracy. Jeżeli myślimy o tym, by na masową skalę kształcić specjalistów w tym segmencie energetyki i by z tego rozwoju skorzystać – musimy mieć energetykę wiatrową. I to nie jako mglisty zapis w polityce energetycznej, lecz jako konkretny cel, który

moglibyśmy zrealizować do 2020 czy 2030 roku.

**- Na razie nie jest z tym najlepiej. Morska energetyka wiatrowa w naszym kraju nie istnieje...**

- Póki co, Polska w przewidywanych scenariuszach rozwoju energetyki wiatrowej ma stosunkowo niewielkie miejsce. European Wind Energy Association (Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Energetyki Wiatrowej, EWEA) zakłada, że może to być tylko około 500 megawatów do 2020 roku. Uczestnicząc w ramach projektu IEE OffshoreGrid, w przygotowaniu scenariuszy dotyczących rozwoju energetyki wiatrowej w Europie, musieliśmy w przypadku naszego kraju naciągnąć metodykę, po pierwsze uznając, że do 2020 roku zostaną zrealizowane te projekty, dla których już obecnie jest rozpoczęta procedura pozyskiwania pozwoleń, a po drugie istnieje narodowa polityka, która wspiera rozwój energetyki wiatrowej na morzu i istnieją konkretne, zaawansowane projekty...

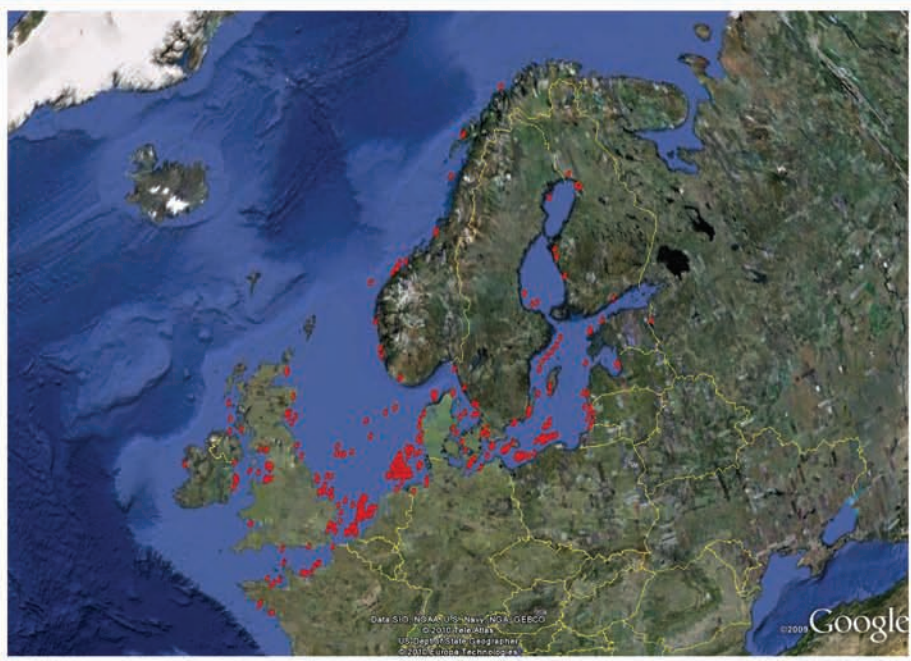
**- Gdy w rzeczywistości to wszystko nie istnieje...**

- Tak, niestety tego wszystkiego w Polsce w tej chwili nie ma, a przynajmniej nie na poziomie porównywalnym z innymi krajami UE. Natomiast mamy wysoki potencjał i moglibyśmy do 2030 roku być liderem na Bałtyku - tylko Szwecja ma

większy potencjał niż Polska - nie mamy jednak zaawansowanych projektów. Na potrzeby opracowania musieliśmy przyjąć optymistyczny scenariusz, naszym celem jest bowiem również oszacowanie potrzeb w zakresie rozbudowy sieci elektroenergetycznej do przyłączenia farm wiatrowych. Gdybyśmy tego nie zrobili, Polska pozostałaby białą plamą na mapie inwestycji w energię odnawialną, co mogłoby skutkować dużym błędem w późniejszym planowaniu rozwoju tej sieci.

Na rok 2030 założyliśmy więc możliwość zainstalowania 5,5 gigawatów na polskich obszarach morskich. Trzeba jednocześnie zaznaczyć, że morska energetyka wiatrowa we wszystkich krajach rozwija się dość długo. Pierwsze konkretne plany w tym zakresie sformułowano w Niemczech czy Wielkiej Brytanii dziesięć lat temu.

W Niemczech dopiero w tym roku zainstalowano pierwszą morską farmę wiatrową, w Wielkiej Brytanii rozwój sektora znacząco przyspieszył dopiero w ciągu ostatnich 2 lat. Możemy mieć nadzieję, że pierwsi, którzy wystartowali, przetarli szlaki i będzie to teraz trwało nieco krócej. Ale od momentu powzięcia decyzji o charakterze politycznym, do momentu budowy, mija bardzo dużo czasu. Co nie znaczy, że w tym czasie nikt nie zarabia. Na fazie przygotowawczej zara-



**Rozmieszczenie najważniejszych projektów farm wiatrowych w Europie, spodziewanych do 2030 roku.**





bia przemysł, zarabiają porty. W Polsce nie mamy w ogóle specjalnego systemu wsparcia dla farm wiatrowych na morzu, podobnego do tych, jakie istnieją w krajach, które postawiły na rozwój tej gałęzi energetyki - uwzględniającego jej specyfikę i zwiększony poziom ryzyka inwestycyjnego.

Obecna ustawa o obszarach morskich nie jest dostosowana do potrzeb tego przemysłu, więc wymaga zmian. Dla wielu inwestorów ten brak polityki jest podstawowym czynnikiem hamującym. Oni muszą mieć bardziej konkretny i sprecyzowany sygnał ze strony państwa, by wydać naprawdę duże pieniądze na fazę przygotowawczą. Nie zaangażują się w konkretny projekt, gdy nie wiadomo, czym on się skończy i kiedy. Muszą mieć lepsze umocowanie w systemie prawnym dla swoich działań.

**- No właśnie, Ministerstwo Gospodarki nie przysłało do Komisji Europejskiej tzw. krajowego planu działania, w którym miały się znaleźć założenia tej polityki, co stawia pod znakiem zapytania jej rozwój w naszym kraju.**

- Tak. Krajowy plan działania wynika z nowej dyrektywy unijnej 2009/28/WE, będącej częścią Pakietu Klimatycznego, a dotyczącej promocji energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych.

Polska, jak i wszystkie kraje europejskie miała obowiązek przesłania do końca czerwca tego roku szczegółowego planu działania przy wdrażaniu tej dyrektywy. Jego elementem są scenariusze rozwoju energetyki odnawialnej. W pierwotnej propozycji ministerstwa uwzględniono tylko ogólne zapisy odnośnie morskiej energetyki wiatrowej, a planowana moc zainstalowana do 2020 roku wynosiła zero. Ta wersja planu została bardzo skrytykowana przez organizacje branżowe, nie tylko zresztą z obszaru energetyki wiatrowej.

Ostatecznie do końca czerwca plan nie został przesłany - z tego co wiemy, rząd poprosił o przedłużenie terminu do końca sierpnia.

**- Może lepiej, żeby go w ogóle nie było, skoro jest tak wadliwy?**

- Musi być, to wymóg Komisji Europejskiej. Ale jeżeli po weryfikacji zostanie odrzucony, albo okaże się kiepski, dla naszego rynku oznacza to zastój, stracone lata. Osobiście nie wierzę, by ten plan działania dało się poprawić, nie stoi bowiem za nim konkretny model i wypracowana krajowa strategia rozwoju odnawialnych źródeł energii. Konieczne są zmiany systemowe.

Plan nie oferuje zapisów wspierających rozwój morskiej energetyki wiatrowej i nie chodzi tu tylko o specjalną cenę - bo jest to inwestycja wysokiego ryzyka

i we wszystkich krajach z reguły cena energii oferowana dla farm wiatrowych na morzu jest wyższa niż dla farm na lądzie - ale również całość uwarunkowań prawnych, uproszczenia procedur administracyjnych, kwestie planowania, uporządkowanie spraw związanych z ochroną środowiska, rozbudowa sieci elektroenergetycznej itd. To wszystko tworzy system wsparcia, w którym inwestor może się poruszać. Jeżeli go brakuje, to samo wpisanie jakiejś przewidywanej mocy do niczego nie prowadzi, będzie to po prostu martwy zapis. Bez niego system nie zadziała, bez systemu zapis nie ma sensu - muszą istnieć oba te czynniki.

Ministerstwo wprawdzie zapowiada zmiany przepisów w ustawie o obszarach morskich, ale obawiam się, że bez efektywnego systemu w krajowym planie działania - to jednak w dalszym ciągu będą inwestycje wysokiego ryzyka.

**- Załóżmy jednak wariant optymistyczny: powstaje dobry, krajowy plan działań odnośnie tego obszaru energetyki - czy istnieją symulacje, ile osób trzeba by było zatrudnić do tworzenia morskich farm wiatrowych w Polsce?**

- Jeżeli chodzi o energetykę na morzu i na lądzie, do 2020 roku pracę w tym segmencie mogłoby znaleźć ponad 60 tysięcy osób. Były to jednak obliczenia przy

Fot. Katarzyna Michalowska-Knap



Fot. Katarzyna Michalowska-Knap

**Middelgrunden to morska farma wiatrowa położona w regionie Åresund - 3,5 km od stolicy Danii, której dostarcza około 4 procent energii. W 2000 roku, gdy została oddana do użytku, była największą na świecie farmą tego typu. Posiada 20 turbin o mocy 40 MW.**



założeniu szybkiego rozwoju energetyki wiatrowej na lądzie, co na razie się nie dzieje. Bezsprzecznie zapotrzebowanie na osoby serwisujące urządzenia zainstalowane na morzu będzie większe od tych posadowionych na lądzie. Zakładając optymistyczny (aczkolwiek możliwy) scenariusz zainstalowania na morzu 1500 MW do 2020 roku, możemy spodziewać się ok. 8000 miejsc pracy w samej morskiej energetyce wiatrowej, z czego 3000 w sektorze instalacji i obsługi elektrowni wiatrowych.

**- Niemiecki port Bremerhaven jest modelowym przykładem dobrej inwestycji w elektrownie wiatrowe.**

- Tak, udało mu się zebrać połowę dotychczasowych niemieckich inwestycji w energetykę wiatrową na morzu. Paradoksalnie - Niemcy jej nie mają, a już zdolali w nią zainwestować pół miliarda euro.

Brema wykorzystała fakt, że posiadała niewykorzystany teren i potencjał przemysłowy, a potrzebowała dodatkowych dochodów. Dostała też wsparcie w postaci wizji niemieckiego rządu zainstalowania dużych mocy na morzu oraz silne poparcie regionu. Była to decyzja wysokiego ryzyka, jednak Brema zaryzykowała i udało jej się zostać liderem w obszarze morza Północnego.

**- Czy w naszym kraju widzi pani podobny teren: port, stocznię, które mogłyby pełnić podobną do Bremerhaven rolę? Bo u nas, zdaje się, jest wszystko na odwrót, nie ma wizji, nie ma zainteresowania naszych „landów”, tereny postoczniowe zostały sprzedane w kawałkach i raczej trudno je będzie połączyć pod wspólną inwestycję.**

- Dlatego podkreślamy konieczność polityki państwowej w tym zakresie, planowania na lata. Na pewno nie wszystko jest jeszcze stracone. Już w tej chwili jedna z naszych stoczni zbudowała platformę wykorzystywaną przy budowie farm wiatrowych, widać zainteresowanie tematem, więc przynajmniej teoretycznie potencjał produkcyjny istnieje. Polska musi dołączyć do krajów, które jasno postawią sprawę: jesteśmy zainteresowani budową, rozwojem polskiej energetyki wiatrowej. Wówczas można liczyć na to, że pojawią się inwestorzy zainteresowani wykorzystaniem polskiego portu, jeżeli inne porty na Bałtyku nie będą miały lepszej oferty.

Wspomniane Bremerhaven pracuje nie tylko na niemieckie, ale też brytyjskie potrzeby. Nie ma powodu, żeby polski port nie mógł pracować na potrzeby innego kraju bałtyckiego, stać się naszą Bremą. Wydaje się, że nasze porty są w stanie spełnić techniczne warunki wymagane do tego typu inwestycji. Czy w praktyce podejmą takie decyzje? Zobaczymy.

W Europie nacisk w tej chwili położony jest na Morze Północne, gdzie powstaje najwięcej morskich farm wiatrowych – intensywna działalność na Bałtyku powinna się rozpocząć po 2020 roku. W związku z czym, jest jeszcze trochę czasu, choć wcale nie tak dużo. Gdy około 2020 roku ktoś się zacznie rozglądać, skąd kupić, przewieźć i zainstalować elektrownie wiatrowe, to trzeba zrobić wszystko, żeby oko tego kogoś padło na któryś z polskich portów.

## Energetyka po polsku

Według autorów opracowania „Gospodarcze i społeczne aspekty rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce”, koszt postawienia farmy wiatrowej o mocy 500 MW (czyli takiej, jaką może dysponować Polska w 2020 roku) to od 845 mln do 1,25 mld euro. Morska energetyka wiatrowa jest niemal dwukrotnie droższa od energetyki lądowej biorąc pod uwagę koszty inwestycyjne. Według ekspertów, niemal połowa kosztów to produkcja turbin wiatrowych wraz z transportem i instalacją, a produkcja fundamentów stanowi 21 procent. A to stwarza okazje na zamówienia dla firm budowlanych oraz portów, które mogą stanowić zaplecze produkcyjne.

Początkowo polskie przedsiębiorstwa mogłyby dostarczać na potrzeby energetyki wiatrowej elementy konstrukcji wspierających, np. wieże i fundamenty. Wzrost liczby instalacji morskich turbin przy polskim wybrzeżu stwarzałby okazję dla polskich firm do dywersyfikacji swojej aktywności i rozwoju jednostek wyspecjalizowanych w produkcji wysokiej jakości komponentów elektrowni wiatrowych np. generatorów, przekładni czy skrzydeł.

W Polsce znajdują się obecnie 3 zakłady, które już teraz gotowe są do realizacji zamówień na potrzeby morskich farm wiatrowych - Spomasz SA (Żary), producent konstrukcji przeznaczonych do zastosowań morskich, spółka KK-Electronic (Szczecin) zajmująca się produkcją systemów sterujących morskimi farmami wiatrowymi oraz LM Glassfieber (Goleniów) - jeden z najważniejszych producentów skrzydeł do turbin wiatrowych.

Do 2020 roku musi też powstać dwanaście statków do instalacji wież wiatrowych. Koszt wybudowania jednej jednostki tego typu to ok. 200 mln euro. - Polskie stocznie stanowią potencjalne miejsce budowy takich jednostek - mówi Bogdan Gutkowski, prezes Polskiego Towarzystwa Energetyki Wiatrowej. - Trójmiejskie stocznie wykonały już jedną platformę do stawiania turbin na morzu (Thor).

Morska energetyka wiatrowa ma większy potencjał niż lądowa. Na morzu wiatr jest zazwyczaj silniejszy i bardziej stabilny niż na lądzie, co prowadzi do znacznie większej produkcji energii. Turbiny wiatrowe na morzu mogą być większe niż na lądzie, ze względu na brak problemów logistycznych związanych z transportem drogowym bardzo dużych elementów turbin z miejsca produkcji na miejsce instalacji. Dlatego instalacje morskie będą odgrywały coraz większą rolę w tej gałęzi przemysłu.





Zaliczył 240 tysięcy  
mil morskich

# Powrót

## *Czarnego Diament*

Po trzydziestu dwóch latach powrócił do Polski jacht *Czarny Diament*. A na jego pokładzie największy wagabunda w historii polskiego żeglarstwa – kapitan Jerzy Radomski.

- Powiem szczerze, jestem zdziwiony przywitaniem, jakie zgotowano mi w kraju - mówi żeglarz. - Przecież niczego wielkiego nie zrobiłem. Ot, wałęsałem się trochę po morzu i tyle.

Kapitan Radomski jest zbyt skromny. Liczby opisujące jego włóczęgę po

**Czarny Diament**  
- kecz o długości 15 metrów.



Fot. Marek Wilczek / Polska Fundacja Morska

**Kapitan Jerzy Radomski nie powiedział jeszcze ostatniego słowa.**

wszystkich niemal większych morzach świata są naprawdę imponujące. W ciągu trzydziestu dwóch lat żeglugi na jachcie *Czarny Diament* pokonał 240 tysięcy mil morskich! Odpowiada to jedenastokrotnemu okrążeniu ziemi!

71-letni dziś Radomski nigdy nie podejrzewał, że rozpoczęty 22 czerwca 1978 roku w Świnoujściu rejs, zakończy się w tym samym miejscu 27 czerwca 2010 roku. Wyprawa była pierwotnie planowana na zaledwie... cztery lata.

Żeglarz miał wtedy 38 lat. Z zawodu elektryk, z zamiłowania wagabunda. Jak byśmy to dzisiaj powiedzieli, pasjonat sportów ekstremalnych. Kochał wodę i góry, był nie tylko żeglarzem, ale i pletwonurkiem oraz alpinistą.



Fot. Marek Wilczek / Polska Fundacja Morska



*Czarny Diament* to ukochane dziecko Radomskiego. Jacht został zbudowany w latach 1971-1978 w Jastrzębiu Zdroju - w kopalni Moszczenica, gdzie wtedy pracował, według jego pomysłu. Jest to stalowy, dwumasztowy kecz o długości 15 metrów. O jakości jego wykonania niech świadczy fakt, że zamontowany na nim ponad trzydzieści lat temu silnik polskiej produkcji służy mu do dzisiaj.

Wyprawa, o której opowiadamy, to nie był rejs wykonany „jednym ciurkiem”. Przypominała bardziej żeglowanie innego legendarnego włóczykija, Ludomira Mączki. Tak samo jak on, Radomski stawał nieraz w portach, gdzie szukał pracy, aby zarobić na kolejny etap podróży.

Dla pieniędzy woził także turystów. W efekcie udało mu się czterokrotnie przepłynąć Atlantyk, trzykrotnie przemierzyć Ocean Indyjski i raz Pacyfik.

W czasie tych trzydziestu lat, kilkakrotnie odwiedzał kraj i odwrotnie, na jacht nieraz przyjeżdżała do niego rodzina. Kapitan jest ojcem trójki dzieci i dziadkiem czworga wnuków. W 1995 roku za swoje pływanie otrzymał najbardziej prestiżową spośród polskich nagród żeglarskich - Srebrny Sekstant.

Kapitan Jerzy Radomski mógłby godzinami opowiadać o swoich przygodach na morzu, choćby o trzykrotnych atakach piratów. Przed jednym z nich uratował go pies, alarmując o zbliżającym się niebezpieczeństwie głośnym szczekaniem.

- Tym, którzy chcieliby tak jak ja waleśać się po morzach i oceanach nic nie będę radził - mówi Radomski. - Każdy musi sam wybrać styl życia. Nie wszyscy muszą być żeglarzami. Można robić jeszcze wiele innych, pożytecznych rzeczy.

O przeżyciach kapitana zapewne już niebawem przeczytać będzie można w książce, którą od jakiegoś czasu pisze. Już zwrócili się do niego wydawcy. Pracę nad publikacją zamierza sfinalizować do końca roku. Póki co, o jego podróżach przeczytać można na stronie [www.czarny-diament.blogspot.com](http://www.czarny-diament.blogspot.com).

Kapitan Radomski został hucznie powitany w Polsce. Żeglarz się tego nie spo-

dziewał. Myślał, że uda mu się przybyć do Świnoujścia bez rozgłosu. Dzięki zaangażowaniu kilkorga przyjaciół, o jego wyczynach usłyszała jednak cała Polska. W porcie przywitały go tłumy, zagrała nawet orkiestra. Pytany o plany na przyszłość, żeglarz unika odpowiedzi.

- Nie wiem. Muszę się jeszcze zastanowić - mówi ostrożnie. - Na razie trochę odetchnę i ochłonę, a potem zobaczymy.

Radomski nie zamierza pozbywać się *Czarnego Diamentu*. Nie myśli też o jego czarterze. A jeśli chodzi o kolejne rejsy? Wszystko, jak twierdzi, zależy od pieniędzy.

- Cóż, takie są realia współczesnego żeglarstwa - wzdycha. - Aby móc realizować marzenia o podróżach, trzeba najpierw zdobyć na nie pieniądze. A to nie jest takie proste. Mam jednak nadzieję, że uda mi się przezwyciężyć trudności i znowu wyruszę przed siebie. Nie powiedziałem jeszcze ostatniego słowa. Zawsze kusily mnie np. Chiny i Japonia...

**Tomasz Falba**

*i*

Taką jak w tekście odmienną nazwę jachtu, dopuszczalną w języku polskim, stosuje kapitan Jerzy Radomski.

Fot. Marek Wilczek / Polska Fundacja Morska



**Przywitanie kapitana w Świnoujściu.**



Fot. Marek Wilczek / Polska Fundacja Morska



*Misja na pokładzie**Statek z przesłaniem*

# Statek pokoju

Dość nieoczekiwanie grupa Japończyków zrzeszonych w organizacji Peace Boat („Statek Pokoju”) przybyła 3 czerwca na kilkanaście godzin do Gdańska na pokładzie statku pasażerskiego *The Oceanic*.

Pasażerowie odwiedzili wystawę Europejskiego Centrum Solidarności „Drogi do Wolności”, Pomnik Poległych Stoczniovców oraz historyczne miejsca związane ze strajkami sierpniowymi w Stoczni Gdańskiej. W Dworze Artusa goście z Peace Boat przekazali tysiąc żurawii orgami na ręce prezydenta Gdańska i dyrektora Muzeum II Wojny Światowej

Peace Boat to międzynarodowa, pozarządowa organizacja non-profit z siedzibą w Japonii, zajmująca się promowaniem praw człowieka, równości, zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska naturalnego.

Ma status konsultanta ONZ i działa od ponad 25 lat na rzecz budowy kultury pokoju na całym świecie.

Na pokładzie statku, którym pływają, mile widziane są osoby w każdym wieku, różnych narodowości, ras i wyznań, o zróżnicowanych poglądach. Są na nim przede wszystkim przedstawiciele Hibakusha - grupy ludzi ocalałych po atomowym ataku bombowym na Hiroshimę i Nagasaki w sierpniu 1945 roku. Ich misją jest przedstawianie świadectwa oraz apel o pokój w każdym porcie, do którego zawija statek.

**The Oceanic pełni rolę „Statku Pokoju” od 2009 r.**





Dyrektorem i współzałożycielem organizacji jest Yoshioka Tatsuya, osobistość znana w Japonii i poza jej granicami, głównie przez działania na rzecz pokoju i porozumienia między narodami.

W ciągu ostatnich dwudziestu z górą lat, Yoshioka Tatsuya zaangażowany był w projekty edukacyjne dla izraelskiej i palestyńskiej młodzieży, rozmowy pokojowe między narodami Etiopii i Erytrei oraz dialog między społeczeństwami Korei Północnej i Japonii. Opublikował książki o konflikcie w byłej Jugosławii oraz o spo-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak

## Zamykamy pewną epokę

Z Maurizio Manfredonia,  
kapitanem „Statku Pokoju”  
rozmawia Piotr Stareńczak\*



**Został zbudowany  
jako klasyczny liniowiec.**



**- Jaka była pana droga zawodowa?**

- Jestem Włochem. Do tej kompanii żeglugowej przyszedłem na jesieni 2009 r. Poprzednio byłem przez dość długi czas pilotem w małym włoskim porcie Imperia. Port ten jednak ostatnio zamarł - ruch przenosi się do dużych portów i nowoczesnych terminali. Musiałem wrócić na morze. Większość zawodowego życia spędziłem na pokładach statków pasażerskich. Gdy zaczynałem pracę na morzu, w 1976 roku, ten statek był w miarę młody - miał zaledwie ok. 10 lat. Miałem na nim pływać jako kadet. Niewiele brakowało, ale ostatecznie do tego nie doszło. Pierwszym moim statkiem okazał się pasażerski liniowiec kompanii Italian Line, nastawiony na obsługę ruchu emigrantów. Ten statek musiał być jednak moim przeznaczeniem, bo w końcu trafiłem na niego po wielu latach...

**- Czym różni się dowodzenie nim w porównaniu z „normalnym” wycieczkowcem?**

- Jest ogromna różnica. To zupełnie inne światy. Na tym statku pływa się ciekawiej. Choćby dlatego, że np. w obecnym rejsie mamy ponad 40 zawinięć do portów w różnych częściach świata. Technicznie i jeśli chodzi o wystrój i wyposażenie w atrakcje dla pasażerów - nie można powiedzieć, że jest to przestarzała jednostka, dla której nie ma miejsca na rynku, bo przecież płynąmy i mamy pasażerów, podobnie jak kilka jeszcze innych, aktywnych dotąd w świecie, tradycyjnych statków pasażerskich. Jednak na dzisiejszym, wysoce konkurencyjnym rynku zachodnim, nie utrzymałby się. Dobrze się sprawdza na rynku dalekowschodnim, japońskim i w niszy rynkowej. Ale i w Hiszpanii, w czasie eksploatacji przez Pullmantur, odnosił sukcesy - był lubiany i cieszył się pełnym obłożeniem.

Jednak realia rynkowe głównego nurtu współczesnej żeglugi wycieczkowej stawiają wymogi jakościowe (np. bogactwa oferty rozrywek na pokładzie) i ilościowe (wg wycieczkowych kompanii żeglugowych liczy się ekonomiczny efekt skali), których ten statek nie może spełnić. Został zbudowany jako klasyczny liniowiec i nie jest możliwa jego zmiana we współczesny wycieczkowiec w każdym aspekcie. Ale z drugiej strony właśnie to, że jest klasycznym „pasażerem”, że czuje się na nim tę specyficzną atmosferę, wciąż przyciąga na jego pokłady ludzi nie zainteresowanych „wielkimi wczasowiskami - miastami na wodzie”.

Japończycy, stanowiący największą grupę wśród pasażerów, lubią ten rodzaj tradycyjnych statków.

Poza tym, szczerze powiedziawszy, na długie rejsy, dłuższe niż w przypadku współczesnych typowych wycieczkow-



Fot. Piotr B. Stareńczak



Mostek ma tradycyjny klimat.

plomację, Peace Boat urosła w sprawną organizację pozarządową, której udało się zorganizować już prawie trzydzieści rejsów dla pokoju dookoła świata.

### Klasyczny pasażerski liniowiec

Od ubiegłego roku rolę „Statku Pokoju” pełni *The Oceanic*, zarządzany przez amerykańską firmę SeaHawk North America LLC. Jest niemłody, zbudowany w 1965 roku jako *Oceanic* przez nieistniejącą już, włoską stocznice Cantieri Ri-



Fot. Piotr B. Stareńczak

niti Dell' Adriatico. Ma dość ładną, klasyczną sylwetkę.

Na pokład tylko w wyjątkowych przypadkach można się „załapać” za darmo. Oferta kierowana jest do wybranych osób. Mogą na nią liczyć osoby prominentne w życiu społecznym czy politycznym, mające według kierownictwa organizacji coś ciekawego i ważnego do przekazania, a także m.in. wykładowcy (szczególny na na witrynie [www.peaceboat.org](http://www.peaceboat.org)).

**Statek zacumował w pobliżu Westerplatte.**

ców, przeloty między portami, ten statek nadaje się znakomicie. Lepiej niż nowoczesne jednostki. Ma przewagę zwłaszcza jeśli chodzi o dzielność morską. Ma bardzo dobrą charakterystykę statecznościową, jest stabilny, bez problemu radzi sobie z dużą falą. Można by mówić godzinami o jego jakości i zaletach...

**- Kto rekrutuje załogę na *The Oceanic*? Organizacja Peace Boat czy jakaś firma żeglugowa?**

- Załogę techniczną, morską, zorganizowała mała amerykańska firma shipmanagementowa (armator zarządzający) Sea Hawk North America z Miami, która miała wcześniejsze doświadczenia z eksploatacją tego konkretnego statku w okresie poprzedzającym jego zatrudnienie w Peace Boat, w barwach hiszpańskiej kompanii Pullmantur. Amerykańska firma ponownie objęła zarządem technicznym i załogowym ten statek na zlecenie obecnego właściciela - japońskiej firmy Japan Grace.

**- Ilu ludzi stanowi załogę techniczną statku, a ilu składa się na personel organizacji Peace Boat?**

- Obecnie załogę stanowi 312 osób. Jej skład się waha, ale nie przekracza liczby 330, przeciętnie jest to ok. 320 osób. Natomiast ludzie z Peace Boat to po prostu pasażerowie - nie pełnią żadnych funkcji związanych z eksploatacją statku. Są ochotnikami, którzy pracują nieodpłatnie w ramach organizacji, ale nie płacą za pobyt na statku. Zazwyczaj jest to grupa ok. 50-60, głównie młodych, ludzi.

Na statku jest 840 miejsc pasażerskich. Po odjęciu ochotniczego personelu z Peace Boat, pozostaje 780-790 pasażerów opłacających rejsy i nie należących do Peace Boat. Eksploatacja statku przez organizację odbywa się na zasadach non-profit.

**- Na koniec jeszcze słowo o tym pięknym statku. Jak zapamięta pan pływanie na nim?**

- To statek „tradycyjny” pod wieloma względami. Na pewno nie nowoczesny. I dobrze! Pływanie na nim to wielka przyjemność. To zaledwie trzeci parowiec w mojej karierze zawodowej i jeden z ostatnich pasażerskich parowców w czynnej służbie. Kiedy wyjdzie z eksploatacji - jego udziałem stanie się ostateczne zamknięcie pewnej epoki. Również z powodu tej świadomości, bardzo przyjemnie się na nim pływa. Cieszy jedna z ostatnich szans pływania na tego rodzaju statku. Również charakter żeglugi, jaki się na nim uprawia, jest dość niezwykły. Dla niemal każdego marynarza podróże dookoła świata to coś, co niezależnie od uciążliwości długich rejsów, kontraktów, rozłąki z rodziną, chcieliby przeżyć. Kilka dni temu po raz kolejny spotkałem się z doświadczonym człowiekiem morza - tym razem pilotem z Kopenhagi - który z zazdrością przyznał, że chciałby na takim statku pracować.



W każdej podróży potrzebni są również tłumacze i nauczyciele języków. Nie otrzymują wynagrodzenia, ale w zamian za swoje usługi mogą podróżować statkiem i uczestniczyć w programie Peace Boat nie ponosząc kosztów. Tłumacze i lektorzy językowi mogą aplikować o wzięcie udziału w rejsie na „Statku Pokoju”.

Na podobnych zasadach mogą trafić na statek naukowcy i nauczyciele akademicy, gotowi prowadzić podczas rejsów wykłady z różnych dziedzin, np. geografii, stosunków międzynarodowych i nauk społecznych, etc. Zaproszenie wychodzi w tym przypadku od organizacji Peace Boat, często w oparciu o rekomendacje członków organizacji i dotychczasowych uczestników rejsów na „Statku Pokoju”.

Generalnie jednak za podróżowanie i możliwość uczestnictwa w szerzeniu pokojowego przesłania pod szyldem Peace Boat trzeba zapłacić. Organizacja podkreśla jednak, że Peace Boat nie przewozi pasażerów. Każdy na pokładzie jest uczestnikiem projektu i ma możliwość udzielania się w programie na statku i w portach.

*The Oceanic* przybył do polskiego portu z Kopenhagi, a w dalszą podróż wyruszył do St. Petersburga.

**PioSta**

Dla mnie jako Włocha, przyjemne jest także to, że mogę się opiekować statkiem zbudowanym we Włoszech, który przez tak długi okres dobrze służy swoim armatorom i pasażerom. Jednak nie włoskie pochodzenie jest dla mnie ważne. Ważne jest to, że konstrukcja, która powstała 45 lat temu, wciąż przemierza morza i oceany, wciąż jest bezpieczna i przyjemnie się na niej pływa.

**- Dziękuję za rozmowę. Stopy wody pod kilem!**

- Dziękuję.

\* Dosłownie w ostatniej chwili udało się przeprowadzić krótki wywiad z kapitanem statku. Rozmawialiśmy w jego kabinie, położonej tuż przy sterówce. Holowniki już kręciły się przy burcie. Kiedy schodziłem ze statku, minąłem się przy trapecie z pilotem zmierzającym na mostek...



Fot. Piotr B. Stareńczak

Po kilkunastu godzinach pobytu w polskim porcie wyruszył do Kopenhagi.

*The Oceanic* - charakterystyka podstawowa

<b>imię</b>	The Oceanic
<b>nr IMO</b>	5260679
<b>sygnał wywoławczy</b>	3EUQ5
<b>bandera</b>	Panama
<b>armator zarządzający, operator</b>	SeaHawk North America LLC, USA
<b>właściciel</b>	Japan Grace Co Ltd
<b>czarterująca</b>	Peace Boat
<b>poprzednie nazwy</b>	<i>Oceanic, StarShip Oceanic, Big Red Boat I</i>
<b>poprzedni operatorzy (m.in.)</b>	Pullmantur SA, Cruise Holdings, Premier Cruise Lines, Home Lines
<b>rok budowy</b>	1965
<b>położenie stępki</b>	29.10.1961
<b>wodowanie</b>	15.01.1963
<b>przekazanie do eksploatacji</b>	31.03.1965
<b>stocznia</b>	C.R.D. Adriatico (Cantieri Riuniti Dell' Adriatico), Monfalcone (nr budowy 1876)
<b>pojemność brutto (GT)</b>	38 772
<b>pojemność netto (NT)</b>	20 666
<b>nośność</b>	8738 t
<b>długość całkowita</b>	238,44 m
<b>długość między pionami</b>	205,42 m
<b>szerokość maksymalna</b>	29,44 m
<b>szerokość konstrukcyjna</b>	29,42 m
<b>zanurzenie</b>	8,78 m
<b>wysokość boczna</b>	14,74 m
<b>miejsca dla pasażerów</b>	1562
<b>kabiny</b>	554
<b>miejsca dla załogi</b>	600
<b>liczba pokładów w kadłubie</b>	4 (3 w rejonie siłowni)
<b>inne</b>	gruszka dziobowa, wzmocnienia lodowe, dwuśrubowy, śruby o stałym skoku, dwa stery strumieniowe na dziobie
<b>napęd główny</b>	turbo-elektryczny, dwie turbiny parowe (De Laval - Cantieri Riuniti dell'Adriatico) zasilane z kotłów olejowych
<b>łącna moc napędu głównego</b>	44 498 kW (60 500 KM)
<b>prędkość eksploatacyjna</b>	20 węzłów (wg niektórych źródeł - 18 w.)
<b>pojemność głównych zbiorników bunkrowych</b>	4366 t
<b>zużycie paliwa</b>	do 200 t na dobę
<b>klasyfikacja</b>	Germanischer Lloyd



18 ofiar niedbalstwa

Prom

tonie!!!

Nikomu nie przychodziło to do głowy! Nikt sobie tego nie wyobrażał! Wypadek, który wydarzył się 1 sierpnia 1975 roku był właśnie skutkiem braku wyobraźni i fachowości instytucji oraz osób, które prom zbudowały, eksploatowały i nadzorowały. Pływał 17 lat i chyba tylko cud sprawił, że przez ten czas nie doszło do tragedii. A mogła zdarzyć w każdej chwili! Musiała się zdarzyć! I w końcu się zdarzyła...

### Jak miska na wodzie

Czy tak proste technicznie urządzenie pływające, jak mały prom poruszany na linach, służący do przeprawy przez rzekę o szerokości niewiele przekraczającej 100 metrów, może ulec katastrofie i spowodować śmierć kilkunastu osób?

W 1958 roku ówczesne władze Gdańska postanawiają ułatwić życie mieszkańcom miasta, tworząc dwie bezpłatne przeprawy przez rzekę Motławę. Pierwsza łączy Długie Pobrzeże z południową ostrogą wyspy Ołowianka, druga ul. Wiosny Ludów z położoną na drugim brzegu

### Prom nr 2

**Typ:** konstrukcja stalowa otwarta, bez grodzi, dach stalowy, po obu burtach pokrycie brezentowe

**Zbudowany:** 1958 r.

**Armator:** Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Gdańsku

**Napęd:** silnik elektryczny 5 kW umieszczony na brzegu, lina napędowa stalowa w obwodzie zamkniętym opasana na kole, stała lina prowadząca

**Długość:** 9,6 m

**Szerokość:** 3,65 m

**Zanurzenie max:** 0,42 m

**Liczba pasażerów:** 75 (max.)

**Załoga:** 1 osoba (kierownik promu)



ul. Sienna Grobla. Na tej ostatniej przeprawie kursuje prom oznaczony numerem 2.

Prom ten ma bardzo prostą, by nie powiedzieć prymitywną, budowę. Jego kadłub stanowi stalowa skrzynia pozbawiona jakichkolwiek grodzi. Wzdłuż obu burt, na metalowych stelażach rozciągnięte są brezenty wyposażone tylko w jedno małe okno z przezroczystej folii, a dach chroniący pasażerów przed deszczem wykonany jest ze zwykłej blachy. W przedniej i tylnej części jednostki znajdują się wysokie relingi przedzielone furką służącą do wsiadania i wysiadania. Całości dopełniają dwa małe polery, po obu burtach na dziobie i na rufie oraz dość szerokie listwy odbojowe obłożone gumą ze starych opon. Prom ma także światła nawigacyjne – dwie lampy naftowe umieszczone na masztach w przedniej i tylnej części.

Trudno krytykować prostotę budowy takiej jednostki, skoro nie służy dalekim podróżom, a jedynie przeprawie przez rzekę, której szerokość w tym miejscu wynosi 114 metrów. „Podróż” trwa zaledwie 10 minut i komfortowe warunki nie są nikomu potrzebne. Problem w tym jednak, że prom o takiej konstrukcji nie jest niezatapialny. Zalanie wodą pokładu

i wypełnienie otwartego, nieuszczelnego kadłuba, powoduje natychmiastową utratę pływalności. Prom nie jest więc w żaden sposób chroniony przed zatonięciem. Używając trywialnego porównania, przypomina miskę położoną na wodzie. Jeżeli jest pusta, pływa, jeśli napelni się wodą, natychmiast idzie na dno. Warto dodać, że do dnia wypadku nie wydano żadnych przepisów, które regulowałyby zasady budowy tego typu jednostek pływających.

Wyposażenie promu w środki ratunkowe też nie jest dostateczne. Może on zabierać maksymalnie 75 osób i jednego członka załogi, a zaopatrzony jest jedynie w 5 kół ratunkowych i 3 pływaki, pełniące jednocześnie rolę ławek. Łącznie środki te mogą, w najbardziej optymistycznym wariacie (1 koło ratunkowe na 2 osoby) służyć 31 osobom. A co z po-



**Prom linowy nr 2 na Motławie w Gdańsku, na rok przed tragedią.**





Fot. Zbigniew Kosyca / arch. KFP

Moment podniesienia promu z dna...

zostałymi 45? Urząd Morski i armator promu, Miejski Zarząd Dróg i Mostów, nie widzą problemu. Dlaczego prom miałby zatonać? Przecież Motława to nie otwarte morze, ale rzeka przepływająca przez miasto. Nie ma na niej sztormów, ani nawet większego falowania. Cóż mogłoby się stać? Ilość środków ratunkowych traktowana jest niejako formalnie. Komu mają służyć koła ratunkowe? Chyba tylko pechowemu lub pijanemu pasażerowi, który wypadłby za burtę.

### Banalnie proste!

Dość oryginalny jest też napęd. Jednostka porusza się na stałej linii prowadzącej, rozciągniętej pomiędzy brzegami rzeki. Ponadto, na przystani przy ul. Wiosny Ludów zainstalowany jest silnik elektryczny z wciągarką, który napędza drugą linę, opasaną na kole. Lina na przeciwległym brzegu, przy ul. Sienna Grobla, jest zamocowana na bloku linowym, a blok z kolei zawieszony na łańcuchu stalowym zakotwionym do ściany nabrzeża. Lina napędowa krąży zatem w obwodzie zamkniętym, porusza się bez przerwy, niezależnie od ruchu promu. Obie, prowadząca i napędowa zanurzone są pod wodą. Prom wyposażony jest natomiast w pionowe rolki, które mocują go do lin.

Jak steruje się promem? Wydaje się to banalnie proste. Operator, zwany kierownikiem, ma do dyspozycji jedną dźwignię i pokrętło. Dźwignia to hamulec, służący do zatrzymywania i unieruchamiania promu po dojeździe do przystani. Gdy tam stoi i następuje wymiana pasażerów, kie-

rownik ręcznie dociska dźwignię do nieruchomej linii prowadzącej.

Pokrętło służy natomiast do kierowania ruchem. Jeżeli jednostka ma poruszać się w kierunku ul. Sienna Grobla, należy pokrętłem docisnąć stoper gałęzi linii napędowej biegnącej w kierunku południowo-wschodnim. Wówczas stoper chwyta linę napędową i ta ciągnie prom do przeciwległej przystani. Podczas przeprawy w odwrotnym kierunku, pokrętło należy obrócić w przeciwną stronę i wówczas stoper chwyta drugą gałąź tej samej linii, ciągnącej go w kierunku ul. Wiosny Ludów.

Sterowanie promem jest więc pozornie bardzo łatwe. Hamulec, potem pokrętło w jedną stronę, a podczas powrotu w drugą. Każdy mógłby się tego nauczyć! Nie trzeba być nawigatorem, aby kierować taką jednostką.

Stanowisko kierownika promu, usytuowane we wnętrzu jednostki jest mało funkcjonalne i wygodne. Obserwacja sytuacji na rzece, zwłaszcza gdy prom znajduje się w przystani, jest utrudniona, ponieważ boczne ściany wnęki przystani niemal całkowicie zasłaniają widoczność. W praktyce, kierownik promu przed odcumowaniem musi wyjść na pomost od strony rzeki, sprawdzić, czy nie zbliży się żaden statek, a następnie powrócić do stanowiska manewrowego we wnętrzu i dopiero wtedy uruchomić prom.

### Na oko

Nadzór nad promem z ramienia armatora sprawuje kierownik eksploatacji promu, nota bene nie mający odpowiednich kwalifikacji zawodowych w tym zakresie. Ponadto, armator zatrudnia 6 kierowników promu, którzy na kolejnych zmianach obsługują jednostkę, przewożąc ludzi. Nadzór nad promem sprawuje Urząd Morski w Gdańsku, dokonując corocznych inspekcji. Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi w porcie Gdańsk, w tym i na Motławie, sprawuje Kapitanat Portu. Żadna z tych osób i instytucji nie dysponuje jakąkolwiek dokumentacją techniczną promu i jego układu linowego. Zapewne nikt także nie rozumie w szczególności istoty działania napędu linowego. Nikt nie ma zatem pojęcia, jak zachowują się liny, a w szczególności nikt nie wie, że podczas podłączenia promu do linii napędowej za pomocą pokrętła, lina ta napręża się i unosi.

Gdyby prom pozostawał jedyną jednostką pływającą na Motławie, nie było

Ilustr. Jerzy Bilner



Miejsce wypadku.



by żadnego problemu. Liny promu nie mogłyby stanowić żadnego zagrożenia. W rzeczywistości, po Motławie pływa bardzo wiele statków. Są to nie tylko jednostki białej floty, wożące turystów w sezonie letnim, ale także holowniki, dźwigi pływające, a czasem nawet pełnomorskie statki.

Co pewien czas armator dokonuje konserwacji silnika i wymiany lin napędowych. Jak się to odbywa, skoro nie ma dokumentacji technicznej? Na oko, albo na grubość palca. Starsi pracownicy zajmujący się promem przekazują młodszemu nabytą ze słyszenia wiedzę, jaka powinna być długość liny napędowej. Jeden z nich twierdzi, że łącznie 234 m. Nikt jednak nie traktuje tego jako bezwzględnego wymogu. Cóż tam metr w jedną lub drugą stronę?

Dopiero po wypadku okaże się, że długość liny napędowej ma zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Skrócenie jej zaledwie o 22 cm powodu-

je jej podniesienie w stosunku do lustra wody o metr (przy załączonym stoperze na promie).

Nikt nie wie również, czy podczas postoju promu liny leżą na dnie rzeki, czy też wiszą w pewnej odległości od dna. Wśród pracowników zajmujących się promem panuje przekonanie, że liny zawsze leżą na dnie. To przeświadczenie nie jest poparte jakimikolwiek badaniami, czy choćby analizą rysunków technicznych, bo takowych nie ma.

Co więcej, Urząd Morski podczas corocznych inspekcji prowadzonych od 14 lat, wpisuje, że prom ma napęd... ręczny! Tym samym potwierdza fikcję, gdyż w rzeczywistości prom ma napęd linowy elektryczny.

### **Nikt nie chce na tym pracować**

Podobną fikcją jest system naboru i szkolenia kierowników promu oraz wydawania im uprawnień. Według karty

bezpieczeństwa jednostki, do jej obsługi uprawniona jest osoba o kwalifikacjach sternika. By uzyskać taki dyplom, według ówczesnych przepisów, potrzebne jest świadectwo st. marynarza, odbycie rocznej praktyki na tym stanowisku i złożenie egzaminu. Armator ma jednak problemy z pozyskaniem pracowników ze świadectwem st. marynarza, bo wolą oni pływać na statkach PLO lub PŻM, ewentualnie na rybackich, niż realizować karierę na promie kursującym po Motławie, za dużo mniejsze wynagrodzenie.

Aby pokonać te trudności i ułatwić działalność armatorowi, Gdański Urząd Morski wydaje „Zezwolenia na pełnienie funkcji przewoźnika promu”. Są one z punktu widzenia prawa nieważne. Wprawdzie Kapitanat Portu organizuje kursy dla przyszłych kierowników promu, obejmujące znajomość przepisów portowych i obsługi promu, a nawet sprawdza na egzaminie ich kwalifikacje, ale wydawane zezwolenia nie mogą być

#### **Poszukiwanie ofiar katastrofy...**





traktowane jako świadectwa kwalifikacyjne. Jest to więc ewidentne obchodzenie przepisów. Na kierowników promu pozyskiwani są ludzie przypadkowi (np. pracownik mostu pontonowego albo pracownik drogowy), którzy nie mają kwalifikacji, ani nawet praktyki w zakresie żegluga

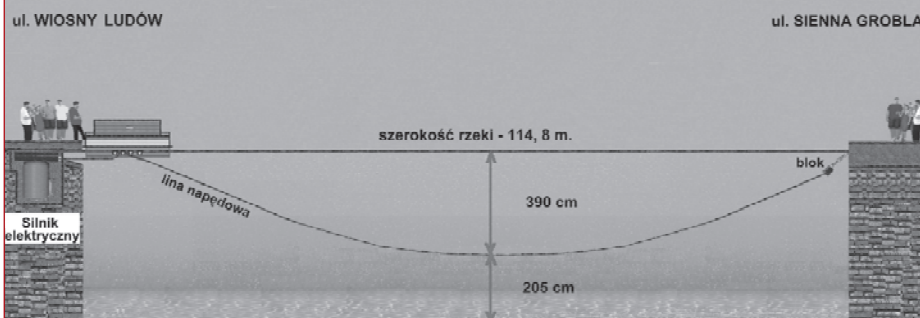
gi portowej. Nie są poddawani żadnym badaniom lekarskim, które sprawdzałyby zdolność do wykonywania takiej pracy.

Same szkolenia i egzaminy też są traktowane z przymrużeniem oka, bo przecież to nie uczelnia morska, a ludzie ci mają pływać tylko w poprzek Motławy.

Nawet jednak podczas tych szkoleń, nikt nie informuje i nie przestrzega, jaki wpływ na bezpieczeństwo żegluga może mieć załączenie napędu promu, czyli sprzężenie stopera z liną napędową i uniesienie liny ku powierzchni wody. Dlaczego? Bo również osoby prowadzące szkolenia tego nie wiedzą...

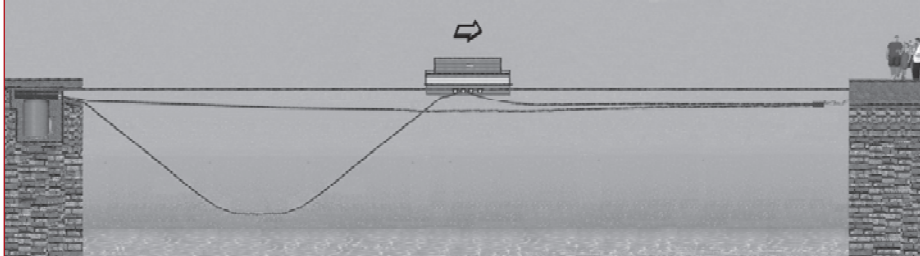
**Przebieg wypadku - faza 1**

1 sierpnia 1975 r.  
godz. 14.22  
Prom zabiera pasażerów z przystani przy ul. Wiosny Ludów



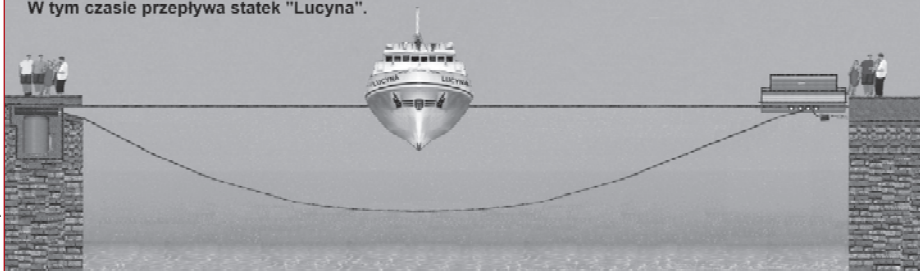
**Przebieg wypadku - faza 2**

godz. 14.30.  
Prom odcumowuje i kieruje się do przystani przy ul. Sienna Grobla.  
Podczas ruchu promu lina napędowa unosi się.



**Przebieg wypadku - faza 3**

godz. 14.40.  
Prom dociera do przystani przy ul. Sienna Grobla.  
Trwa wymiana pasażerów.  
Stoper gałęzi liny napędowej jest odłączony.  
Lina ponownie opada.  
W tym czasie przepływa statek "Lucyna".



**Pierwsze i ostatnie ostrzeżenie**

Mimo tych skandalicznych uchybień, niedbalstwa i braku wyobraźni armatora promu oraz organów nadzorujących, prom kursuje przez 16 lat bez żadnego wypadku, przewożąc w tym czasie co najmniej kilkadziesiąt tysięcy ludzi. Ta bezpłatna przeprawa stanowi dla mieszkańców Gdańska prawdziwą wygodę, znacznie skraca drogę na drugi brzeg Motławy. Z promu korzystają codziennie przede wszystkim pracownicy Stoczni Gdańskiej oraz zakładów mięsnych, zakładów przetwórstwa rybnego i innych przedsiębiorstw usytuowanych na Polskim Haku, Siennej Grobli oraz na drugim brzegu Motławy, a także np. wędkarze, czy mieszkańcy miasta wybierający się na plażę na Stogach.

Dlaczego przez tyle lat nic nie zwiastuje tragedii? Przypadek to czy cud? Wytłumaczenie jest proste. Prom przepływa przez rzekę tylko wówczas, gdy jego kursu nie przecinają inne statki. Kiedy dochodzi do przystani na jednym lub drugim brzegu, lina napędowa zostaje odłączona od promu i jest on utrzymywany przy brzegu tylko za pomocą hamulca zaciskanego na linie prowadzącej. Lina napędowa wówczas opada i przepływające statki mogą przechodzić nad nią, chociaż nikt nie wie, w jakiej odległości od ich dna spoczywa.

Dopiero 18 maja 1974 roku dochodzi do pierwszego incydentu. Holownik *Darek*, przechodzący w tym dniu Motławą, wraz z dźwigiem pływającym *DG-14-PRO* na holu, zrywa linę napędową promu. Na szczęście nie ma tam w tym czasie pasażerów, wypadek ma miejsce nad ranem. St. bosman nabrzeża Motławy alarmuje Kapitanat Portu. Meldunek pozostaje jednak bez echa. Nikt nie bada, dlaczego doszło do zerwania liny, a działania po wypadku ograniczają się do wymiany zerwanej liny na nową. Igranie z losem trwa nadal...

20 lipca 1975, a więc na 11 dni przed katastrofą, armator dokonuje kolejnej wymiany liny, znowu na oko dobierając jej długość. W rezultacie nowa lina jest

Ilustr. Jerzy Błnier



krótsza od poprzedniej o 218 cm. Co to oznacza? Lina napędowa w stanie spoczynku zwisa na wysokości około 2,05 m na dnie i 3,9 m poniżej lustra wody. Jeżeli jednak zaciśnięty zostaje stoper gałęzi promu na linii napędowej, napręża się ona i unosi, zwisając już tylko około 0,5 m poniżej lustra wody. Wynika z tego, że każdy statek przechodzący nad tą liną musi o nią zaczepić. Droga do katastrofy jest teraz bardzo krótka...

### Doraźna naprawa

1 sierpnia 1975 roku, wczesnym rankiem, około g. 4.30 zmianowy kierownik promu Kazimierz Nowak przychodzi na nabrzeże przy ul. Wiosny Ludów, zamierzając przygotować prom do pracy. Dostrzega, że na przeciwnym brzegu przystań promowa jest zablokowana przez mały ponton, który zluźnił się z cum. Kazimierz Nowak zawiadamia o tym kierownika eksploatacyjnego promu. Kierownik przybywa na miejsce wraz z pracownikiem mostu pontonowego Janem Owczarskim, który również pełni dorywczo funkcję kierownika promu. Wszyscy trzej zajmują się odholowaniem pontonu z przystani. Stwierdzają również, że zerwany został łańcuch, który podtrzymuje blok liny napędowej zamocowany do przystani przy ul. Sienna Grobla. Dokonują jego wymiany. Oczywiście nikt nie sprawdza, jak po wymianie tego elementu zachowują się liny promu. Kierownik eksploatacyjny nie widzi też potrzeby, by zgłosić tę doraźną naprawę do inspekcji Urzędu Morskiego. Długość łańcucha po raz kolejny zostaje dobrana na oko.

Kierownik eksploatacyjny zleca następnie, by od tej chwili do g. 20 obowiązki kierownika promu pełnił Jan Owczarski. Mężczyzna ten ma 44 lata i wykształcenie podstawowe. Odbił kurs w Kapitanacie Portu i ma zaświadczenie, o którym wspominaliśmy wcześniej. Do tego dnia obowiązki kierownika pełnił 10 razy. Nie umie pływać. Po wypadku okaże się, że ma poważną wadę słuchu, encefalopatię, obniżoną sprawność psychofizyczną.

O 8.42 prom rozpoczyna pierwszy kurs z ul. Wiosny Ludów. Pogoda jest sprzyjająca, wiatr minimalny (1-2° B), widzialność dobra. Prom kursuje pomiędzy obydwoma brzegami Motławy bez żadnych przeszkód. Na rzece panuje intensywny ruch statków pasażerskich białej floty, które wożą turystów na wycieczki po porcie, a także do Gdyni, do Sopotu i na Hel. Wśród nich są statki *Lucyna* i *Maryla*.

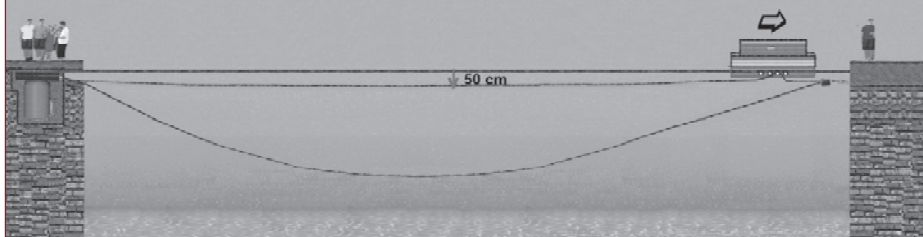
#### Przebieg wypadku - faza 4

godz. 14.44.  
Po przejściu statku "Lucyna" powstaje fala powodująca odsunięcie promu od przystani.



#### Przebieg wypadku - faza 5

godz. 14.45.  
Kierownik promu złącza stoper gałęzi liny napędowej w celu ponownego dosunięcia promu do przystani.  
Lina napędowa napina się i unosi.



#### Przebieg wypadku - faza 6

godz. 14.46.  
Przepluwający statek "Maryla" zaczepia podwodną częścią dziobnicy o uniesioną linę napędową promu.  
Łańcuch mocujący linę do przystani przy ul. Sienna Grobla zostaje wyrwany, a prom gwałtownie wciągnięty pod wodę.



### Ostatni kurs

O 14.30 prom wykonuje kolejny kurs, płynąc z przystani przy ul. Wiosny Ludów na przeciwny brzeg. Pogoda nieco się psuje, niebo pokrywają ciemne chmury, zaczyna padać dość

ulewny deszcz. O 14.40 prom dociera do przystani przy ul. Sienna Grobla. Kierownik Jan Owczarski zwalnia stoper gałęzi liny napędowej i naciska dźwignię hamulca zaciskając ją na linie prowadzącej. Następuje wymiana pasażerów.



W tym czasie po Motławie poruszają się dwa statki pasażerskie *Lucyna* i *Maryla*. Oba wracają z kolejnego rejsu-wycieczki i za chwilę będą cumować do przystani położonej w pobliżu gdańskiego żurawia. *Lucyna* idzie pierwsza, a w ślad za nią, w odległości około 180 metrów *Maryla*. Statek ten ma długość 35 m, szerokość 6,55 m, zanurzenie w części dziobowej 1,55 m i maszynę o mocy 600 KM. Jego kapitanem jest 32-letni Feliks Skiba, mający dyplom por. ż. m. rybołówstwa morskiego i 9 lat praktyki morskiej, a funkcję kierownika statku pełni od ponad dwóch lat. Stoi za sterem, *Maryla* posuwa się po wodzie z prędkością 6 węzłów. Na pokładzie znajduje się 119 pasażerów.

Po wejściu na prom 39 pasażerów, kierownik Owczarski przechodzi na pomost od strony rzeki, aby upewnić się, czy żaden statek nie zbliży się do linii przeprawy. Przedtem musi puścić dźwignię hamulca, który dotychczas trzymał prom dosunięty do przystani. Jan Owczarski dostrzega, że linię przeprawy mijają właśnie *Lucyna* i motorówka. Nie zauważa innych statków i postanawia odbić od

przystani. Powraca do stanowiska manewrowego. W tym czasie prom, nie trzymany hamulcem przy nabrzeżu, na skutek falowania wywołanego przez *Lucynę*, odsuwa się od kei na odległość 3-4 metrów. Na przystań wbiega jeszcze jeden pasażer z wędką, ale widząc, że prom już odszedł od nabrzeża, rezygnuje z próby dostania się na jego pokład i postanawia poczekać na następny kurs.

*Maryla* zbliżając się do linii przeprawy promowej daje sygnał ostrzegawczy za pomocą syreny. Kierownik Owczarski nie słyszy tego sygnału, natomiast słyszą go pasażerowie promu.

### Uwaga! Statek idzie!

Jeden z pasażerów ostrzega kierownika promu o zbliżającej się *Maryli*. Jan Owczarski reagując na ostrzeżenie, postanawia dosunąć prom z powrotem do przystani, gdyż obawia się, że może on zdryfować jeszcze dalej na środek rzeki i znaleźć się zbyt blisko *Maryli*. Przesuwa więc pokrętło zaciskając stoper na linii napędowej biegnącej w kierunku ul. Sienna Grobla. Prom rusza w kierunku tej

przystani. W tym samym momencie *Maryla*, idąc środkiem rzeki, mijają linię przeprawy. Kapitan statku nie odczuwa żadnego wstrząsu, nie słyszy też jakiegokolwiek odgłosu uderzenia o przeszkodę.

Nagle prom rusza gwałtownie, z ogromnym przyspieszeniem, w kierunku przeciwnego brzegu. Nie na wprost, lecz jakoś dziwnie, ukośnie. Nikt nie ma czasu zastanawiać się, co się dzieje. Pomost promu od strony rzeki zostaje błyskawicznie wciągnięty pod wodę. Ludzie stojący na pokładzie przewracają się i po chwili wpadają do wody. Prom przechyla się na burtę i w ciągu kilkunastu sekund opada na dno. Ci pasażerowie, którzy znajdowali się pod brezentowym dachem, mają problemy, by wydostać się spod tej pułapki. Część ludzi zablokowanych we wnętrzu, idzie na dno wraz z promem.

Kapitan statku *Maryla* po minięciu linii przeprawy zauważa na tachometrze nagły spadek obrotów silnika głównego. Nie wie, jaka może być tego przyczyna, ale obawiając się awarii, zatrzymuje pracę maszyn. Statek jest już około 50 metrów za linią przeprawy. Kapitan wychodzi na skrzydło sterówki, spogląda w kierunku



Fot. Czesław Romanowski

Tu, do przystani przy ul. Wiosny Ludów, mieli dotrzeć pasażerowie...





**Przystań przy Siennej Grobli zarosła trawą...**

rufy i wtedy dostrzega ludzi w wodzie i toną szybko prom.

- O Boże! Prom tonie!!! - krzyczy do marynarza stojącego obok. Bez wahania wykonuje manewr „cała wstecz”. *Maryla* po wytraceniu inercji do przodu zaczyna się cofać, zbliżając się rufą do miejsca katastrofy.

Ci pasażerowie, którzy umieją pływać, są w znacznie lepszej sytuacji. Niektórym udaje się dopłynąć do brzegu przystani. Inni wykonują rozpaczliwe ruchy w wodzie. Zablokowani we wnętrzu, w krótkim czasie tracą przytomność. Pływaki, które miały pełnić rolę środków ratunkowych, nie spłynęły na wodę, również utkwily we wnętrzu promu. Podobnie koła ratunkowe, które były zamocowane pod brezentowym namiotem.

*Maryla* dochodzi rufą na odległość kilkunastu metrów od miejsca wypadku. Dwaj marynarze rzucają 6 kół ratunkowych, a następnie samorzutnie, bez żadnego polecenia skaczą do wody. Kapitan zwraca się do mechanika i motorzysty:

- Pilnuj statku! Trzeba ratować ludzi!

Kpt. Skiba skacze z rufy *Maryli* do wody i płynie w kierunku rozbitków. Wypadek zauważono też na innych jednostkach. Na Motławie stoi zacumowany

do nabrzeża w pobliżu linii przeprawy promu parowiec *Traugutt* należący do Żeglugi Warszawskiej. Jego kapitan wraz z marynarzem opuszczają szalupę. Z pomocą spieszy też holownik *Darek*, który szedł w pewnej odległości za *Marylą*. Zbliża się również wodolot.

Wypadek promu dostrzeżono także na lądzie. Wezwane zostaje pogotowie ratunkowe. Wkrótce ul. Sienna Grobla zapelnia się karetkami. Na nabrzeżu gromadzą się tłumy gapiów, na oczach których rozgrywa się tragedia pasażerów promu. Jest tu bardzo wielu młodych ludzi umiających pływać, ale nikt nie decyduje się ratować tonących. Akcję ratunkową obserwują też pasażerowie statku *Maryla*.

Kierownik promu wykonuje rozpaczliwe ruchy w wodzie. Zostaje wyłowiony przez jednego z ratowników. Innego tonącego wciąga na pokład załoga *Darka*. Ratownikom udaje się wyłowić 21 pasażerów, którzy zostają przekazani na brzeg. Tam udzielają im pomocy lekarze pogotowia.

### **Na dnie jest prom z ludźmi**

Na powierzchni Motławy pływa jeszcze wiele kół ratunkowych z różnych jed-

nostek. Nie widać już jednak żadnego człowieka. Kapitanat Portu wzywa nurków i dźwig pływający. Wszyscy mają świadomość, że na dnie rzeki spoczywa prom z pozostałymi pasażerami. Wśród ludzi zgromadzonych w pobliżu przystani pojawia się niepokój. Kto z ich bliskich lub znajomych mógł płynąć tym promem? Tego nikt nie wie, nie prowadzono przecież listy pasażerów. Wiadomo, że szanse uratowania kogokolwiek są już zerowe. Wędkarz, który nie zdążył dobiec do promu i pozostał na przystani, dziękuje Bogu za cudowne ocalenie. Gdyby przybiegł minutę wcześniej, podzieliły los tonących. *Maryla* odchodzi z miejsca wypadku i cumuje do nabrzeża przystani pasażerskiej. Kapitan i załoga statku zostają zabrani na przesłuchanie i sprawdzenie trzeźwości.

W ciągu niespełna godziny pojawia się ściągająca w trybie alarmowym ekipa nurków. Szybko odnajdują spoczywający na dnie prom. Do jego konstrukcji mocują pod wodą stalowe stropy. Nie jest to łatwe, gdyż prom nie ma żadnych uchwytów służących do jego podnoszenia. Około g. 17 podchodzi dźwig pływający PRO. Po umocowaniu zawiesia dźwigu do stropów, rozpoczyna on podnoszenie promu.





Fot. Czesław Romanowski

**Pozostał pusty kamień bez tablicy...**

Ludzie stojący na nabrzeżach po obu stronach rzeki w napięciu obserwują, jak z wody wynurza się najpierw jasny dach, następnie brezentowy namiot, aż wreszcie cały kadłub. Nie widać żadnych uszkodzeń. Prom jest nienaruszony. Dźwиг podtrzymuje go na wodzie, a ratownicy, m.in. załoga *Darka*, podpływają łodziami i wchodzi do jego wnętrza. Na pokładzie leżą dziwnie rozrzucone i poskręcane zwłoki 9 pasażerów. Makabryczny to widok. Jedni wyglądają jakby zasnęli, na twarzach innych maluje się zastygły wyraz rozpacz, przerażenia. Ratownicy łodziami transportują zwłoki na nabrzeże. Ciała w czarnych workach układane są kolejno w pobliżu przystani promu. Nurkowie przeszukują teraz dno rzeki, szukając kolejnych topielców. Ta akcja trwa aż do następnego dnia, a w jej wyniku odnalezione zostają ciała kolejnych 9 pasażerów.

Łącznie w wyniku wypadku śmierć poniosło 18 osób. Najmłodsza ofiara miała 17 lat, najstarsza 55. Dokonane zostają oględziny podwodnej części kadłuba *Maryli*. Na dziobnicy i na dnie statku widać wyraźne świeże otarcia i lekkie wgłębienia, uszkodzeniu uległ także lewy trzon sterowy. Są to skutki zaczepienia statku o linę napędową promu. Lina ta, jak wynika z oględzin, ześlizgnęła się po dziobnicy, potem po stępcie *Maryli*, a następn-

ie zaczepiła o lewy trzon sterowy i wówczas pociągnęła prom pod wodę. Oględziny promu nie wykazują natomiast żadnych uszkodzeń. Pokrętko gałęzi stopera liny napędowej jest zaciśnięte. Lina napędowa nie została zerwana, natomiast wyrwaniu uległ łańcuch mocujący blok tej liny do nabrzeża przy ul. Sienna Grobla. Blok zwiśł na pionowych rolkach promu. Zerwaniu uległa lina prowadząca.

To był ostatni kurs tego promu na Motławie. Po wypadku nikt już nie odważył się go uruchomić.

### Dobrze poinformowani

Tragedia na Motławie to wstrząs dla mieszkańców Trójmiasta. Wiść o wypadku rozchodzi się lotem błyskawicy po całym Wybrzeżu. W ówczesnej prasie można znaleźć tylko lakoniczne informacje. Organy, które powinny być kompetentne i fachowe (Urząd Morski, Kapitanat Portu, armator) nie rozumiały przyczyn tego co zaszło. Oczywiście tragedia promu w błyskawicznym tempie obrosła rozmaitymi plotkami i wiadomościami od „dobrze poinformowanych”. Opowiadano, że kierownik promu był pijany, że prom przewoził znacznie więcej ludzi, że doszło do zderzenia *Maryli* z promem itd.

Po wielu latach, już w XXI wieku, ukazało się kilka artykułów i reportaż te-

lewizyjny. Autorzy tych materiałów też, niestety, popełnili błędy, nie zapoznając się dokładnie z materiałem dowodowym. Z publikacji tych wynika bowiem, że głównym sprawcą wypadku, jak to określił jeden z dziennikarzy, był „głuchawy i niepoczytalny promowy”. Inny dziennikarz z kolei sugeruje, że sprawcą był statek *Maryla*, który szedł nie środkiem Motławy, lecz zbyt blisko przystani promu przy ul. Sienna Grobla. Kolejny reporter twierdzi, że lina promu została nawinięta na śrubę *Maryli*. Są to wszystkie informacje błędne lub wypaczone, niezgodne ze stanem faktycznym. Dowiedzmy się, jak to było naprawdę.

### Orzeczenia Izb Morskich

26 listopada 1975 r., a więc niespełna trzy miesiące po wypadku, Izba Morska w Gdyni wydaje orzeczenie w tej sprawie (WMG 196/75). Przedtem przeprowadza wnikliwe dochodzenie, a także kosztowny eksperyment polegający na odtworzeniu przebiegu wypadku. Dopiero dzięki temu udaje się wyjaśnić, jak zachowywała się lina napędowa promu i jaki wpływ na jej zanurzenie pod wodą miała długość liny i łańcucha mocującego blok do kei. Okazuje się, że gdyby podczas wymiany zastosowano linę lub łańcuch dłuższe tylko o 22 cm, statek *Maryla* przeszedłby nad nimi bezkolizyjnie.

Izba Morska uznaje, że przyczyną wypadku był wadliwy manewr p.o. kierownika promu, polegający na sprzężeniu jednostki z gałęzią liny napędowej biegnącej w kierunku przystani przy ul. Sienna Grobla. Manewr ten spowodował podniesienie się gałęzi liny nabiegającej na wciągarkę na wysokość 50 cm od lustra wody, co przy zanurzeniu *Maryli* wynoszącym 1,55 metra spowodowało wypadek.

Izba dochodzi do wniosku, że zatonięcie promu spowodowane zostało przez jego wadliwą konstrukcję, tzn. kadłub o konstrukcji otwartej, bez skutecznego zapasu pływalności. Izba wskazuje też na zbyt małą ilość środków ratunkowych na promie i nieprawidłowe ich rozmieszczenie (we wnętrzu kadłuba), uniemożliwiające spłynięcie tych środków na wodę w przypadku tonięcia jednostki.

Winnym zaistnienia tragedii Izba I instancji uznaje armatora, Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Gdańsku, który zatrudnił na stanowisku p.o. kierownika promu osobę nieprzygotowaną do tego za-



wodowo, bez żadnych kwalifikacji i wymaganych przepisami stanu zdrowia. Izba wskazuje, że do wypadku przyczynił się również Urząd Morski, gdyż dopuścił prom o takiej konstrukcji do uprawiania żeglugi. Izba wskazuje też szereg dalszych zaniedbań Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu w Gdańsku. Akcję ratunkową prowadzoną przez załogę *Maryli* i inne jednostki ocenia jako prawidłową.

Orzeczenie to zostaje zaskarżone przez armatora, Urząd Morski i Kapitanat Portu. Dwie pierwsze instytucje starają się przerzucić winę na kapitana *Maryli*, powołując się na okoliczność, że statek ten szedł z prędkością 6 w., zamiast dozwolonej na Motławie dla takiej jednostki 4. To, ich zdaniem, miało znacznie zwiększyć skutki wypadku. Jednocześnie pomijają całkowicie własne błędy i zaniedbania, domagając się uchylenia postawionych zarzutów. Co więcej, zaczynają przerzucać winę wzajemnie na siebie.

Odwoławcza Izba Morska w dniu 15.06.1976 r. (orzeczenie OIM 2/76) koryguje w pewnym zakresie orzeczenie

I instancji, uznając, że p.o. kierownika promu Jan Owczarski nie ponosi winy umyślnej ani nawet nieumyślnej za wypadek. Wynika to z braku jego wiedzy na temat skutków sprzężenia liny napędowej ze stoperem promu. OIM podtrzymuje natomiast zarzuty wobec armatora, Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu. Jednocześnie Odwoławcza Izba Morska uznaje, że ze względu na 17-letni okres eksploatacji promu niemożliwe jest wskazanie wszystkich osób, pracowników ww. instytucji, które zawińły wypadek. W drodze wyjątku OIM postanawia więc nie wskazywać personalnie żadnych winnych, skoro niemożliwe byłoby wskazanie wszystkich sprawców tragedii.

### Kierownik promu nie zawiń!

Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej jest ze wszech miar słuszne. Wynika z dążenia do ustalenia prawdy obiektywnej i określenia wszystkich kausalnych (mających swoją przyczynę) okoliczności wypadku.

Uznanie, że kierownik promu J. Owczarski nie zawińł wypadku, chociaż niewątpliwie przyczynił się do niego przez wykonanie wadliwego manewru, wyda się wielu osobom pozornie sprzeczne i błędne. Wystarczy jednak zadać sobie nieco trudu i logicznie pomyśleć. Postępowanie kierownika nie wynikało z błędu, niedbalstwa, lekkomyślności, lecz z braku świadomości, jakie skutki może przynieść załączenie promu do liny napędowej. Jan Owczarski wcale nie zapominał, jak to mylnie sugeruje jeden z dziennikarzy, że taki manewr jest niedozwolony. On o tym nie wiedział (!), bo nikt mu takiej wiedzy nie przekazał. Ani w czasie odbytego kursu, ani w czasie, gdy powierzano mu pracę na promie. Podobnej wiedzy nie miało zresztą także pięciu pozostałych kierowników. Nie miał jej kierownik eksploatacji promu, armator, Urząd Morski ani Kapitanat Portu! Skąd zatem takowe informacje mógł posiadać robotnik drogowy z wykształceniem podstawowym, okresowo tylko zatrudniany na promie jako „pełniący obowiązki kie-

Fot. Czesław Romanowski



Stąd prom wyruszył w ostatnią przeprawę.



rownika promu”, skoro nie mieli ich inżynierowie i kapitanowie zatrudniani w wymienionych instytucjach?

Wielce nietaktowne jest także szydzenie z dolegliwości zdrowotnych kierownika Owczarskiego. Istotnie, człowiek z takimi dolegliwościami zdrowotnymi (upośledzenie słuchu, encefalopatia, ograniczona poczytalność) nie powinien być pełnić powierzonej mu funkcji. W tym jednak konkretnym przypadku jego dolegliwości nie miały żadnego wpływu na wypadek!

Prześledźmy jeszcze raz jego przebieg i zachowanie kierownika promu. Przed odejściem od przystani przy ul. Sien na Grobla Jan Owczarski przeszedł na pomost od strony rzeki, by sprawdzić, czy do linii przeprawy nie zbliża się żaden statek. Było to postępowanie absolutnie prawidłowe. Zauważył przechodzącą właśnie *Lucynę*. Prom nie miał pierwszeństwa wobec jednostek poruszających się po Motławie. Aby przejść na pomost, kierownik musiał zwolnić hamulec zaciśnięty na linie prowadzącej. Wynikało to błęd-

nego usytuowania stanowiska sterowania we wnętrzu jednostki. Gdyby prom miał dwuosobową załogę, wówczas drugi jej członek mógłby zajmować się obserwacją ruchu na torze wodnym, a kierownik tylko manewrami. Po złuzowaniu hamulca, prom zaczął dryfować w kierunku środka rzeki i odsunął się na kilka metrów od przystani. Kierownik wprawdzie nie usłyszał sygnału z drugiego statku idącego za *Lucyną*, czyli z *Maryli*, ale został ostrzeżony przez pasażera. Postanowił wówczas dosunąć prom z powrotem do przystani i przeczekać, aż *Maryla* przejdzie. Działał w przeświadczeniu, że w ten sposób zwiększy bezpieczeństwo pasażerów, nie wiedział natomiast nic o zachowaniu liny napędowej, podobnie jak wszyscy jego przełożeni.

Zwróćmy uwagę, że gdyby na miejscu Jana Owczarskiego znajdował się inny kierownik promu, postąpiłby zapewne tak samo. Rozumowanie było przecież logiczne: skoro prom dryfuje na rzekę, którą akurat przechodzi statek, należy ten dryf powstrzymać, a najbezpieczniej będzie dosunąć prom z powrotem do przystani. Rozmawiałem z kilkoma kolegami,

kapitanami żeglugi wielkiej, którzy twierdzili, że będąc na miejscu kierownika promu i nie mając świadomości zasad pracy liny napędowej, zachowaliby się tak samo jak Jan Owczarski!

Nie ulega zatem wątpliwości, że człowiek ten w żadnym zakresie nie zawinił wypadku, chociaż wykonał manewr nieprawidłowy. Nie ma też związku przyczynowego pomiędzy zatrudnieniem na promie osób nie mających ważnych i zgodnych z prawem świadectw kwalifikacji, chociaż jest to oczywiście naruszenie przepisów przez armatora.

## Nasza analiza i ocena

Autorzy niektórych publikacji starali się wykazać, że na armatora i Urząd Morski oraz Kapitanat wywierana była presja ówczesnych władz politycznych Gdańska, by przymykać oko na przepisy dotyczące wymaganych kwalifikacji niezbędnych do pełnienia funkcji kierowników promu. Nawet jednak, jeśli tak było, nie stanowi to żadnego usprawiedliwienia i nie ma bezpośredniego związku z wypadkiem. Nie należy dopatrywać się w tej tragedii jakichś podtekstów politycznych.



Fot. Zbigniew Kosycarz / KFP

Gapie obserwują  
akcję ratowniczą.



Zasadnicze zawinięcie armatora i organów sprawujących nadzór na promem i bezpieczeństwem żeglugi w porcie polega na tym, że żadna z tych instytucji, mając świadomość braku dokumentacji technicznej układu linowego promu, nie zadała sobie trudu, by powołać ekspertów, którzy przeprowadziliby taki sam eksperymen-t, jak Izba Morska po wypadku.

Wystarczyło na kilka godzin zablokować ruch statków na Motławie i sprawdzić doświadczalnie, przy udziale nurków, jak zachowują się liny promu podczas jego postoju i podczas poruszania się na linii przeprawy. Taka analiza wykazałaby niezbicie, że długość liny napędowej ma niebagatelne znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi i że nawet minimalne jej skrócenie, zaledwie o 20-30 cm grozi wypadkiem. Z pewnością określono by dokładnie, jaka powinna być długość liny napędowej i prowadzącej oraz długość łańcucha podtrzymującego blok linowy. Gdyby lina napędowa w czasie pracy promu nie podnosiła się na wysokość mniejszą niż 3 m od lustra wody, statki kursujące po Motławie przechodziłyby nad nią bezpiecznie nawet w razie sprzężenia gałęzi tej liny z promem.

Wystarczyło też wyjaśnić kierownikom promu podczas szkoleń, że absolutnie niedopuszczalne jest zaciskanie pokrętki liny napędowej w czasie, gdy do linii przeprawy zbliża się statek. Gdyby kierownicy znali taki kategori-czny zakaz, z pewnością przestrzegaliby go. Prom można było przecież zatrzymać nie przez zapracowanie liną napędową, ale przez hamulec na nieruchomej linii prowadzącej. Wtedy do wypadku również by nie doszło.

Można zrozumieć, że armator był instytucją typowo lądową, że zajmował się głównie drogami i mostami, a nie jednostkami pływającymi, że „uszcześliwiono” go na siłę promami na Motławie. Skoro jednak uczyniono odpowiedzialnym za bezpieczeństwo przewożonych pasażerów, powinien dołożyć wszelkich starań, by ten obowiązek należycie wypełnić. Można też zrozumieć, że np. ówczesny dyrektor Urzędu Morskiego był prawnikiem, a nie inżynierem specjalizującym się w budowie statków. Człowiek ten przypłacił zresztą wypadek promu i surową, lecz sprawiedliwą ocenę Izby Morskiej, zawałem serca i zmarł po kilku tygodniach w szpitalu.

Urząd Morski i Kapitanat zatrudniały przecież jednak fachowców, którzy powinni mieć świadomość, że nie znają za-

sad pracy układu linowego, że nie ma żadnej gwarancji, iż liny te zawsze leżą na dnie. Sugerowano się jednak wieloletnią bezwypadkową eksploatacją promu i bezpodstawnie uważano, że nic złego nie może się zdarzyć.

Zasadnicze zastrzeżenia budzi też oczywiście konstrukcja promu. Gdyby miał on szczelny kadłub pontonowy zapewniający pływalność nawet w wypadku zalania wodą pokładu lub wciągania go pod wodę przez liny, to po zaczepieniu przez *Marylę* pozostałby na powierzchni. Wówczas sytuacja pasażerów byłaby o wiele lepsza, mieliby możliwość dopłynięcia do promu, a ci którzy by na nim pozostali, nie utonęliby. Tymczasem prom poszedł na dno jak dysk, w ciągu kilkunastu sekund. Nie miał żadnego (!) zapasu pływalności.

*Maryla* i jego kapitan w najmniejszym stopniu nie przyczynili się do wypadku. Trzeba podkreślić, że kierownicy statków przepływających Motławą nie byli informowani, ani ostrzegani o układzie lin promu. Nie jest też prawdą, jak to sugerował Urząd Morski i armator, że gdyby statek szedł z dozwoloną prędkością 4 w., skutki wypadku byłyby zupełnie inne.

Z dokonanych przeze mnie bardzo szacunkowych obliczeń wynika, że statek musiałby iść z prędkością co najwyżej 0,5 w., by lina napędowa promu, a zwłaszcza łańcuch mocujący ją do kei były w stanie zatrzymać *Marylę*, biorąc pod uwagę jej masę i zanurzenie. Gdyby zaś prędkość statku wynosiła dozwolone 4 w., i tak doszłoby do zerwania liny lub łańcucha, tyle że prom byłby wciągany pod wodę o kilka sekund wolniej. Nie mogło to jednak uratować pasażerów.

Bezzasadne i z natury błędne są też przypuszczenia, że *Maryla* mogła spowodować wypadek, gdyż nie szła w osi rzeki, lecz bliżej przystani przy ul. Sienna Grobla. Liczni, bezstronni świadkowie zeznali, że szła środkiem Motławy. Kierowała się przecież ku przystani, do której prowadziła północna odnoga Motławy. Statek musiał więc mijać Ołowiankę lewą burtą. W tej sytuacji podążanie bliżej lewego brzegu byłoby niczym niewytłumaczalne. Nawet jednak, gdyby *Maryla* istotnie poruszała się bliżej południowego brzegu rzeki, nie miałoby to żadnego znaczenia.

W jednej z publikacji zasugerowano na szkicu, że na środku nurtu lina promu znajdowała się w odległości 84 cm od lustra wody. Wynikać by stąd miało, że gdyby statek przeszedł nad liną w tym miejscu,

nie zaczepiłby o nią. Autor tej publikacji zapomniał jednak, że zanurzenie dziobnicy *Maryli* wynosiło wówczas 155 cm, a więc statek białej floty i tak zaczepiłby o linę. Izba Morska ustaliła zresztą, że w środku nurtu Motławy lina napędowa, po sprzężeniu jej z promem, znajdowała się na głębokości 50 cm (a nie 84 cm) od lustra wody.

Na uznanie zasługuje natomiast postawa kapitana i marynarzy *Maryli*. Wykazali się dużą ofiarnością i odwagą, skacząc do wody i ratując tonących. Wprawdzie kapitanowi nie wolno było, zgodnie z Kodeksem Morskim, opuścić statku, lecz jego zachowanie w tej akurat sytuacji należy uznać nie tylko za usprawiedliwione, ale wręcz godne pochwały.

Należy zgodzić się ze stanowiskiem Odwoławczej Izby Morskiej, że trudno byłoby wskazać wszystkich winnych pracowników armatora, Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu, którzy w ciągu 17 lat eksploatacji promu tolerowali opisany stan rzeczy, przeprowadzali fikcyjne inspekcje poświadczające nieprawdę, wykazywali się brakiem wyobraźni i fachowości. Nasuwa się tylko smutna refleksja, iż do sprawowania odpowiedzialnych stanowisk nie wystarczają nawet najwyższe dyplomy. Trzeba prawdziwego zaangażowania zawodowego, wyobraźni, poczucia odpowiedzialności. I dopóki kryterium zatrudniania pracowników na odpowiedzialnych stanowiskach nie będą wyłącznie owe kwalifikacje, fachowość, talent, zaangażowanie, lecz rozmaite układy koleżeńskie lub polityczne, nadal będziemy mieć do czynienia z lekceważeniem obowiązków, niekompetencją, arogancją. W każdej dziedzinie życia, także w dzisiejszej Polsce.

I smutny epilog na zakończenie. Po tragedii na Motławie, kilkaset metrów od przystani, przy ul. Sienna Grobla umieszczono duży kamień, a nim na nim tablicę upamiętniającą ofiary tego wypadku. Niestety, została skradziona, prawdopodobnie przez zbieraczy złomu. Dziś w miejscu dawnej przeprawy pozostały tylko smętne resztki nabrzeża. Przystanie zarosły trawą, w łozach tamtego promu pływają butelki i śmieci.

**Jerzy Bitner**



Imiona i nazwiska wszystkich osób występujących w tym reportażu zostały zmienione.



Światła na brzegu

# Blizej bliży

Polskie muzealnictwo morskie może się wkrótce wzbogacić o nowy obiekt. W Choczewie trwają przygotowania do budowy pierwszego w kraju blizarium.

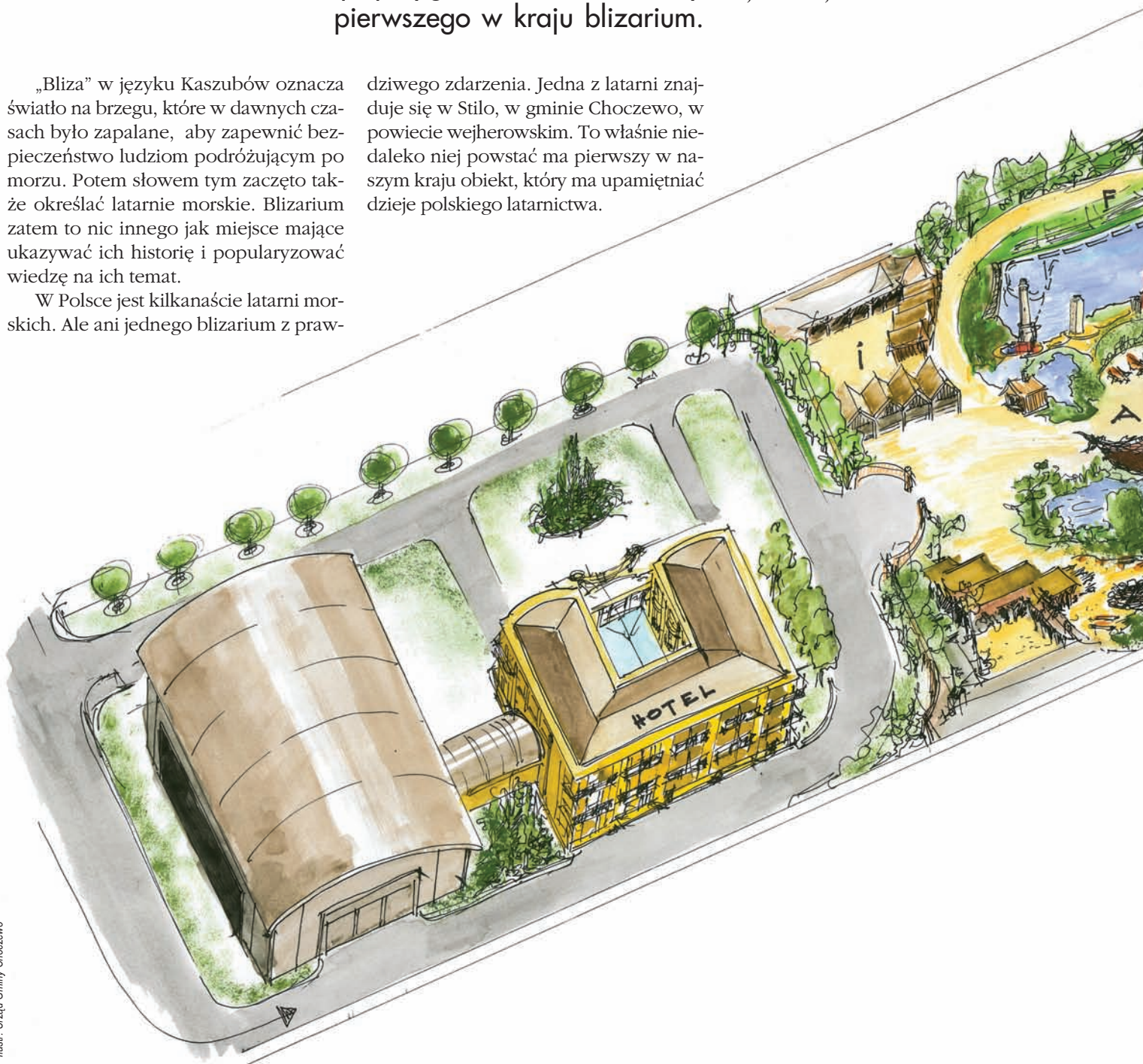
„Bliza” w języku Kaszubów oznacza światło na brzegu, które w dawnych czasach było zapalane, aby zapewnić bezpieczeństwo ludziom podróżującym po morzu. Potem słowem tym zaczęto także określać latarnie morskie. Blizarium zatem to nic innego jak miejsce mające ukazywać ich historię i popularyzować wiedzę na ich temat.

W Polsce jest kilkanaście latarni morskich. Ale ani jednego blizarium z praw-

dziwego zdarzenia. Jedna z latarni znajduje się w Stilo, w gminie Choczewo, w powiecie wejherowskim. To właśnie niedaleko niej powstać ma pierwszy w naszym kraju obiekt, który ma upamiętniać dzieje polskiego latarnictwa.

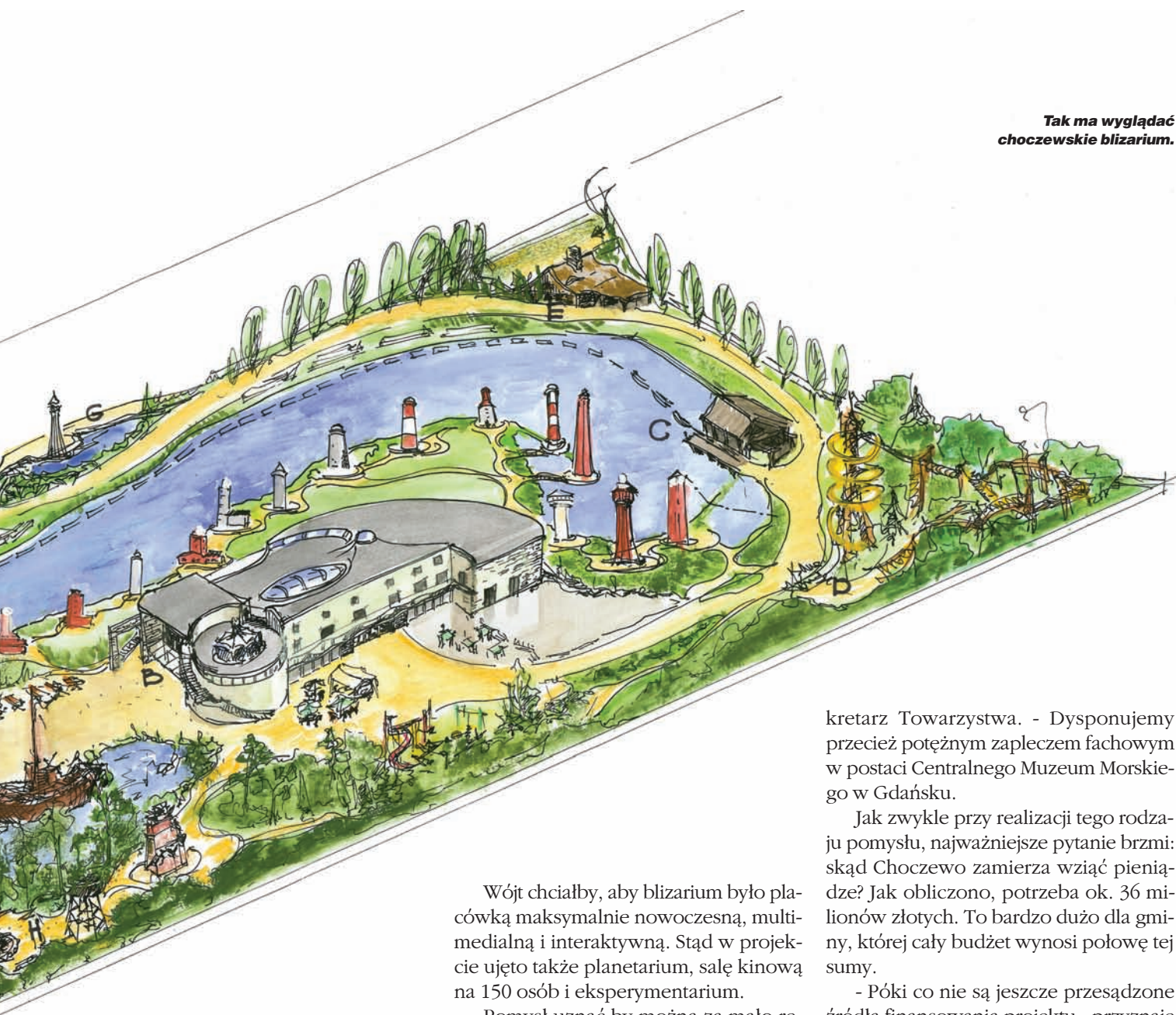
Pomysł narodził się kilka lat temu w środowisku związanym z Towarzystwem Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, organizacji zajmującej się m.in. opieką nad latarniami rozsianymi na polskim wybrzeżu. Jednak dopiero teraz, dzięki zaangażowaniu samorządowców z Choczewa, ma wreszcie szansę na realizację.

Powstanie blizarium, a dokładnie „Blizarium – parku dydaktyczno-rozrywkowego w Choczewie”, bo taką oficjalną nazwę nosi projekt, za punkt honoru postawił sobie wójt gminy Jacek Michałowski. Jego determinacja wynika nie tylko z miłości do latarni morskich, ale też z twardej kalkulacji.





**Tak ma wyglądać  
choczewskie blizarium.**



- Sezon turystyczny kończy się w Choczewie już w połowie sierpnia - mówi wójt. - Budowa blizarium przedłuży go na cały rok. A to szansa na turystyczny rozwój gminy i nowe miejsca pracy.

Inwestycja zaplanowana jest z rozmachem. Blizarium składać się będzie z kilku elementów. W centrum znajdzie się sztuczny zbiornik wodny ukształtowany tak, aby odwzorowywał linię brzegową polskiej części Morza Bałtyckiego. Na niej rozmieszczone zostaną makiety latarni morskich. Obok stanąć ma kompleks rekreacyjny, z pełnowymiarową halą sportową i hotelem. Nie zabraknie też bogatego zaplecza gastronomicznego.

Wójt chciałby, aby blizarium było placówką maksymalnie nowoczesną, multimedialną i interaktywną. Stąd w projekcie ujęto także planetarium, salę kinową na 150 osób i eksperymentarium.

Pomysł uznać by można za mało realny, gdyby nie fakt, że władze poważnie się za niego zabrały. Przede wszystkim został już wyznaczony grunt pod inwestycję. Jest to 3,5-hektarowa, należąca do gminy działka, położona na skraju Choczewa. Z myślą u ulokowaniu tam blizarium został zmieniony plan zagospodarowania przestrzennego. W maju zaś podpisano list intencyjny pomiędzy Choczewem a Towarzystwem Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, w sprawie współpracy przy tworzeniu obiektu. Towarzystwo ma zadbać o jego stronę merytoryczną.

- Z tym nie powinno być żadnego problemu - przekonuje Lucjan Boroś, se-

krretarz Towarzystwa. - Dysponujemy przecież potężnym zapleczem fachowym w postaci Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Jak zwykle przy realizacji tego rodzaju pomysłu, najważniejsze pytanie brzmi: skąd Choczewo zamierza wziąć pieniądze? Jak obliczono, potrzeba ok. 36 milionów złotych. To bardzo dużo dla gminy, której cały budżet wynosi połowę tej sumy.

- Póki co nie są jeszcze przesądzone źródła finansowania projektu - przyznaje Michałowski. - Ale po kolei. Najpierw musimy wszystko przygotować od strony formalnej i wtedy będziemy szukać inwestorów. Zainteresowani już się zgłaszają, więc chyba z pieniędzmi problemu mieć nie będziemy.

Co do terminów, projekt ma być realizowany tak: jeszcze w tym roku mają się zakończyć sprawy formalne, a w przyszłym - mają zostać pozyskane fundusze i być może dojdzie do wbicia pierwszej łopaty pod budowę obiektu. Jeśli ten scenariusz „wypali”, otwarcia blizarium można się spodziewać w 2012-2013 roku.

**Tomasz Falba**



# Latarnia Morska

# Gąski

**Latarnia w Gąskach od brzegu morza oddalona jest jedynie o 112 m.**

W Gąskach – niewielkiej, letniej miejscowości wybrzeża środkowego - znajduje się kolejna polska latarnia morska. Nosi tę samą nazwę co miejscowość, a od brzegu morza oddalona jest jedynie o 112 m. Po latarni w Świnoujściu i Gdańsku Portcie Północnym jest trzecia co do wysokości.

## **Trochę historii** – latarnia morska Funkenhagen

Prace przy budowie latarni rozpoczęły się w 1876 r., a zakończyły na przełomie roku 1877/1878. Materiały potrzebne do budowy wieży, podobnie jak przy latarni w Czołpinie (o czym była mowa we wcześniejszym artykule), przywożono drogą morską i wylądowywano przy specjalnie do tego celu wybudowanym na plaży pomoście. Wieża została wzniesiona na bardzo masywnym fundamencie o szerokości 11,3 m. W dolnej części jest ona ośmiokątna, a dalej okrągła. Jej całkowita wysokość wynosi 51,2 m. Szczyt stanowi okrągła laterna z kopulastym dachem, wokół której znajduje się taras zakończony metalową balustradą. Latarnia oraz budynki wchodzące w skład całego kompleksu, wybudowane zostały z czerwonej cegły i otoczone czerwonym, ceglany murem. Na szczyt wieży prowadzi 226 schodów wykonanych z granitu.





Przez środek latarni przebiega okrągły tunel, dawniej wykorzystywany do mechanizmu ciężarkowego napędzającego system przesłon latarni i do transportu naftę na górą kondygnację.

Latarnię uruchomiono 1 stycznia 1878 r. W laterni zamontowano aparat Fresnela II klasy, który składał się z soczewki pierścieniowej i umieszczonej wewnątrz niej lampy naftowej. Latarnia emitowała białe światło stałe o zasięgu 18 Mm. W roku 1907 zastosowano na latarni nowe światło przerywane. W celu uzyskania nowej charakterystyki zastosowano przesłony – metalowe blachy, które krążyły wokół optyki. Ruch przesłon uzyskiwany był dzięki mechanizmowi zegarowo-ciężarkowemu przebiegającemu przez tunel znajdujący się w trzonie latarni. Pod latarną znajdowało się pomieszczenie latarnika, który co parę godzin, za pomocą korby podciągał ciężarki, napędzając tym samym system przesłon. Dzięki tak skonstruowanemu urządzeniu, latarnia emitowała białe światło przerywane o okresie świecenia 12 s i zasięgu 19,5 Mm. Około roku 1927 w latarni zamontowano światło elektryczne, a światło gazowe pozostawiono jako rezerwowe. System optyczny latarni składał się wówczas z soczewki Fresnela i żarówki żarowej. Latarnię obsługiwało 4 latarników.

Podczas II wojny światowej latarnia najprawdopodobniej pracowała z przerwami. Za tą tezę przemawiać może fakt, iż jest to latarnia typowo ostrzegawcza, stojąca samotnie na wybrzeżu, w znacznej odległości od portu, a w tym okresie również nieregularnie funkcjonowały latarnie portowe.

W czasie działań wojennych w 1945 roku, system optyczny uległ zniszczeniu. Uszkodzona została część zachodnia i środkowa soczewki oraz pryzmaty. Latarnia została uruchomiona dopiero pod koniec czerwca 1947 r. po otrzymaniu ze Szwecji części niezbędnych do wykonania remontu systemu świetlnego. Pierwszym powojennym kierownikiem latarni został Czesław Kisielewski.

### Lata powojenne

Uruchamiając latarnię w roku 1947, jako system świetlny zastosowano żarówki żarowe o mocy 1500 W umieszczone w zmieniaczu dwupozycyjnym i soczewce Fresnela.

W tym czasie zmieniono również charakterystykę światła, 15 s okres świecenia podzielono na dwa błyski 2,5 s i trze-



Ostatnim starszym latarnikiem w Gąskach był Piotr Laskowski.

Stanisław Zieliński przepracował w latarni 30 lat.

ci błysk 6,4 s. Napięcie prądu pozostawiono bez zmian. Wynosiło ono 130 V i było typowe dla okresu przedwojennego. Kolejną modernizację światła latarnia przeszła w latach 90. XX w. Polegała ona na zmianie zasilania ze 130 V na 220 V i zastosowaniu w systemie świetlnym żarówek halogenowych o mocy 1000 W każda. Tak jak poprzednie, również i te żarówki umieszczone są w zmieniaczu dwupozycyjnym i soczewce Fresnela, wokół której nadal krążą przesłony. Jest to jedno z dwóch tego rodzaju rozwiązań, jakie można spotkać w polskich latarniach morskich. Kolejne znajduje się na latarni w Świnoujściu. Z chwilą przepalenia się pierwszej żarówki, druga załącza się automatycznie.

W czasie remontu zamontowano również fotokomórkę, która samoczynnie uruchamia i wyłącza system świetlny latarni. Charakterystyka światła pozostała bez zmian.

Latarnia wydaje się mieć bardzo masywną konstrukcję, ale jak większość obiektów tego typu, jest narażona na zgubny wpływ czynników atmosferycznych. Już w okresie międzywojennym (rok 1933) pierwszy remont przeszła

pękająca od strony zachodniej elewacja, najbardziej narażona na wiatr i deszcz. Założono wówczas plomby wzmacniające popękane miejsca oraz przemurowano część ściany - do dnia dzisiejszego widoczny jest fragment murów ze zmienionym kolorem.

W okresie powojennym, kiedy latarnia należała już do Polski, pierwsze pęknięcia pojawiły się w latach 50. W roku 1960 przeprowadzono remont polegający na wzmocnieniu trzonu wieży latarni zastrzykami cementowymi i pokryciu ścian zewnętrznych specjalną powłoką zabezpieczającą ściany przed przemakaniem i przemarzaniem. Kolejne zabiegi wzmacniające przeprowadzono w roku 1964, wstrzykując w rysy, w celu uszczelnienia ścian wieży, specjalną substancję, tzw. „olkit”.

W roku 1985 Urząd Morski w Szczecinie zlecił Wydziałowi Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej dokonanie ekspertyzy stanu technicznego LM Gąski. Zlecenie wykonał zespół pracowników naukowych z Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Szczecińskiej kierowany przez doc. dr inż. Janusza Kurzawę.



Na podstawie wyników badań dokonano wielu prac remontowo-konserwatorskich, mających na celu powstrzymanie procesu degradacji wieży latarni. W roku 1991 nasączono elewację olejem silikonowym rozcieńczonym w benzynie i nafcie, co poskutkowało spływaniem wody deszczowej po murach latarni, a tym samym spowodowało zatrzymanie przesiąkania murów. W roku 1995 usunięto wcześniej zastosowany „olkit”, uzupełniając ubytki ścian w części środkowej wieży ceglami oraz zabezpieczając je ponownie środkiem chroniącym mur przed przesiąkaniem. Górną i dolną część wieży poddało takiemu zabiegowi w roku 1997.

Latarnia w Gąskach dzięki staraniom ludzi skupionych w stowarzyszeniach działających na rzecz latarni morskich i miłośników kultury, jest udostępniona do

zwiedzania. Na terenie znajdującym się przy latarni usytuowane są małe gastronomie i punkty z pamiątkami. Obiekt jest bardzo licznie odwiedzany przez turystów, zarówno polskich, jak i niemieckich.

### Ostatni latarnicy

Już w roku 2007 latarnia morska w Gąskach była przygotowana do całkowicie bezobsługowego funkcjonowania. Nadzoru dokonywano za pomocą komputerowego systemu telemetrycznego, kierowanego i kontrolowanego zdalnie przez pracownika Urzędu Morskiego w Słupsku. Automatyzacja doprowadziła do zwolnienia w roku 2010 wszystkich latarników wcześniej obsługujących światło latarni.

Ostatnim starszym latarnikiem latarni morskiej w Gąskach był Piotr Laskowski.

Pracę latarnika wykonywał od 1986 r., kultywując tradycję rodzinną. Ojciec pana Piotra był latarnikiem na tej samej latarni w latach 1954-1991. W chwili podjęcia pracy przez Piotra Laskowskiego, który z wykształcenia jest elektrykiem, latarnię obsługiwało tak jak w latach przedwojennych aż czterech latarników. Praca ich polegała na obsłudze i ciągłym nadzorze światła, a także na uprawie ponad 1 hektara ziemi należącego do latarni. Przełom lat 1990-2000 to stopniowe zmniejszanie obowiązków i zadań latarników, i tym samym zmniejszanie obsady latarni. W tym okresie podwładnym Piotra Laskowskiego był latarnik Stanisław Zieliński. Pracę latarnika wykonywał on od 1980 r. Podobnie jak kolega, również Stanisław Zieliński jest potomkiem latarnika. Latarnikiem w Gąskach był jego ojciec Edward Zieliński, który pracował tam w latach 1951-1992. W chwili przejścia na emeryturę Stanisław Zieliński miał przepracowane w latarni 30 lat. Jako długoletni latarnik zauważył, iż praca ta po roku 2000 wzbogaciła się o nowy element, a mianowicie obsługę ruchu turystycznego, który z roku na rok jest coraz większy. Obecnie dawni latarnicy zajmują się wpuszczaniem turystów na wieżę i opowiadaniem o tym jak kiedyś wyglądała praca i życie latarników.

**dr Iwona Pietkiewicz**  
Akademia Marynarki Wojennej

**Żarówki żarowe o mocy 1500 W umieszczone w zmieniającym dwupozycyjnym.**



**Soczewka Fresnela – w systemie świetlnym latarni do roku 1927 r.**



*Latarnia w Gąskach*



# Toast Unruga

## *na cześć Hitlera*

80 lat temu, w sierpniu  
1930 roku, „Morze” pisało:



### Uregulować Wisłę!

(...) Na tysiącach kilometrów naszych dróg wodnych panuje zupełna martwość, gdyż głębokość ich nurtu jest niedostateczna dla utrzymania żeglugi, poza częściowym spławem drewna, które dzisiaj korzysta z drogi wodnej w mniejszym nawet stopniu, jak przed rokiem 1914. Znaczenie tych dróg wodnych, jakie posiadamy, dla rozwoju życia gospodarczego naszego kraju mogłoby być olbrzymie, gdyby na nich można było żeglować, w całym tego słowa znaczeniu, utrzymać. (...)

Wiemy, że przewóz jest tańszy od kolejowego. Taniać jego jest w bezpośredniej zależności przedewszystkiem od użytkowej głębokości drogi wodnej. Przewóz Wisłą, nie bacząc na pozostawienie jej w pierwotnym stanie, jest znacznie tańszy od kosztów przewozu kolejowego. Pomimo to Wisła nie doczekała się dotąd należytej oceny swojej roli, jaką w naszym życiu gospodarczym winna odegrać.

(...)

Uregulowanie Wisły i doprowadzenie jej nurtu, przy najniższym stanie wody do głębokości 1 metra na całym dystansie Warszawa – Bałtyk jest poważnym i kosztownym zadaniem, ale jest to dla należytego rozwoju naszej żeglugi konieczne. Regulacja Wisły, jeżeli wreszcie zostanie rozpoczęta, potrwa lata całe. Przez ten czas żegluga nie może stać na martwym punkcie i dlatego konieczne jest podtrzymanie nurtu drogą sztucznego pogłę-

biania przemiałów, podczas niskich stanów wody. (...)

Istniejące w kraju stocznie zajmują się przeważnie tylko remontem; nowego nic się nie buduje. To jest powodem, że przestajemy brać udział w nowoczesnej technice budowy statków, że zdobycze na tem polu pozostają dla nas zupełnie obce,

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



### Wieźliśmy Marszałka

Wyjście „Wichra” w morze, w nocy z 11 na 12 marca 1931 roku było dla naszej floty zdarzeniem historycznym.

Nocy tej serca nasze mocniej tętniły niż zwykle, szliśmy bowiem na Maderę do Marszałka.

(...)

Obawiając się ciężkiej przeprawy przez Atlantyck, dowódca nasz uprzedził Marszałka o niewygodach, jakie sprawić może podróż na takim okręcie, jak „Wicher”. Pomimo to Marszałek projektu nie zmienił i kategorycznie zapowiedział, że morskiej choroby się nie boi, a gdy trzeba będzie

że nie mamy wyszkolonego personelu i że w ogóle jesteśmy dzisiaj poza nawiasem normalnego rozwoju żeglugi, jaki obserwujemy we wszystkich państwach Zachodu i Wschodu, nie wyłączając sowieckiej Rosji.

Czy mamy się pogodzić z takim stanem rzeczy i doczekać się konkurencji żeglugi niemieckiej na Wiśle?

Jest nie do pomyślenia, ażeby obecny stan rzeczy w traktowaniu Wisły i jej żeglugi mógł być nadal utrzymany. Prowadziłoby to bezpośrednio do upadku żeglugi śródlądowej, która powinna być organicznym uzupełnieniem naszej żeglugi morskiej. (...)

**(Zagadnienie rozwoju  
naszej żeglugi na Wiśle,  
Tadeusz Maliszewski)**

trochę pocierpieć, to trudno, znieś te przykrości wraz z nami wszystkimi. (...)

Marszałek był w doskonałym humorze. Podczas mijania sąsiadujących z Maderą wysp: Deserta i Porto Santo opowiedział nam Marszałek wiele ciekawych rzeczy z historii tych wysp i o słynnym winie Santokiem. Gdy wreszcie rozmowa zesłała na temat samej podróży, Marszałek dał nam swoistą prognozę co do pogody: „Do samego Bałtyku będziecie mieli dobrą pogodę i spokojne morze, dalej nie ręczę za pogodę”. Ta oryginalna przepowiednia Marszałka, jak się później okazało, sprawdziła się co do joty.

(...)



W pewnej chwili ukazał się na mostku Marszałek, ale już w płaszczu, gdyż robiło się coraz zimniej. Przedewszystkiem zapytał się mnie, jak tam pogoda się zapowiada. Podałem wówczas Marszałkowi dopiero co otrzymaną depezę z jednej ze stacyj niemieckich „Sturmwarnung – Sturm von Nord Nord-Ost”, co znaczy ostrzeżenie przed burzą z kierunku północno północno-wschodniego.

„A co, widzi Pan - odrzekł Marszałek, - a nie mówiłem wam, że do Bałtyku będzie dobra pogoda, a dalej się popsuje”. (...)

**(Z morskich podróży Marszałka J. Piłsudskiego, Inż. J. Wodnicki)**

### Sprawni niemieccy marynarze

W lecie r. b. odbył się w Kilonji t. zw. „Tydzień rodowy” marynarki wojennej, urządzony na rozkaz dowódcy marynarki niemieckiej, admirała Raedera, a zorganizowany przez władze morskie w Kilonji. (...)

Największym zainteresowaniem ze strony publiczności cieszyły się pokazy ćwiczeń żaglowych załogi statku szkol-

nego „Gorch Fock”, pokazy rzeczywiście karkołomnej jazdy zmotoryzowanych oddziałów lądowych marynarki, pokazy walk kolonialnych i pokaz nowoczesnej walki lądowej, inscenizowanej z użyciem karabinów maszynowych i granatów ręcznych na dziedzińcu koszarowym garnizonu w Kilonji. Szczytem wszystkiego były manewry szybkobieżnych kutrów motorowych, które wzbudzały ogólny zachwyt swoją brawurową jazdą, rozwijając szybkość 80 km na godzinę, to pędząc w szyku torowym, to przechodząc w szyk czołowy, to znów wykonując zawiłe ewolucje dookoła stojących na redzie okrętów i przelatując w szalonym tempie tuż przed ich dziobami. Ataki lotnicze na okręty w porcie budziły grozę nieustannym warkotem motorów lotniczych i ogłuszającym hukiem artylerji przeciwlotniczej na okrętach. (...)

„Gwoździem” jednak całego „Tygodnia” była możliwość zwiedzenia najnowszych okrętów marynarki. Było to dostępne dla wszystkich bez żadnych przepustek lub innych formalności. Okręty stały przy pomostach, przez które ciągnął się długi wąż publiczności, oczekującej na swoją kolejkę wstąpienia na pokład okrętu wojennego. (...) Szczególnym powodzeniem cieszył się okręt liniowy „Admi-

ral Scheer”, który w czasie „Tygodnia” zwiedziło 38.000 osób; pancernik „Deutschland” ten tajemniczy „pancernik A”, zwiedziło 10.000 w ciągu jednego dnia. (...)

**(Tydzień propagandy w Kilonji, R. C.)**

### Przyjacielska wizyta

W dniu 22 sierpnia przybył do Gdyni krążownik niemiecki „Königsberg” rewizytując polską marynarkę wojenną. O godz. 9-ej rano z portu wojennego na Oksywiu wypłynął na spotkanie niemieckiego krążownika O.R.P. „Smok”. W momencie spotkania z pokładu krążownika „Königsberg” oddano 21 strzałów powitalnych, na które również 21 strzałów oddał O.R.P. „Bałtyk”, stojący w porcie oksywskim. (...)

Konradmirał Unrug wydał w kasynie oficerskim obiad dla dowódcy komandora Schmundta oraz oficerów krążownika „Königsberg”. Podczas obiadu konradmirał Unrug wygłosił przemówienie, w którym stwierdził, że wizyta polskiej marynarki wojennej w Kilonji i obecna rewizyta krążownika „Königsberg” są najlepszym dowodem układania się stosunków sąsiedzkich narodów i dalszym etapem nawiązania koleżeńskich stosunków między flotami wojennymi obu krajów.

Wyrażając życzenie, aby stosunki te rozwinęły się jak najlepiej, a krótki pobyt w Polsce był dla gości jak najprzyjemniejszy, konradmirał Unrug wznosił kielich na cześć niemieckiej marynarki wojennej, Rzeszy Niemieckiej i kanclerza Adolfa Hitlera.

W odpowiedzi kdr. Schmundt wygłosił przemówienie, w którym podziękował za życzliwe słowa powitania dla marynarki niemieckiej, stwierdzając, że podczas bytności kontitorpedowców „Burza” i „Wi cher” w Kilonji nawiązane zostały z flotą polską węzły serdecznej sympatii, jakie potrafią nawiązać między sobą ludzie morza, którzy morze kochają i nad morzem władają. (...)

**(Z życia marynarki wojennej)**

**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/>

**(„Zryw-1” pierwszy polski wodolot)**

45 lat temu, w sierpniu 1965 roku, „Morze” pisało:



### Nasz polski „Zryw”

W przededniu minionych Dni Morza wszedł do eksploatacji na Zalewie Szczecińskim pierwszy zwiastun nowej ery w naszej żegludze przybrzeżnej - wodolot „Zryw-1”. Jest on całkowicie naszą własną konstrukcją, opracowaną przez pracowników katedry teorii okrętów Politechniki Gdańskiej, pod kierownictwem prof. dra Lecha Kobylińskiego. Trudnego zadania, jakim była prototypowa budowa pierwszego polskiego wodolotu, podjęła się Gdańska Stocznia Rzeczna. (...)

Trasę Świnoujście - Szczecin przebywa w rewelacyjnie krótkim czasie 70 minut. „Zryw-1” jest wodolotem zalewowym, wymagającym względnie spokojnego sta-

nu morza i małej fali (do 1,2 metra). Niemniej jego samodzielne przejście z Gdańska do Świnoujścia wykazało, że doskonale dał sobie radę nawet na otwartych wodach. W ślad za tą „pierwszą jaskółką” nasza żegluga otrzyma w najbliższych latach dalsze wodoloty, w tym także jednostkę przybrzeżną, dla komunikacji Gdynia - Hel. Marzą nam się już również pełnomorskie wodoloty do pośpiesznej komunikacji ze Szwecją (turyści - amatorzy naszych pięknych plaż). Na razie jednak „Zryw-1” cieszy się nieprzeciętnym powodzeniem na Zachodnim Wybrzeżu. (...)



*Morskie Skrzydła Rzeczypospolitej (XX)*

**Samolot szturmowy I-2  
w locie nad lądem.**

# Ucieczka,

# szukany, tragedie...

21 marca 1949 roku uciekł do Szwecji samolotem I-2 ppor. pil. Arkadiusz Korobczyński. W kabinie strzelca pokładowego znajdował się mechanik samolotu, bosman Zbigniew Kaczorowski. Szwedzi odesłali samolot wraz z mechanikiem, który nie chciał zostać w Szwecji, statkiem do Gdyni.

Owego dnia ppor. pil. A. Korobczyński miał za zadanie wykonanie 45-50 minutowego lotu po trasie w parze i lądowanie na własnym lotnisku o zmroku. Wyleciał pojedynczo, gdyż pilot z jego pary szkolił się w Dęblinie, a inni już to ćwiczenie wykonali.

Bosman mech. Z. Kaczorowski poprosił strzelca pokładowego z załogi Korobczyńskiego o możliwość zabrania się zamiast niego, gdyż chciał zobaczyć z góry Łebę.

Tak relacjonował to wydarzenie podczas przesłuchania bosman Zbigniew Kaczorowski: /.../ *Po wystartowaniu ppor. Korobczyński wziął kierunek nad Łebę. Nad miastem zrobił 3 kręgi i wziął kierunek na morze. Ja myślałem, że pilot zobaczył jakiś statek lub kuter i chciał nad nim przypikować. Po falach zorientowałem się, że lecimy na północ, gdyż wiatr był z południa i fale załamywały się w moim kierunku. Gdy polski brzeg począł mi niknąć z oczu, począłem sygnalizować pilota czerwonymi lampkami, które służą do sygnalizacji wewnętrznej. Głosem nie mogłem rozmawiać z pilotem, gdyż aparatura była zepsuta. Orientowałem się również, iż lecimy do Szwecji po słońcu, które miałem po prawej ręce, a gdyby samolot zmienił kurs, to miałbym po lewej. Widząc, że na moją*

*sygnalizację świetlną pilot nie odpowiada, przetaładowałem karabin UBT i wystrzeliłem serię pocisków w morze. W tym momencie ppor. Korobczyński odwrócił się do mnie i pogroził ręką. Broni krótkiej przy sobie nie miałem. Gdy pogroził mi, wówczas przyszło mi do głowy, że ppor. Korobczyński ucieka z Polski, lecz pewnym jeszcze nie byłem. Po mniej więcej pół godzinie lotu, licząc od moich sygnałów, zobaczyłem przed samolotem zwały chmur. Pilot przypikował do około 200 m i znów mijając chmury wyciągnął do 600-800 metrów. Niedługo zobaczyłem z boku dwie małe wyspy. Ppor. Korobczyński skierował samolot w kierunku tych wysp. Na wyspie większej, na którą leciał Korobczyński zobaczyłem szosy oświetlone i większą ilość kościołów lub zamków, co we mnie wzbudziło*



jeszcze większe podejrzenie, że pilot ucieka z Polski. Nad wyspą szukał dogodnego miejsca do lądowania, przechylał samolot na lewo i na prawo. Po trzech kręgach wylądował na brzuchu na jakimś starym lotnisku na wyspie Gotland. Nazwę wyspy wiedzieliśmy od Szwedów. Przy lądowaniu uderzyłem silnie głową o ścianę, tak że na chwilę zamroczyło mnie. Popatrzyłem na płyty i zobaczyłem, że przy lądowaniu nie wypuszczał podwozia. Wyskoczyłem z kabiny i pierwsze moje pytanie było dlaczego nie wypuścił podwozia, on mi odpowiedział, że nie znał gruntu. Następnie spytałem gdzie jesteśmy, odpowiedział, że w Szwecji.

Po wylądowaniu nadjechał samochód z jakimiś urzędnikami i zabrał nas ze sobą. Po przesłuchaniu, skierowano mnie do polskiego konsulatu i wróciłem z powrotem do jednostki.

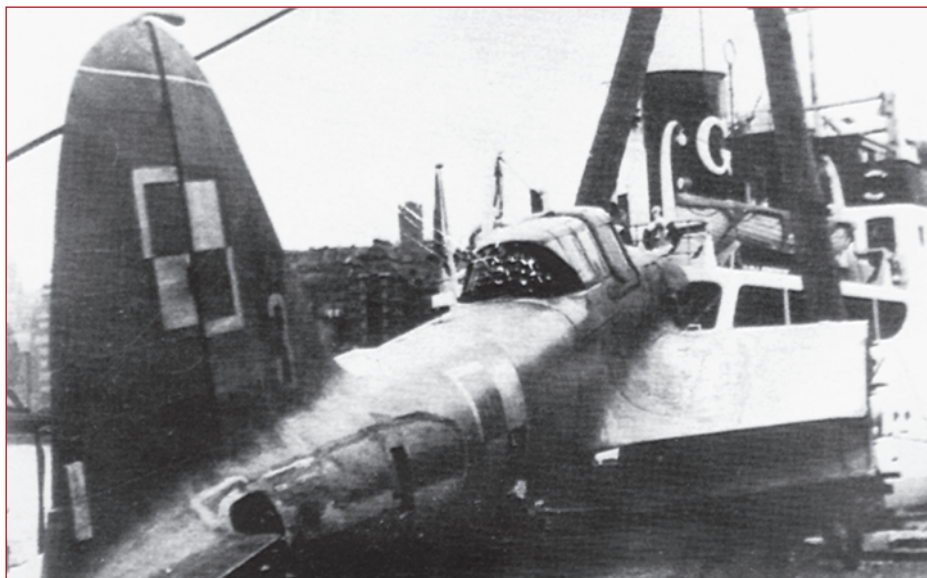
Faktycznym, a przemilczanym powodem ucieczki ppor. A. Korobczyńskiego była obawa przed odesłaniem do Związku Radzieckiego, o czym dowiedział się od spotkanego przypadkowo oficera radzieckiego.

Arkadiusz Korobczyński był z pochodzenia Polakiem, zamieszkałym przed wojną w ZSRR. Wywodził się w prostej linii z rodziny zesłanego na Sybir powstańca z 1863 r. Po ukończeniu OSŁ w Dęblinie otrzymał przydział do 5 plsz w Łodzi, a stamtąd do formującej się Eskadry Lotniczej MW.

27 marca aresztowano kmdr. por. pil. A. Majewskiego. Zarzucono mu zaniedba-



**Podporucznik pilot Arkadiusz Korobczyński, bohater ucieczki do Szwecji.**



**Samolot Il-2 ppor. Korobczyńskiego Szwedzi odesłali statkiem do Gdyni.**

nie obowiązków służbowych, co umożliwiło ucieczkę A. Korobczyńskiemu oraz używanie służbowego samolotu do celów osobistych. Sąd Marynarki Wojennej w Gdyni, postanowieniem z 26 sierpnia 1949 r. skazał go na 4 lata więzienia i degradację do stopnia marynarza. Najwyższy Sąd Wojskowy postanowieniem z 26 października 1949 r. złagodził karę do 1 roku i 6 miesięcy oraz degradację do stopnia kapitana.

W sierpniu 1956 r., wyrok uchylono i sprawę umorzono. W styczniu 1957 r., A. Majewski powrócił do służby w lotnictwie morskim.

Represje dotknęły także kpt. A. Kabata, ppor. A. Rybaka, por. J. Bęłowskiego, ppor. A. Laskowskiego, por. St. Kuciela, ppor. J. Rydlickiego oraz chorążych: M. Graba, M. Dudka i Cz. Marona, których po brutalnych przesłuchaniach zwolniono z wojska.

Więcej szczęścia mieli ppor.: A. Wawryn, J. Wojciechowski i C. Cudny, których przeniesiono do dyspozycji dowódcy Wojsk Lotniczych lub dowódcy III Okręgu Wojskowego.

Nowym dowódcą eskadry został kpt. pil. Bogdan Pałuczak, dotychczasowy dowódca dęblińskiej eskadry szkolnej. Wraz z nim, od 13 czerwca objął obowiązki lekarza eskadry por. lek. Witold Stępiński.

2 maja doszło w jednostce do tragicznego wydarzenia. W jeziorze Wicko utonęli w czasie burzy powracający łodzią z zabawy w pobliskiej miejscowości ppor. pil. Kazimierz Serwinowski oraz bosman Karol Styczyński. Trzeci uczestnik tragicznej wyprawy, ppor. Ludwik Krawiec uratował się.

8 sierpnia, podczas treningowych skoków spadochronowych silny podmuch wiatru zniósł daleko w morze st. mar. Józefa Zabrzycykiego. Pomoc nadeszła zbyt późno, spadochroniarz utopił się.

20 sierpnia, na oblot Jak-9P wystartował ppor. pil. Stanisław Kowal. Podczas podejścia do lądowania pilot nie mógł wypuścić całkowicie podwozia. W trakcie wykonywania kręgu, spadły obroty i ciąg silnika. Pilot zdecydował lądować w polu przymusowo. Przy lądowaniu samolot skapotował, zaś pilotowi pomogli wydostać się z kabiny pracujący w polu ludzie. Przyczyną wypadku było prawdopodobnie uszkodzenie silnika.

Od 22 czerwca do 8 sierpnia uzupełniono stan etatowy eskadry i wyznaczono na stanowiska następujących oficerów:

- ppor. Kluczek Bronisław - pilot klucza szturmowego;
- chor. Piątek Marian - pilot klucza myśliwskiego;
- por. Zarucki Hilary - pilot klucza bombowo-wywiadowczego;
- chor. Przydatek Waclaw - technik klucza szturmowego;
- chor. Piechurowski Tadeusz - obserwator klucza bombowo-wywiadowczego;
- chor. Juchnik Stanisław - pilot klucza szturmowego;
- chor. Paprocki Mieczysław - pilot klucza szturmowego.

## Grecka tajemnica

W dziwnym kluczu lotniczym służyło 3 chorążych pilotów - Władysław Szklarz (dowódca klucza), Stanisław Maj i Józef Stefańczyk. Obsługę techniczną 3





# Samolot szturmowy Ił-2



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





**Bosman Józefat Nitecki, strzelec pokładowy Il-2, latał już w czasie wojny.**



**Samolot szturmowy Il-2.**



**Sierżant Roman Urbaniak wraz z żołnierzami z plutonu ochrony lotniska w Dziwnowie.**

samolotów Po-2 zapewniało 2-3 mechaników służby zasadniczej.

Zadaniem klucza (trzymanym w głębokiej tajemnicy) było zapewnienie łączności pomiędzy Warszawą, a tajnym ośrodkiem rehabilitacji greckich partyzantów. Ośrodek znajdował się pod pieczęcią Oddziału II Sztabu Generalnego i MSW. Gdy personel lotniczy przybył na lotnisko w Dziwnowie, w czerwcu 1949 r., trwały tam jeszcze prace wykończeniowe w poniemieckich koszarach. Wyposażenie szpitala przybywało na stację kolejową w Międzyzdrojach, skąd nocą samochodami przewożono je do Dziwnowa.

W połowie sierpnia 1949 r. remont zakończono i urządzono gabinety lekarskie oraz sale operacyjne. Wkrótce ściągnięto lekarzy z Wojskowej Akademii Medycznej oraz pielęgniarki. Komendantem szpitala został płk Ryszard Kamiński, natomiast jego zastępcą ds. medycznych ppor. lek. Władysław Barcikowski.

Piloci wykonywali loty dyspozycyjne na rzecz szpitala oraz treningowe dla podtrzymania nawyków. Przede wszystkim jednak pełnili służbę w garnizonie.

W końcu sierpnia, nocą, przywieziono ze Świnoujścia do szpitala chorych. Byli to greccy partyzanci. Większość miała rany postrzałowe, u niektórych stwierdzono objawy wyczerpania psychicznego.

Obowiązywała ścisła tajemnica. Nawet w dowództwie eskadry o Grekach nikt nie wiedział. Przybywający na kontrole oficerowie byli przewożeni w zakrytych pojazdach.

W okresie jesienno-zimowym praca personelu klucza ograniczała się do dyżurów w garnizonie. Kilka lotów wykonano po medykamenty oraz z komendantem szpitala do Warszawy. Klucz działał w Dziwnowie do marca 1950 roku.

Po blisko pół wieku tak opisywał swój pobyt tam kmdr w st. spocz. Józef Stefańczyk:

*„Celu przylotu samolotów i zadania dla klucza nie znam. Były różne wersje. Ta najprawdździwsza to zabezpieczenie potrzeb przelotów lotniczych dla nowo formowanego szpitala. Gdy się zjawiliśmy na lotnisku w Dziwnowie, w dawnych poniemieckich koszarach trwał remont. Nawet bito rekordy dziennego tynkowania ścian. Spieszono się z remontem poszczególnych bloków, lecz nikt z nas nie wiedział dlaczego. Wyposażenie szpitala przychodziło na stację kolejową Międzyzdroje, skąd nocą samochodami dostarczano je do Dziwnowa.*





**Podporucznik pilot Józef Stefańczyk, 1951 rok.**

W połowie sierpnia 1949 roku remont zakończono. Po ściągnięciu lekarzy niemal w całości z Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi oraz pielęgniarek, urządzono gabinety lekarskie i sale operacyjne. Szkolenie lotnicze nie odbywało się – wykonywaliśmy tylko loty treningowe dla podtrzymania nawyków. Tak z zasady pełniliśmy służbę w garnizonie. Samoloty stały w hangarze.

Komendantem szpitala był płk. Kamiński, zastępcą ds. medycznych dr Barcikowski i wielu innych sławnych później lekarzy. W końcu sierpnia nocą przywieziono ze statku ze Świnoujścia chorych, okazali się nimi greccy partyzanci. Chorzy mieli rany zaleczone, głównie były to rany postrzałowe lub od rozprysku pocisków moździerzowych oraz byli wyczerpani psychicznie. Udziału w transporcie chorych nie braliśmy. Całość była zorganizowana przez służby specjalne ze Szczecina oraz personel szpitalny.

Napotkano wiele problemów. Często w nocy, siostry lub lekarze wzywali służbę dyżurną do zorganizowania marynarzy celem założenia kaftana bezpieczeństwa. Zdarzały się przypadki, że chorzy w nocy zrywali się ze snu, wchodzili pod łóżko, naśladowali strzelanie i krzyčeli śmierć faszystom lub wskazywali gdzie są faszyci. Byli to bardzo wyczerpani wojną ludzie. Znajdowała się też w szpitalu pewna ilość kobiet. Przygotowano normalny gabinet porodowy, one chciały rodzić na stojąco, jak w Gre-

cji. Mielśmy dwa porody na stojąco na terenie lotniska.

Z pierwszego transportu zmarło kilku partyzantów, pogrzeby odbywały się na cmentarzu urządzonym na terenie lotniska. Następny transport przybył na przelomie września lub października. Byli w nim ranni mniej podleczeni. Wyleczeni opuszczali szpital w miejsca nam nieznane.

W okresie jesienno-zimowym, praca personelu klucza ograniczała się do dyżurów w garnizonie i oczekiwania na decyzje z pułku, w który przeformowywała się eskadra. W tym środowisku i warunkach żyliśmy jako jednostka organizacyjna całkowicie na uboczu szpitala jak również bez zainteresowania ze strony eskadry oraz formowanego pułku. Powrót do pułku w marcu 1950 roku przyjęliśmy z wielkim zadowoleniem”.

### Od eskadry do pułku

W listopadzie 1949 r., po wielu dyskusjach na szczeblu Ministerstwa Obrony Narodowej, zmieniono plan rozwoju lotnictwa MW. Zrezygnowano z formowania dywizjonów lotniczych. Zdecydowano zorganizowanie Dowództwa Lotnictwa MW oraz dywizji lotnictwa MW.

Pierwszym krokiem w tym kierunku było powołanie do życia 30 Pułku Lotnictwa MW na bazie istniejącej w Wicku Morskim eskadry, 50 Batalionu Obsługi Lotnisk MW oraz Kompanii Szkolnej Lotnictwa MW (rozkaz organizacyjny ministra Obrony Narodowej z 22.11.1949 r. nakazujący ich sformowanie do 25 marca 1950 r.). Na miejsce formowania i postoju wyznaczono Słupsk.

W grudniu 1949 roku, w samą Wigilię Bożego Narodzenia rano, rzut powietrzny eskadry przebazowano na lotnisko w Słupsku. W Wicku Morskim pozostał jedynie klucz myśliwski pełniący nadal dyżury bojowe. Pozostawienie myśliwców wynikało z faktu działania w Wicku Morskim sowieckiej stacji radarowej do wykrywania celów i naprowadzania na nie samolotów myśliwskich.

Pewien wpływ na tę decyzję miał także brak betonowego pasa startowego w Słupsku, tak ważnego dla startujących alarmowo myśliwców.

Przebazowana w grudniu 1949 r. Eskadra Lotnicza MW stała się załącznikiem formowanego, w okresie od stycznia do

marca 1950 roku w Słupsku - 30 Pułku Lotnictwa Marynarki Wojennej.

### Plany rozwoju z lat 1948-1950

Wzrost napięcia w stosunkach międzynarodowych w drugiej połowie lat czterdziestych wpłynął na decyzję zwiększenia potencjału militarnego Polski. W efekcie w 1948 roku podjęto intensywne prace nad przygotowaniem 6-letniego planu rozwoju gospodarczego kraju. Plan ten był nastawiony przede wszystkim na rozwój przemysłu ciężkiego oraz przebudowę rolnictwa.

Wojsko postulowało, aby produkcja uzbrojenia opierała się na rodzimych opracowaniach oraz licencjach zakupionych u wschodniego sojusznika. Ostatecznie, po szeregu konsultacji opracowano „6-letni plan rozwoju przemysłu zbrojeniowego i rozwoju wojska”. Plan produkcji zbrojeniowej ustalono w oparciu o zapotrzebowanie sprzętu i uzbrojenia złożone do Sztabu Generalnego WP przez okręgi wojskowe i rodzaje wojsk. Pierwszoplanową rolę w tym planie odgrywały wojska lądowe.

W dniu 21 października 1948 roku, opierając się na decyzji Sztabu Generalnego WP, Dowództwo Marynarki Wojennej opracowało „6-letni plan rozwoju i dozbrojenia Marynarki Wojennej”, będący wycinkiem 20-letniego planu rozwoju morskiego rodzaju sił zbrojnych.



**Kapitan pilot Bogdan Pałuczak, dowódca eskadry po aresztowaniu komandora podporucznika pilota Aleksandra Majewskiego.**





**Samolot łącznikowy Po-2, jeden z wielu użytkowanych w lotnictwie morskim.**



**Piloci klucza łącznikowego w Dziwnowie przy samolocie Po-2, chorążowie: Stanisław Maj, Władysław Szklarz oraz Józef Stefańczyk, 1949 rok.**



**Personel medyczny i wojskowy dziwnowskiego szpitala.**

Zgodnie z założeniami planu nie wszystkie rodzaje sił Marynarki Wojennej miały rozwijać się równomiernie. Priorytet przyznano rozwojowi artylerii nadbrzeżnej oraz lotnictwu morskiemu. Sztab Generalny WP uznał, że po zrealizowaniu tego planu, na początku 1956 roku, Marynarka Wojenna osiągnie pełną gotowość mobilizacyjną i operacyjną.

Przewidywano, że w latach 1948-1955 zostaną sformowane 23 nowe jednostki, zaś 17 istniejących będzie przeformowanych. Wydatki na Marynarkę Wojenną miały wynieść 15 647 464 160 zł, z czego około 25 proc. przeznaczono na lotnictwo morskie.

Proponowano sformowanie 7 eskadr:

- 2 eskadr dalekiego rozpoznania morskiego (pierwszej w 1949 r., drugiej w 1953r.);
- 1 eskadry szturmowej (1949 rok);
- 2 eskadr myśliwskich (pierwsza w 1951 r., druga w 1952 r.);
- 1 eskadry specjalnej (1954 rok);
- 1 eskadry wodnosamolotów (1949 rok).

Planowany rozwój lotnictwa powodował również konieczność zorganizowania zaplecza magazynowego, w którym przechowywano by torpedy, bomby, miny oraz części zapasowe. Uznano, że centralny magazyn znajdowałby się w Babich Dołach, gdyż istniało tam wiele poniemieckich schronów i obiektów nadających się do tego celu. Wymagały one jednak remontu.

Należało także wybudować potrzebne magazyny w Słupsku i Dziwnowie. Zamierzano wykonać te prace w 1952 roku.

5 kwietnia 1949 r., Dowództwo MW przesłało do szefa Sztabu Generalnego projekt zamierzeń organizacyjnych Marynarki Wojennej na rok 1949 i 1950. Wśród planowanych na 1949 rok jednostek lotniczych figuruje:

1. I Morski Dywizjon Lotniczy Dalekiego Rozpoznania powstały na bazie istniejącej Eskadry Lotniczej MW. Jednostka miała liczyć 284 wojskowych i być wyposażona w 20 samolotów (11 bombowych, 4 szturmowe, 1 myśliwski i 4 transportowe);
2. Samodzielna Eskadra Wodno-Ratownicza formowana w Pucku o stanie etatowym 276 wojskowych i 10 wodnosamolotów;
3. Kompania Szkolna Lotnictwa MW formowana w Wicku Morskim o stanie etatowym 104 wojskowych.



W 1950 roku zamierzano sformować Oddział Portowy Lotniska Babie Doły o stanie etatowym 60 wojskowych.

29 października 1949 r., w rok po opracowaniu 6-letniego planu rozwoju i dozbrojenia, dowódca Marynarki Wojennej, kontradmirał Włodzimierz Steyer, przedstawił ministrowi obrony narodowej koncepcje obrony Wybrzeża. Sprowadzały się one do zamiaru przejęcia przez siły morskie pełnej odpowiedzialności za tę obronę.

20 czerwca 1950 r., szef Wydziału MW Sztabu Generalnego kmdr Jerzy Staniewicz wystosował notatkę służbową do szefa Oddziału I Sztabu Generalnego w sprawie zmian w 6-letnim planie rozwoju Lotnictwa MW.

Analizując zmiany proponowane przez Dowództwo Wojsk Lotniczych i Do-



**Sierżant Roman Urbaniak z plutonu ochrony lotniska w Dziwnowie (przedwojenny podoficer mechanicz z Morskiego Dywizjonu Lotniczego), 1949 rok.**



**Uroczystości państwowe na terenie szpitala w Dziwnowie, defiladę prowadzi podporucznik marynarki pilot Maksymilian Banasiak, szef Oddziału Portowego Lotniska MW w Dziwnowie (przedwojenny podoficer pilot Morskiego Dywizjonu Lotniczego).**

wództwo Marynarki Wojennej, kmdr J. Staniewicz nie uważał za celowe zredukowanie eskadry wodno-ratowniczej do wielkości klucza, przy czym proponował rozmieszczenie tej eskadry na lotniskach w Pucku i Wicku Morskim. Ponadto uważał, że za wcześnie na powołanie Sztabu Lotnictwa MW, lepszym rozwiązaniem będzie sformowanie Dowództwa Lotnictwa MW na bazie istniejącego Szefostwa Lotnictwa MW. Jego wątpliwości budziła także dyslokacja eskadry torpedowej na lotnisku w Słupsku.

W perspektywach rozwoju sił morskich w końcowym stadium wykonania planu dwudziestoletniego, w 1968 roku uznano, że niezbędne będzie posiadanie lotnictwa morskiego o łącznej ilości 332 samolotów w składzie: 40 szturmowych, 60 torpedowych, 24 rozpoznawcze, 180 myśliwskich, 12 współpracy z artylerią oraz 16 wodnosamolotów ratowniczych i łącznikowych.

Sytuacja w świecie oraz uwarunkowania gospodarcze spowodowały opóźnienia i zmiany w realizacji planowanych zamierzeń.

**Mariusz Konarski**



Zdjęcia ze zbiorów autora, Muzeum Marynarki Wojennej, Józefa Stefańczyka, Romana Urbaniaka, Maksymiliana Banasiaka oraz Tadeusza Pabisa.



# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

## 10 lat temu

Sierpień 2000 r.

**18** - Stojący od 4 miesięcy w Gdyni drobnicowiec *Kraków II* sprzedano syryjskiemu armatorowi. W kolejny rejs wyruszył pod nową nazwą - *Lady Sadika*. Obecnie statek pływa pod banderą chińską.

- W stan likwidacji postawione zostało znajdujące się w dramatycznej sytuacji Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf” w Szczecinie.

- Komornik aresztował 5 statków Transoceanu: *Kurpie* (na zdjęciu), *Powisłe*, *Roztocze*, *Kociewie* i *Podlasie*. Wnioskowały o to do Sądu Rejonowego w Gdyni ich załogi.



## 20 lat temu

Sierpień 1990 r.

**1** - Należący do PLO kontenerowiec conro *Kazimierz Pułaski* uczestniczył w dramatycznej akcji ratowania załogi statku *Corazon*, który zatonął na Atlantyku podczas huraganu „Bertha”.

**10** - Na terenie Stoczni Marynarki Wojennej położono stępkę pod żaglowiec *Fryderyk Chopin*. Budowę prowadziło Przedsiębiorstwo Zagraniczne „Dora”.

**15** - W Stoczni Szczecińskiej rozpoczęto obróbkę blach pod masowiec *Kopalnia Pokój* zamówiony przez PŻM - prototyp serii B-567. Statek ostatecznie wszedł do służby jako *Wislanes*, pod banderą Vanuatu.

**17** - PLO oraz francuski armator Compagnie Maritime d’Affretement (CMA) statkiem *Ville de Neptune* (1811 TEU) zainauguowały wspólny serwis dalekowschodni CMA/POL Joint Overseas Service – JOS obsługiwany 12 kontenerowcami (9 CMA i 3 PLO - *H. Cegielski*, *T. Wenda* i *A. Abraham* (1635 TEU).

- Do służby wszedł żaglowiec szkolny *Zew*. Budowany staraniem PZŻ jako następcę utraconego *Zewu Morza*, krótko pływał pod polską banderą i w początkach 1991 roku sprzedano go do Japonii.

W polskich stoczniach zwodowano masowiec (*Rusalka II* - prototyp serii B-564), statek zaopatrzeniowo-pasażerski, trawler-przetwórnicy (*Strojnik* - prototyp serii B-672) i holownik zaopatrzeniowy.

## 30 lat temu

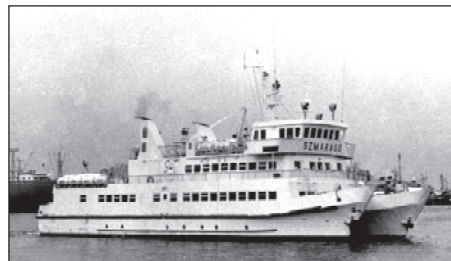
Sierpień 1980 r.

**1** - W Stoczni Północnej rozpoczęto obróbkę blach statku hydrograficznego *Zodiak* (prototyp serii B-91), budowanego na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni.

**4** - Do obiegu weszła moneta 20-złotowa, upamiętniająca 50-lecie polskiej służby *Daru Pomorza*. Dwa dni później żaglowiec zwyciężył podczas regat Złotu Żaglowców 1980 r.



**12** - Stocznia Wisła przekazała Żegludze Gdańskiej katamaran pasażerski *Szmaragd* - prototyp serii KP-2. Tego samego dnia ukończono budowę transportowca rybackiego *Terral* (prototyp serii B-361), budowanego na zlecenie Transoceanu przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni.



**14** - Początek strajków w Gdyni i Gdańsku, trwających do 31.08. Dwa dni później ulotki drukowane nielegalnie w Stoczni „Nauta” poinformowały o powstaniu Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego z siedzibą w Stoczni Gdańskiej, kierowanego przez Lecha Wałęsę.

**17** - Podczas gęstej mgły doszło na Morzu Północnym do kolizji masowca *Kopalnia Mysłowice* oraz frachtowca *Calandrina* (10 218 BRT). Na polskim statku zalaniu uległa maszynownia i ładownia nr 2, a załoga (za wyjątkiem kapitana i 2 oficerów) opuściła statek. Udało się go odholować do Rotterdamu.

**27** - We francuskiej stoczni Chantiers de l’Atlantique w St. Nazaire położono stępkę pod statek *Kazimierz Pułaski*.

W polskich stoczniach zwodowano kuter sanitarny.

## 40 lat temu

Sierpień 1970 r.

**12** - W duńskiej stoczni w Nakskov zwodowano ekspresowiec *Jastarnia-Bór*, budowany na zamówienie PLO.

**31** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zakończono budowę masowca *Manifest Lipcowy* - prototypu serii B-521.





- Powracający z rejsu szkolnego statek instrumentalny szczecińskiej WSM *Nawigator* wyłowił na wodach Zatoki Meksykańskiej obywatela RFN dryfującego na 2 dętkach samochodowych.

W polskich stocznich zwodowano masowiec, 2 trawler-przetwornie (w tym *Kalmar* - prototyp serii B-418), okręt desantowy, okręt warsztatowy, okręt hydrograficzny i poławiacz torped.

**50 lat temu**  
Sierpień 1960 r.

**17** - Ekipa nurków ze statku-bazy *Smok* rozpoczęła w Zatoce Puckiej prace nad pocięciem i wydobyciem resztek stawiacza min *Gryf*.

**18** - Do szczecińskiego portu wszedł trzytysięczny po wojnie statek - *Orion* bandery RFN.

**19** - Podniesiono polską banderę na drobnicowcu typu „Liberty” *Kopalnia Mysłowice* zakupionym w ramach akcji antyczarterowej, a noszącym wcześniej nazwę *Isa Parodi*.

**26** - Zarząd Portu Gdynia zakupił wycofany ze służby statek *Lublin*. Przez następne 20 lat służył jako magazyn pływający MP-ZPGdy-1, zastępując 7 barek 300-tonowych i w pierwszych latach rozwiązując problemy z przechowaniem suchego lodu.



W polskich stocznich zwodowano 2 drobnicowce, 2 statki towarowo-pasażerskie (w tym *Togaran* - prototyp serii B-450), węglowiec, bazę rybacką i 2 trawler burtowe.

**60 lat temu**  
Sierpień 1950 r.

**3** - Po zawinięciu do Nowego Jorku, *Batorego* poddano szczegółowej rewizji w poszukiwaniu broni nuklearnej, która jakoby została na nim ukryta. Wracając do kraju *Batory* podjął 8 sierpnia na Atlanty-

ku obywatela USA, który wodował na morzu na hydroplanie.

**18** - Do służby w GAL wszedł zakupiony w Danii nowoczesny drobnicowiec *Mickiewicz*. W tym samym miesiącu służbę rozpoczął też mocno leciwy drobnicowiec *Mikołaj Rej*, zbudowany w 1920 r. jako *Helgoy*. Natomiast ponemiecki drobnicowiec *Opole* przekazano marynarce wojennej, gdzie po przebudowie służył od 1951 r. jako okręt szkolny *Zetempowiec* i od 1957 r. jako *Gryf*.

**28** - W brytyjskiej stoczni Blyth Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd. zwodowano statek *Jarosław Dąbrowski*.

**31** - Do służby wszedł drobnicowiec *Marchlewski* (ponemiecki *Oliva*), który w kwietniu 1948 zwodowano z pochylni w Szczecinie.

- Szkuner szkolny Ligi Morskiej *General Zaruski* otrzymał nową nazwę - *Młoda Gwardia*.



W polskich stocznich zwodowano drobnicowiec i lugrotrawler.

**70 lat temu**  
Sierpień 1940 r.

**5** - *Batory* wyszedł z konwojem WS.2 z Liverpool do Kapsztadu z wojskiem i brytyjskimi dziećmi ewakuowanymi na czas wojny do Australii.

**12** - Dla potrzeb operacji „Seelöwe” niemiecka marynarka wojenna zarekwirowała: holowniki *Putzig* (dawny polski *Atlas*), *Oliva* (d. *Bizon*), *Zoppot* (d. *Tytan*); wszystkie po kilku miesiącach powróciły na polskie wybrzeże, statki inspekcyjne *Odin* (d. *Kania*), *Kondor* (d. *Orlik*, oba pozostały na Zachodzie) oraz 61 kutrów rybackich, z których 7 nie powróciło z różnych przyczyn.

**30** - W ramach programu odpłatnego przydziału statków flotom alianckim w za-

mian za tonaż utracony na skutek działań nieprzyjaciela, GAL zamówił drobnicowiec, który podczas wodowania w styczniu 1942 otrzymał nazwę *Bałtyk*.

**80 lat temu**  
Sierpień 1930 r.

**7** - Podniesienie bandery na *Pulaskim*.

**9** - podniesienie bandery na *Polonii*, na pokładzie której prezydent RP udał się następnie do Tallina z oficjalną wizytą, w eskorcie kontrtorpedowca *Wicher* i torpedowca *Mazur*.



**15** - Przeniesienie Kadry MW ze Świecia do Gdyni.

**20** - W gdyńskim porcie uroczyście podniesiono polską banderę na nabytku nowopowstałego PTTO - statku *Kościuszko*.

- W szwedzkiej stoczni Lindholmen-Motala A.B. w Göteborgu ukończono budowę węglowca, który wszedł do polskiej służby jako *Robur V*.

**90 lat temu**  
Sierpień 1920 r.

**9** - Strajk robotników portowych w Gdańsku, który miał uniemożliwić dostawy broni i amunicji dla polskich wojsk walczących na froncie z bolszewikami. Strajk zakończył się 31.08.

**13** - Podpisano polsko-gdański protokół o prawie postoju w Gdańsku polskich okrętów wojennych.

**18** - Statki uzbrojone Flotyli Wiślanej *Stefan Batory* i *Wawel* uczestniczą w obronie Płocka przed bolszewicką ofensywą.

**Opracowali:**  
**Jerzy Drzemczewski**  
**Marek Twardowski**



# Burzy i Wichra początek

*Wicher* i *Burza* zapisały piękne karty w historii polskiej floty wojennej. Dzieje obu okrętów zaczęły się od stoczniowych planów.

Budowa Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni wciąż czeka na zakończenie. W centrum miasta „z morza i marzeń” stoi co prawda nowy gmach tej placówki (w stanie surowym), ale brakuje pieniędzy na dalszy ciąg inwestycji. Tymczasem w magazynach muzeum znajdują się tysiące eksponatów, do których dostęp zastrzeżony jest dla nielicznych. Jedynie Czytelnicy „Naszego MORZA”, od roku, dzięki uprzejmości władz placówki, mogą oglądać zdjęcia i opisy najciekawszych eksponatów.

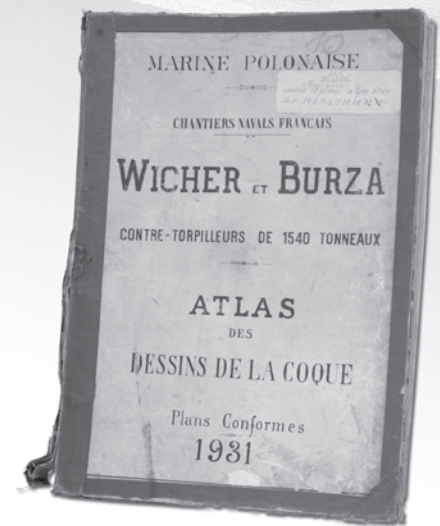
Niewątpliwie do takich zaliczają się stoczniowe plany legendarnych polskich niszczycieli, bliźniaków *Wichra* i *Burzy*, według stanu z 1931 roku. Zostały stworzone we francuskiej stoczni Chantiers Naval Francais w Blainville koło Cean. Jak nam powiedział kmdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, zostały one przekazane do jej zbiorów w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Francuzi uznali, że skoro dokumenty dotyczą polskich okrętów, powinny być w Polsce.

Zarówno *Wicher*, jak i *Burza* znakomicie zapisały się w dziejach polskiej flo-

ty wojennej. Oba były też pierwszymi, w pełni nowoczesnymi, dużymi, polskimi, nawodnymi jednostkami bojowymi. *Wicher* rozpoczął służbę pod biało-czerwoną banderą w 1930 roku, *Burza* dwa lata później.

Do wybuchu drugiej wojny światowej obie jednostki pełniły głównie funkcje reprezentacyjne. Składały wiele wizyt w zagranicznych portach, odbierały także wizyty obcych okrętów w Polsce. *Wicher* został nawet raz (przy okazji wizyty brytyjskich niszczycieli) użyty, by wymusić na sympatyzującym z Niemcami Senacie Wolnego Miasta Gdańska przestrzeganie prawa do korzystania z gdańskiego portu przez polskie jednostki. O mały włos nie doszło wtedy do ostrzelania budynków urzędowych miasta przez działa z polskiego okrętu.

Na początku wojny ścieżki bliźniaków rozeszły się. *Wicher* pozostał w kraju, aby wziąć udział w kampanii wrześniowej, zaś *Burza* ewakuowała się do Wielkiej Brytanii. 3 września 1939 roku, po bohaterkiej walce, pierwszy z niszczycieli został zatopiony w Helu przez niemieckie samoloty (do dzisiaj resztki wraku stanowią



Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

atrakcją dla amatorów nurkowania). *Burza* zaś rozpoczęła swoją wojenną epopeję.

Okręt stał się typowym „wołem roboczym”. W czasie służby jednostka przeszła prawie 100 tysięcy mil morskich. Eskortowała 14 oceanicznych i 25 przybrzeżnych konwojów. Przeprowadziła 45 akcji patrolowych. Uczestniczyła w 45 atakach na okręty podwodne, 19 razy walczyła z samolotami, 3 razy z bateriami nadbrzeżnymi i raz ostrzeliwała piechotę zmotoryzowaną przeciwnika. Poza tym, okręt podjął na swój pokład ponad 500 rozbitków z zatopionych okrętów, statków i zestrzelonych samolotów. Niszczyciel uczestniczył m.in. w kampanii norweskiej, francuskiej i w osłonie atlantyckich konwojów.

Po wojnie *Burza* wróciła do kraju. Służyła we flocie PRL-u do 1960 roku. Pełniła w niej m.in. funkcję okrętu obrony przeciwlotniczej. Ten okres dziejów niszczyciela jest nieco mniej znany niż przedwojenny czy wojenny. Jako ciekawostkę warto przypomnieć, że w 1955 roku *Burza* odbyła kurtuazyjną wizytę w Anglii, wracając niejako do roli z czasów II Rzeczypospolitej.

Rok 1960 otworzył nowy etap w historii jednostki. Została bowiem wycofana z linii i przystosowana do funkcji okrętu-muzeum cumującego w Gdyni. Taką rolę *Burza* pełniła przez kolejne kilkanaście lat ciesząc turystów tłumnie odwiedzających jej pokład. W sumie przewinęło się przez niego około 3,7 miliona miłośników historii polskiego oręza morskiego. W 1977 roku ostatecznie została pocięta na złom, a jej miejsce zajął (i do dzisiaj zajmuje) inny legendarny niszczyciel - *Błyskawica*.

## Plany *Burzy* i *Wichra*.



Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

**Tomasz Falba**



*Prorok wątpiący*

**Jonasz wypluty przez wieloryba na rycinie Gustawa Doré.**

# Jonasz pechowiec?

Przez całe wieki marynarze święcie wierzyli w istnienie Jonasza – człowieka przynoszącego statkowi pecha. Postać bywa przywoływana nie tylko przez ludzi morza. Niedawno został tak nazwany premier Donald Tusk. Czy mający korzenie w Biblii przesąd, nie opiera się jednak na nieporozumieniu?

Fot. Wikipedia

Nie wiadomo kiedy pojawiła się wiara w pechowego Jonasza. Faktem pozostaje, że kiedy na statku coś zaczynało iść nie tak, a mogło to być dosłownie wszystko, załoga szybko dochodziła do wniosku, że musi to być związane z kimś przebywającym na pokładzie. Los takiej osoby był przypieczętowany. Nikt nie chciał mieć z nim do czynienia. Bywało, że kończyło się tragedią. Niezwykle sugestywnie przedstawił to Peter Weir w swoim sławnym filmie „Pan i władca: Na krańcu świata”, gdzie jeden z oficerów, posądzony o bycie Jonaszem, sam w to uwierzył i popełnił samobójstwo rzucając się w odmęty oceanu.

Jonaszem mógł zostać każdy. Marynarze statku *Thetis*, płynącego w lipcu 1839 roku z Piławy do Londynu, byli przekonani, że był nim jeden z pasażerów. Mieli przecież powody by tak sądzić. Podróż, która o tej porze roku powinna przebiegać bez żadnych pogodowych niespodzianek i trwać tydzień, zajęła im trzy razy więcej czasu. Na dodatek, statek napotkał dwa silne sztormy, kilka dni ciszy i otarł się o skały.

Na szczęście, w końcu *Thetis* dotarł do Anglii. Na szczęście, bo nie wiadomo co stałoby się z owym pechowym pasażerem. Gdyby marynarze wyrzucili go np. do morza, kultura światowa poniosłaby niepowetowaną stratę, był nim bowiem genialny niemiecki kompozytor Ryszard Wagner.

Choć dzisiaj niewielu ludzi morza głośno przyzna się do wiary w istnienie Jonasza, wielu z nich w kryzysowych sytuacjach, wydaje się ją podzielać. Nie tylko oni zresztą. Jonasz funkcjonuje również w kulturze masowej. Niedawno jego imieniem nazwany został premier Donald Tusk.

- Na Polskę w ostatnich latach spadają plagi iście hiobowe i z tego powodu do Donalda Tuska może się przykleić miano Jonasza. Miałoby to bezpośrednie przełożenie na życie polityczne. Już Napoleon przy awansach generalskich nie pytał o kompetencje czy doświadczenie awansowanych żołnierzy, tylko o to, czy mają szczęście. Ci, którzy byli pechowcami, odpadali. Tusk może mieć podobny problem. Ludzie mogą uznać, że jest dobry, tylko fartu nie ma - powiedział, na początku czerwca, w wywiadzie dla dziennika „Polska The Times”, wybitny politolog i socjolog prof. Edmund Wnuk-Lipiński.

Zarówno uczonej, jak i całe pokolenia marynarzy przed nim myślały się jednak co



**Niniwa była potężnym miastem w starożytnej Mezopotamii - obecnie na terytorium Iraku.**



Ilustr. ImageBit

do Jonasza. Jego prawdziwa historia nie ma nic wspólnego z pechem.

### Co mówi Biblia?

Historia Jonasza opisana została w Księdze Jonasza, jednej z najkrótszych i najpiękniejszych zarazem w Starym Testamencie. Nie znamy dokładnie ani jej autora, ani czasu powstania. Bibliści są zdania, że mogła zostać napisana pomiędzy VI a IV wiekiem przed Chrystusem.

Bohaterem Księgi jest Jonasz, syn Amittaja. Niektórzy uczeni próbują widzieć w nim osobę o tym samym imieniu, wspomnianą w innym miejscu Starego Testamentu, ale żyła ona w VIII wieku przed naszą erą i realia opisane w Księdze Jonasza do niej nie pasują.

Jonasz z Księgi Jonasza był prorokiem. Warto od razu zauważyć, że słowo „prorok” jest w Biblii używane w nieco innym znaczeniu, niż to rozumiemy obecnie. Dzisiaj określamy tak kogoś, kto przepowiada przyszłość. W Biblii zaś nie był to jasnowidz (choć zdarzało się, że prorocy także przepowiadali przyszłość), tylko ktoś, kto ukazywał działanie Boga „tu i teraz”, działał z Jego polecenia i przekazywał ludziom Jego orędzie. Taką właśnie

misję otrzymał Jonasz. Biblia (w przekładzie Biblii Tysiąclecia) tak o tym mówi:

„Pan skierował do Jonasza, syna Amittaja, te słowa: „Wstań, idź do Niniwy - wielkiego miasta - i upomnij ją, albowiem nieprawość jej dotarła przed moje oblicze”. A Jonasz wstał, aby uciec do Tarszisz przed Panem. Zszedł do Jafy, znalazł okręt płynący do Tarszisz, uiścił należną opłatę i wsiadł na niego, by udać się nim do Tarszisz, daleko od Pana.

Ale Pan zesłał na morze gwałtowny wiatr, i powstała wielka burza na morzu, tak że okrętowi groziło rozbicie. Przerazili się więc żeglarze i każdy wołał do swego bóstwa; rzucili w morze ładunek, który był na okręcie, by uczynić go lżejszym. Jonasz zaś zszedł w głąb wnętrza okrętu, położył się i twardo zasnął. Przystąpił więc do niego dowódca żeglarzy i rzekł mu: „Dlaczego ty śpisz? Wstań, wołaj do Boga twego, może wspomni Bóg na nas i nie zginiemy”.

Mówili też [żeglarze] jeden do drugiego: „Chodźcie, rzucmy losy, a dowiemy się, z powodu kogo to właśnie nieszczęście [spadło] na nas”. I rzucili losy, a los padł na Jonasza. Rzekli więc do niego: „Powiedzże nam, z jakiego powodu ta

klęska przyszła na nas? Jaki jest twój zawód? Skąd pochodzisz? Jaki jest twój kraj? Z którego jesteś narodu?” A on im odpowiedział: „Jestem Hebrajczykiem i czczę Pana, Boga nieba, który stworzył morze i ląd”. Wtedy wielki strach zdjął mężów i rzekli do niego: „Dlaczego to uczyniłeś?” - albowiem wiedzieli mężowie, że on ucieka przed Panem, bo im to powiedział. I zapytali go: „Co powinniśmy ci uczynić, aby morze przestało się burzyć dokoła nas?” Fale bowiem w dalszym ciągu się podnosiły. Odpowiedział im: „Weźcie mnie i rzućcie w morze, a przestaną się burzyć wody przeciw wam, ponieważ wiem, że z mojego powodu tak wielka burza powstała przeciw wam”. Ludzie ci starali się, wiostując, zaurzycić ku lądowi, ale nie mogli, bo morze coraz silniej burzyło się przeciw nim. Wołali więc do Pana i mówili: „O Panie, prosimy, nie dozwól nam zginąć ze względu na życie tego człowieka i nie obciążaj nas odpowiedzialnością za krew niewinną, albowiem Ty jesteś Pan, jak Ci się podoba, tak czynisz”. I wzięli Jonasza, i wrzucili go w morze, a ono przestało się srożyć. Ogarnęła wtedy tych ludzi bojaźń przed Panem. Złożyli Panu ofiarę i uczynili śluby.”



## Ucieczka przed Bogiem

Fabuła opowieści zawartej w Księdze Jonasza jest w gruncie rzeczy prosta. Oto Jonasz zostaje powołany przez Boga, aby pójść do Niniwy i upomnieć ją. Z dalszej części opowieści dowiemy się, że musiał także zapowiedzieć, że za czterdzieści dni Niniwa zostanie zburzona. Trzeba tu wyjaśnić, że Niniwa była potężnym miastem w starożytnej Mezopotamii (obecnie na terytorium Iraku). W VII wieku przed Chrystusem była stolicą imperium asyryjskiego – jednego z najgroźniejszych wrogów królestwa izraelskiego. W Biblii jest ona symbolem zła.

Misja Jonasza sprowadzała się zatem do tego, aby pójść do stolicy wrogiego państwa i zapowiadać jego zniszczenie. Już samo to, z ludzkiego punktu widzenia, zakrawało na czyste szaleństwo (w tym miejscu autor nie zdradza nam jeszcze prawdziwych powodów ucieczki Jonasza). Nic zatem dziwnego, że Jonasz postanowił uciec od boskiego powołania. Ale gdzie? Udał się do Jafy, portu nad Morzem Śródziemnym (dzisiaj są to przedmieścia Tel Awiwu) i wsiadł na statek do Tarszisz. Różnie identyfikowano tę miejscowość, ale najpewniej chodziło o jedno z miast na terenie dzisiejszej Hiszpanii. Tarszisz był w Izraelu synonim miejsca najbardziej odległego, końcem znanego świata. Zamysł autora Księgi Jonasza jest więc jasny. Jej bohater ucieka

przed Bogiem w miejsce położone dokładnie w odwrotnym kierunku niż Niniwa. Chce ukryć się przed Nim tam, gdzie jak naiwnie sądzi, Bóg nie mógłby go osiągnąć.

Prorok przekonuje się jednak, że przed Bogiem uciec się nie da. W czasie rejsu doszło do wielkiej burzy. Zdjęci strachem marynarze próbowali się ratować, modląc się do swoich bóstw i wyrzucając ładunek za burtę, ale nic to nie dało. Przeprowadzili więc rozmowę z Jonaszem i doszli do wniosku, że sztorm jest wynikiem jego złego postępowania, wynikającego z chęci niewypełnienia woli Boga. Dowiedzieli się też od niego, że jeśli wyrzuci go do morza, burza ustanie. Początkowo bali się na to przystać, bo nie chcieli odpowiadać za zabójstwo Jonasza, ale ostatecznie dali za wygraną. Po wyrzuceniu Jonasza za burtę morze przestało się burzyć.

Jak widzimy fragment, dzięki któremu Jonasz został raz na zawsze skojarzony z pechem, o pechu tym nic nie mówi. Prorok był człowiekiem uciekającym przed Bogiem, ale na pewno nie pechowcem. Oczywiście to z powodu jego uporu doszło do burzy, ale trudno tu mówić o pechu. Mamy tu do czynienia raczej z konsekwencją boskiego działania.

Co więcej, uważny czytelnik, z zaskoczeniem może skonstatować fakt, że marynarze rzucali losy, chcąc dowiedzieć się z powodu kogo spada na nich nie-

szczęście. Wynika z tego jasno, że wiara w to, że za złe wydarzenia odpowiedzialny jest ktoś z załogi statku albo z jego pasażerów, była już rozkrzewiona w czasach Jonasza. Starożytni nie umieli wytłumaczyć sobie natury wielu zjawisk meteorologicznych. Odpowiedzialnością za ich wywołanie obarczali różnego rodzaju bóstwa. Takie bóstwa, jeśli się zdenerwowały, mogły także doprowadzić do burzy na morzu. Wystarczyło, że zostaną w jakiś sposób obrażone. Winnego obraży wskazywano przez losowanie. W ten sposób sprawa była wyjaśniona. Jonasz padł ofiarą takiej właśnie logiki.

## Znak proroka

Po wyrzuceniu za burtę prorok jednak nie zginął. Został połknięty przez, jak stwierdza Biblia, wielką rybę. Przez wiele wieków spekulowano, co to mogło być za zwierzę. Najczęściej wskazywano na wieloryba. W 1891 roku niedaleko Falklandów na Oceanie Atlantyckim, podczas polowania na wieloryby, doszło do wypadku, w trakcie którego jeden z wielorybników został połknięty przez jednego z nich. Kiedy kilka godzin później złowiono tego walenia, okazało się, że w jego wnętrzu znajduje się ów marynarz, nieprzytomny co prawda, ale żywy! Miał to być jeden z argumentów potwierdzających prawdziwość przygody Jonasza.



Jedno z wielu wyobrażeń Jonasza.



Fresk Michała Anioła z Kaplicy Sykstyńskiej.



Oryginalny tekst nie daje jednak podstaw, aby traktować opowieść o połknięciu proroka jako relacji historycznej w dzisiejszym tego słowa znaczeniu. Pobyt Jonasz w brzuchu ryby ma znaczenie symboliczne. Szczególnie, że - co warto podkreślić - oryginalny tekst Księgi Jonasza nie mówi o jej gatunku.

Przebywając w brzuchu ryby Jonasz zrozumiał, że nie da się uciec od Boga, podziękował mu zatem za ocalenie i po trzech dniach został wypłuty na ląd. Udał się do Niniwy i zaczął głosić to, co mu nakazał Bóg. I stała się rzecz zadziwiająca. Mieszkańcy miasta uwierzyli Bogu, rozpoczęli post i zaczęli błagać o przebaczenie. Bóg posłuchał i zlitował się nad nimi rezygnując ze zniszczenia.

Nie spodobało się to Jonaszowi. Kiedy już poszedł do Niniwy, chciałby widzieć jej całkowitą zagładę. W 720 roku przed Chrystusem Asyryjczycy najechali Izrael, zburzyli jego stolicę i deportowali ludność. Jonasz myślał, że za takie postępowanie wobec jego narodu Asyryjczycy zasłużyli na śmierć. Przy okazji poznajemy też w końcu prawdziwy motyw ucieczki do Tarszisz. Jonasz mówi do Boga: „Dlatego postanowiłem uciec do Tarszisz, bo wiem, żeś Ty jest Bóg łagodny i miłosierny, cierpliwy i pełen laskawości, litujący się nad niedolą.” A więc o to chodziło! Jonasz bał się po prostu, że Bóg będzie za dobry dla Asyryjczyków.

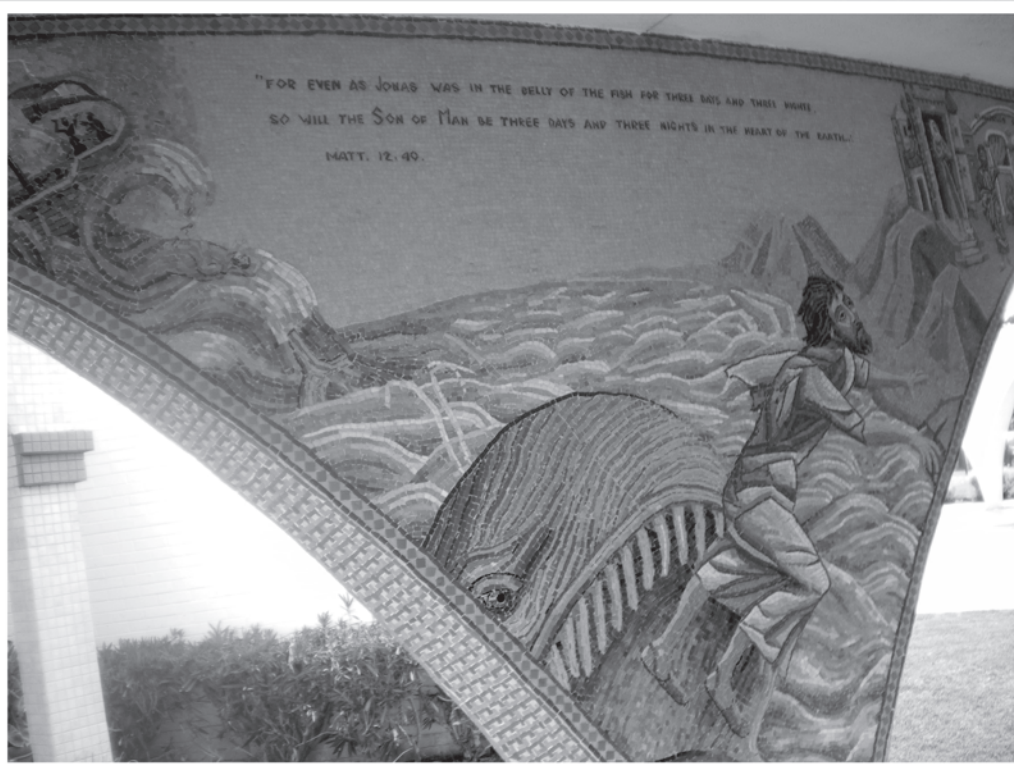
Księga Jonasza kończy się pytaniem postawionym przez samego Boga Jonaszowi. *„Jonasz wyszedł z miasta, zatrzymał się po jego stronie wschodniej, tam uczynił sobie szałas i usiadł w cieniu, aby widzieć, co się będzie działo w mieście. A Pan Bóg sprawił, że krzew rycynusowy wyrósł nad Jonaszem po to, by cień był nad jego głową i żeby mu ująć jego goryczy. Jonasz bardzo się ucieszył [tym] krzewem. Ale z nastaniem brzasku dnia następnego Bóg zesłał robaczka, aby uszkodził krzew, tak iż usechł. A potem, gdy wzeszło słońce, zesłał Bóg gorący, wschodni wiatr. Słońce prażyło Jonasza w głowę, tak że osłabł. Życzył więc sobie śmierci i mówił: „Lepiej dla mnie umrzeć aniżeli żyć”. Na to rzekł Bóg do Jonasza: „Czy słusznie się oburzasz z powodu tego krzewu?” Odpowiedział: „Słusznie gniewam się śmiertelnie”. Rzekł Pan: „Tobie żal krzewu, którego nie uprawiałeś i nie wyhodowałeś, który w nocy wyrósł i w nocy zginął. A czyż Ja nie powinienem mieć litości nad Niniwą, wielkim miastem, gdzie znajduje się więcej niż sto dwadzieścia tysięcy ludzi, którzy nie odróżniają swej prawej ręki od lewej, a nadto mnóstwo zwierząt?”*

To zakończenie ukazuje cały sens opowieści. Izraelici, jako naród wybrany, nieraz uważali, że orędzie Boga skierowane jest tylko do nich. Autor Księgi Jonasza pokazuje, że tak nie jest, że Bóg okazuje miłosierdzie także poganom.

W czasie, kiedy jak zakładamy powstał ten utwór, była to kwestia żywo dyskutowana w Izraelu. Z problemem tym zmierzli się zresztą także pierwsi chrześcijanie, którzy początkowo kierowali przesłanie Ewangelii wyłącznie do Żydów.

Jak wynika z powyższego, Księga Jonasza nie traktuje o pechowcu Jonaszu, tylko dotyka problemu bożego miłosierdzia, które nie zna granic. Nie należy w niej szukać uzasadnienia dla przesądu, który jak świadczy sama opowieść, ma tak naprawdę pozabiblijny rodowód. Zwłaszcza, że chrześcijanie znajdują tam zapowiedź zmartwychwstania, zwaną „znakiem Jonasza”. W Ewangelii według św. Mateusza powołuje się na niego sam Jezus: *„Wówczas rzekli do Niego niektórzy z uczonych w Piśmie i faryzeuszów: „Nauczycielu, chcielibyśmy jakiś znak widzieć od Ciebie”. Lecz On im odpowiedział: „Plemię przewrotne i wiarołomne żąda znaku, ale żaden znak nie będzie mu dany, prócz znaku proroka Jonasza. Albowiem jak Jonasz był trzy dni i trzy noce we wnętrzu wielkiej ryby, tak Syn Człowieczy będzie trzy dni i trzy noce w łonie ziemi. Ludzie z Niniwy powstaną na sądzie przeciw temu plemieniu i potępiają je; ponieważ oni wskutek nawoływania Jonasza się nawrócili, a oto tu jest coś więcej niż Jonasz.”*

**Tomasz Falba**



**Jonasz na mozaice z kościoła w północnym Hollywood.**





# Bob Number One

Andrzej Perepeczko

**B**ob – rzecz jasna – wcale nie miał na imię Robert. Nie posiadał też żadnego imienia, które w nieskomplikowany sposób usprawiedliwiałoby ów skrót. Zresztą ogólnie wiadomo, że rodowody przezwisk pochodzą nieraz z bardzo dziwnych źródeł. Ot, po prostu coś, ktoś kiedyś wymyśli, a potem przyklei się to do faceta na amen.

Wracając do naszego Boba, wszystko zaczęło się od tego, że w którymś tam rejsie – bodajże do Indii albo innych Chin – mieliśmy na pokładzie w charakterze pasażera dziennikarza. Tenże znał dobrze język angielski i z nudów zorganizował w czasie długiego rejsu SUPER POSPIESZNY KURS JĘZYKA ANGIELSKIEGO.

Sypnęło się zrazu bractwo hurmem na ów kurs. - Zawsze korzyść - przekonywali się wzajemnie! - Zaraz świat ci stanie otworem. I sklepy, i dziewczyny, a także ręce przy rozmowie z zagranicznikiem czy inną cudzoziemką nie będą się męczyć i będzie je można zatrudnić w znacznie ciekawszy sposób, szczególnie w kontaktach, nazwijmy to, towarzyskich, z osobą płci odmiernej.

Bob był jednym z pierwszych kandydatów. I – o dziwo – jednym z pilniejszych i bardziej wytrwałych, bo co tu ukrywać, jak to zwykle bywa, zapął tak jak nagle wybuchł, tak też równie szybko zanikł.

Nasz rodak, gdy zorientował się, że po trzech, czterech, góra pięciu lekcjach w dalszym ciągu nie rozumie ni w ząb tego,

co tam gada po angielsku takie na przykład Radio Malta Aden, czy inne BBC, rozczarował się prędko do nauki.

- Cholera jasna - zaklął ten czy ów - uczyć ci się każe jak jakimś dzieciakowi byle dziennikarzyna, a to gramatyki, a to odmiany, a to słówek, wolny od wachty czas marnujesz bracie i jaki z tego efekt? Dalej ni diabła nie kapujesz, jak ci taki rudy Angol albo jakiś czarny bełkoce, jakby miał cholerne kluski w sakramenckiej, cudzoziemskiej gębie. Szkoda czasu, lepiej wrócić do kart i zagrać w tysiąca czy inną kalapitę.

Ale Bob nie był taki. Bob był zajadły i wręcz pazerny na naukę. Zresztą już wcześniej uważał, że on właściwie zupełnie nieźle zna angielski i zapewniał nas wszystkich, że chodzi mu jedynie o szlifowanie formy.

• • •

Bob był na naszym statku asystentem radio, bo w tamtych latach bywali na każdym prawie statku rozmaici asystenci. A więc na wachty w maszynie schodził mechanik z ASYSTENTEM i montażystą, podobnie było na mostku, był też ASYSTENT ochmistrza, był ASYSTENT elektryka, a także ASYSTENT radiotelegrafisty. Więcej rodzajów ASYSTENTÓW nie pamiętam, oczywiście nie biorąc pod uwagę na przykład naszego *Stefana Batorego*, czy promów pasażerskich, gdzie wręcz roilo się od ASYSTENTÓW najrozmaitszych specjalności.



Nasz Bob – o dziwo – mimo zdecydowanej ignorancji w zakresie języka angielskiego, był zupełnie dobrym radiotelegrafistą. Gazetkę z Polski, czyli GŁOS MARYNARZA lub gwarowo ŚWIERSZCZYK, odbierał od razu „na czysto”, bezpośrednio na maszynę do pisania, wkładając między papier trzy kalki: dla kapitana oryginał, a dla „kaoszczaka” i do obu mes, oficerskiej i załogowej po jednej kopii.

Pogodę też łapał prawie bezbłędnie. Posiadał chyba jakiś szósty zmysł, który pozwalał mu oddzielać szeregi niewiele mu mówiących zestawów literowych tak, że odebrane przez Boba telegramy w języku angielskim wyglądały zupełnie przyzwoicie.

Trzeba jednak przyznać, że czasami zdarzały się niespodzianki. Na przykład pewnego dnia nieopodal wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych, zaniósł Staremu prognozę pogody, która kończyła się nieoczekiwane zdaniem, które w tłumaczeniu na polski brzmiało:

**ŻONA URODZIŁA SYNA STOP OBOJE CZUJĄ SIĘ DOBRZE I PRZESYŁAJĄ UCAŁOWANIA OVER.**

Jak się potem okazało, Bob tak się rozpędził przy odbieraniu pogody, że nie zauważył końca prognozy i zaczął odbierać wiadomości przeznaczone dla załóg statków meteorologicznych, dryfujących gdzieś na Atlantyku. Jak zresztą miał zauważyć, jeżeli biedak nie rozumiał prawie żadnego słowa, które odebrał.

Do żelaznych dowcipów mesy oficerskiej należało zapytanie Boba o pogodę.

- Jaka prognoza, Bob?

- Prognoza? - Bob robił „minę na temat” i z niezmaconą powagą odpowiadał: - SYFILIBITY GOOD.

To miało oznaczać, że widzialność dobra... Słowo VISIBILITY kojarzyło się w marynarskim umyśle Boba z bardziej swojsko i zrozumiale brzmiącym „syfilibity”.

Jedną z ulubionych odzywek naszego asystenta radio było:

- HOW DO YOU DO, BOB?

Tym zawołaniem byliśmy witani rano przy śniadaniu, podczas obiadu, a także... żegnani wieczorem.

No i od tego narodził się BOB. I tak już zostało.

Ale to było dawniej. Gdy statkowy kurs angielskiego umierał śmiercią naturalną, nasz Bob trwał do ostatka na posterunku, aż do zejścia na ląd naszego pasażera, gdzieś w Indiach.

Kiedy na pożegnalnej kolacji ów dziennikarz pochwalił Boba za chęć, pilność i wytrwałość, ustalono w mesie większością głosów, a może nawet jednogłośnie, że przyznaje się Bobowi tytuł

**BOB NUMBER ONE**

na wieczną rzecz pamiątkę i dla podkreślenia, że ze wszystkich możliwych Bobów na świecie, na lądach i morzach, nasz Bob jest

**NAJPIERWSZYM Z BOBÓW**

Bob raz dwa przyzwyczał się do nowego przezwiska. Był nawet zadowolony i gdy się chciało uzyskać na przykład połączenie z Gdynia – Radio poza kolejką, albo o jakiejś zwariowanej porze dnia czy nocy, wystarczyło zaatakować go jego nieśmiertelnym „How do you do” z dodatkiem „Bob number one”, by szły w kął najważniejsze sprawy statkowe, sen albo posiłek.

Od czasu chwalebego ukończenia kursu, Bob wyraźnie się zmienił. Dawniej wychodził zawsze z kimś z załogi do miasta, trzymał się kolegami znającym angielski i prawie nigdy nie wypuszczał samotnie. Teraz natomiast raz po raz znikał ze statku, wędrował gdzieś całymi godzinami i wracał z zakupami z triumfującą miną. Na wszelkie żarty i pytania, w jaki sposób radzi sobie w obcojęzycznym tłumie, wydymał pogardliwie wargi, wzruszał ramionami i stwierdzał:

- Jak? Głupie pytanie. Jak? Prosto. Przecież tu w porcie i w mieście są niektórzy, którzy też znają angielski.

W Hongkongu postój był krótki, a nawet bardzo krótki i nie wszyscy mogli wyskoczyć do miasta, szczególnie, że w maszynowni, jak przeważnie się zdarzało, była bardzo pilna robota. A Bob miał akurat wolne po służbie, zresztą i tak w porcie radiostacja była, jak zazwyczaj, nieczynna, więc wybierał się, znowu samotnie, do miasta.

Jedną z ważnych dla większości załogi spraw, było wysłanie listów do domów, do żon, do dzieci, dziewczyn. Właściwie może nawet nie listów, a głównie kolorowych widokówek z efektownymi, „zagranicznymi” znaczkami.

Widokówki i znaczki nabyliśmy od handlarza, który pojawił się na burcie, ale powstał problem z ich wysłaniem. Co prawda ów handlarz, ale o dziwo nie Chińczyk, a raczej Hindus – oferował swoje pod tym względem usługi, ale nie za bardzo mu załoga wierzyła.

- Listy i kartki spali, znaczki odklei i jeszcze raz sprzeda na następnym statku - powiedział ktoś z nas, komu się taka przygoda wydarzyła w Port Saidzie i to wystarczyło, żeby obarczyć Boba dodatkową, acz niezbyt skomplikowaną funkcją.

Wziął całą korespondencję bardzo chętnie, bo zresztą był uczynny jak mało kto z załogi, wsadził ją do torby, z którą zawsze wychodził ze statku, przewiesił ją przez ramię i powędrował w głąb Hongkongu.

Wrócił po jakimś czasie, pół godziny przed czasem wypisanym na tablicy.

- Wysłałeś listy, Bob? - zapytał któryś z nas.

- Oczywiście, że wysłałem.

- Na poczcie?

- Nie, bo była już zamknięta. Przecież po piątej...

- Rzeczywiście. No to gdzie wrzuciłeś?

- Jak to gdzie? Do skrzynki. Pocztowej.

- OK Bob. Dziękuję.

- W porządku. Nie ma za co. Drobiazg.

Następny port był dopiero za przeszło trzy tygodnie, bo jakiś czas statek stał w dryfie, czekając na polecenie od Armatora co do ładunku.

Po wejściu do portu zaskoczył nas brak listów od rodzin. Ten port nie był wcześniej planowany, a jego nazwę i adres



agenta poznaliśmy dopiero przed wejściem do Hongkongu. Rodziny dowiedzieć się tego mogły jedynie z listów i widokówek wysłanych stamtąd.

Listy otrzymali jedynie drugi oficer i bosman, którzy w Hongkongu przekazali swoją korespondencję dostawcy.

Ostatecznie, uznaliśmy, listy mogły nie zdążyć, zdarza się, niemniej wszystkich zainteresowanych zaintrygował fakt, że to przecież Bob wysyłał tamtą korespondencję.

Akcja dochodzeniowa przebiegła błyskawicznie.

- Bob! Bob!!!

- How do...

- Zostaw swoje „how do you do”. Żarty się skończyły! Gadaj prawdę, coś zrobił z listami? Z naszymi listami!

- Przecież już mówiłem. Wrzuciłem do skrzynki. Wszystkie razem, bo ten wlot do niej był spory. Nie to co u nas, gdzie więcej jak dwa listy się nie mieszczą naraz.

- Wszystkie razem? Naprawdę? To jak to się stało, że żaden z nich nie doszedł do kraju. Powtarzam, do diabła, ŻADEN!

- Nie doszedł? - zdziwił się flegmatycznie Bob. - A rzeczywiście - dodał po chwili. - Ja też nie mam odpowiedzi z domu.

- Widzisz... Coś ty zrobił z naszymi listami Bob?

- Już przecież mówiłem - obruszył się Bob. - Wrzuciłem do skrzynki.

- Jakiej skrzynki?

- Jak to jakiej? Listowej. Takiej dużej, zielonej... stała niedaleko od poczty.

- Czekaj, koleś, czekaj! - połapał się ktoś nagle. - Powiadasz, że do dużej, zielonej...

- No...

- A skąd wiedziałeś, że to skrzynka na listy?

- Jak to skąd? - Bob wydał swoim zwyczajem wargi. - Było napisane, że listy, to i wrzuciłem.

- A po jakimu było napisane?

- Po angielsku - Bob wzruszył ramionami. - Jasne, że po angielsku.

- A pamiętasz, co tam było napisane?

- Pamiętam, oczywiście. Litter.

- Jak???

- Zwyczajnie L i t t e r. Listy. Więc wrzuciłem.

Wszystkie.

- Bob, Bob, niech cię jasny piorun... Bodajby cię z twoim cholernym angielskim... - prowadzący śledztwo pobiegł do kabiny.

Wrócił błyskawicznie z grubym, angielsko-polskim słownikiem w ręku. Otworzył go i podsunął pod nos Bobowi.

- Patrz. Czytaj. Widzisz L i t t e r? Tak było napisane?

- Tak samo, przecież mówiłem.

- To czytaj dalej. Uważnie, słowo po słowie...

- 1. lektyka - zaczął Bob. - 2. nosze; 3. ściółka; 4. podściółka; 5. gnój; 6. śmieci, odpadki.

- Widzisz koleś! - ryknął śledczy - ŚMIECIE koleś, ŚMIECIE, BOB NUMBER ONE!

Jeszcze przez chwilę gotowi byliśmy wyrzucić Boba za burzę za te nasze niewysłane listy, ale teraz wybuchliśmy wszyscy gromkim, zgodnym śmiechem.

• • •

Rozstaliśmy się z Bobem po tym długim rejsie. Po urlopach on poszedł na jakiś statek, a ja na inny i tym samym drogi nasze rozeszły się w różne morza strony.

Spotkałem go dopiero po trzech czy czterech latach. W tym samym, pechowym dla niego Hongkongu. Oprowadzał po mieście jakąś - jak się okazało potem - pasażerkę z tamtego statku. Niebrydka Holenderka, z którą rozmawiał bardzo ożywiony.

- How do you do, Bob? - zawołałem przez szerokość wąskiej uliczki chińskiej dzielnicy.

- Thanks, I am very well. How nice to see you again, after so many year. She is Margaret from Amsterdam - przedstawił mi towarzyszącą mu dziewczynę. Równie dobrze mówiącą po angielsku jak Bob.







## Starszy najstarszy



**„Opowieści mórz popołudniowych. Zakończenie. Starszy najstarszy”,**  
Andrzej Perepeczko, Oficyna  
Wydawnicza Finna  
(www.finna.com.pl), str. 209

Z wielkim żalem informujemy: Tak, to już naprawdę koniec cyklu „Opowieści mórz popołudniowych”, być może najlepszej części, różnorodnej i obszernej twórczości mistrza marynistyki, Andrzeja Perepeczki. „Starszy najstarszy” jest czwartą książką przygód autora na morzu (trzy poprzednie to: „Pana Jędrusia wyprawa po zielone runo”, „T/T ST. Marcos” i „Statek spokojnej starości”). Tym razem widzimy go jako chief engineer, czyli na szczycie „maszynowej” kariery statkowej. Czyta się to znakomicie, zwłaszcza, że autor ma dużo dystansu do swojego awansu i z wielkim poczuciem humoru traktuje nową sytuację. „Starszy najstarszy”, jak cały zresztą cykl „Opowieści mórz popołudniowych”, ma także tę zaletę, że opisuje życie załogi maszynowej, ukryte zwykle pod pokładem. Zachęcamy wszystkich do jego odkrycia, szczególnie, że książka ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce.



## Okręt Borowiaka



**„ORP Gryf. Największy okręt bojowy  
Polskiej Marynarki Wojennej”,**  
Mariusz Borowiak, Oficyna  
Wydawnicza Alma-Press  
(www.almapress.com.pl), str. 294,  
seria „Nieznane oblicza historii”

Mariusza Borowiaka nie trzeba chyba przedstawiać żadnemu miłośnikowi spraw wojenno-morskich w Polsce. To jeden z najpoczytniejszych w tej chwili krajowych marynistów. I jeden z najbardziej kontrowersyjnych. Człowiek, który dorobił się miana etatowego odbrązawiacza dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Jego najnowsza „produkcja” daleka jest jednak od kontrowersji. To spokojna, monograficzna praca na temat stawiacza min *Gryf*, największego i nieco zapomnianego okrętu bojowego II Rzeczypospolitej. Borowiak drobiazgowo odtwarza historię jednostki. Ci, którzy mają jego poprzednią (sprzed dziesięciu lat) książkę na temat *Gryfa*, mogą śmiało sięgać po obecną. Borowiak napisał ją zupełnie od nowa, dodając bogaty materiał ilustracyjny i reprodukcje oryginalnych dokumentów związanych z dziejami stawiacza min. Praca ukazuje się z logo „Naszego MORZA” na okładce.



## Skrzydła nad morzem



**„Okręty lotnicze Japonii”,**  
Grzegorz Barciszewski, Oficyna  
Wydawnicza Alma-Press  
(www.almapress.com.pl), str. 300,  
seria „Panorama techniki wojskowej”

Świetna robota! Zarówno od strony merytorycznej, jak i edytorskiej (to znak firmowy Alma-Pressu). Grzegorz Barciszewski opowiada historię okrętów lotniczych Japonii – nie tylko lotniskowców i nie tylko z okresu drugiej wojny światowej! Książka zawiera szczegółowy katalog tych jednostek wraz z ich danymi technicznymi. W ten sposób można ją śmiało nazwać encyklopedią tego rodzaju japońskiej broni. Już samo to zasługuje na zainteresowanie. Ale nie tylko. Walorem podnoszącym ocenę książki jest na pewno jej strona graficzna. Unikalne zdjęcia, rysunki okrętów (w większości wykonane w dwóch rzutach), a przede wszystkim, robiące wrażenie mapy bitew – czynią tę pracę wartą wydanych na nią pieniędzy. Wszystkich miłośników spraw wojenno-morskich zachęcamy do sięgnięcia do kieszeni. Na pewno się nie rozczarują.



## Nie tylko dla żeglarzy



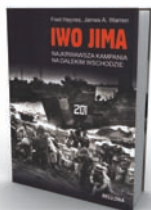
**„Meteorologia dla żeglarzy”,**  
Jacek Czajewski, Oficyna  
Wydawnicza Alma-Press  
(www.almapress.com.pl), str. 107

Kiedy w końcu będzie ciepło? Kiedy zaczniesz świecić słońce? Kiedy przestanie padać? Wbrew tytułowi książki nie są to pytania zadawane tylko przez żeglarzy. Każdy z nas poniekąd interesuje się meteorologią. Dlatego, z wielką radością należy przywitać wznowienie znakomitego poradnika Jacka Czajewskiego „Meteorologia dla żeglarzy”. Ta niewielka książeczka przyda się wszystkim zainteresowanym rozumieniem zmian zachodzących w pogodzie, czytaniem map synoptycznych czy przewidywaniem aury na podstawie własnych obserwacji. Ułatwieniem w zgłębianiu tajników meteorologii są liczne, czytelnie wykonane, ilustracje, mapki i schematy. Aby ułatwić rozpoznawanie chmur, na końcu książki, zamieszczono kolorowe fotografie ich poszczególnych typów. Praca Czajewskiego może być świetnym, prostym, wprowadzeniem w tematykę meteorologiczną, tym cenniejszą, że na rynku brakuje tego rodzaju publikacji.





## Lwy z Iwo Jimy



„Iwo Jima. Najkrwawsza kampania na Dalekim Wschodzie”,  
Fred Haynes, James A. Warren,  
Bellona ([www.bellona.pl](http://www.bellona.pl)), str. 239

Iwo Jima – maleńka wysepka na Oceanie Spokojnym, gdzie w czasie drugiej wojny światowej doszło do niezwykle krwawej bitwy pomiędzy Amerykanami i Japończykami. W jej trakcie poległo w sumie, po obu stronach, niemal 30 tysięcy żołnierzy. Książka „Iwo Jima” opowiada o tej batalii. Opowieść zyskuje na autentyczności, bo jeden z jej autorów, Fred Haynes, osobiście uczestniczył w zmaganiach. Cenne jest także to, że publikacja prezentuje również japońskie spojrzenie na walkę. Najbardziej jednak wstrząsające wrażenie robi lista nazwisk kilkudziesięciu żołnierzy i oficerów z Iwo Jimy, którzy przeżyli batalię. Obok podane są krótkie informacje na temat ich powojennych losów. Jest tam późniejszy prezes Banku Światowego, laureat Nagrody Pulitzera, architekt, który zaprojektował siedzibę Coca-Coli, są generałowie, naukowcy, duchowni, artyści. Lista dobitnie pokazuje, jak wielkie straty ponoszą ludzie tocząc wojny zamiast im z całych sił zapobiegać.



## Twierdza Brest



„Twierdza Brest. Twierdza”,  
Lothar-Günther Buchheim, Bellona  
([www.bellona.pl](http://www.bellona.pl)), str. 673

„Twierdza Brest” to trzecia (po „Rozkazie wyjazdu” i „Przez piekło do Brestu”) z serii pięciu książek Buchheima wydanych pod wspólnym tytułem „Twierdza”, a będących bezpośrednią kontynuacją legendarnego „Okretu”. W tej części powieści widzimy jej bohatera w Breście, przygotowywanym przez Starego do obrony przed aliantami. To właśnie od niego dostaje rozkaz ucieczki z oblężonego miasta i portu na U-730. Próba kończy się fiaskiem. Książka Buchheima, jak zwykle, trzyma w napięciu od pierwszej do ostatniej strony. Autor w mistrzowski sposób kreśli obraz niemieckiej floty podwodnej w końcowym okresie wojny. Opisuje nadzieje oraz troski marynarzy i oficerów służących na U-Bootach. Pokazuje kłamstwa propagandy wymieszane z oczekiwaniami na cudowną, podwodną broń. W tle całej książki wisi dojmująca atmosfera nadchodzącej klęski III Rzeszy. W całym tym chaosie bohatera powieści trzyma przy życiu tylko wiara w odnalezienie i uratowanie ukochanej kobiety. Co będzie dalej okaże się w kolejnych tomach, zatytułowanych „Na pokładzie U-730” i „Kierunek Rzesza”.



## Panama w ogniu



„Panama 1671”,  
Jarosław Molenda, Bellona  
([www.bellona.pl](http://www.bellona.pl)), str. 259, seria  
„Historyczne bitwy”

XVI i XVII wiek na Karaibach – okres rozkwitu piractwa, łupieżcze wyprawy do Nowego Świata, odkrywcy i rabusie, słowem świat pełen bitew, ucieczek, pogoni, śmiałych kampanii i nieustannego poszerzania horyzontu geograficznego. Brawurowe wyczyny, bestialskie zbrodnie, honor i krew. To wszystko wymieszane zostało przez Jarosława Molendę w książce, którą czyta się z dużą przyjemnością, miejscami niczym dobry kryminał. Opisując splądrowanie Panamy w 1671 roku przez Henrego Morgana, autor kreśli przy okazji panoramę złotej ery piractwa i korsarstwa, podkreślając udział w niej Brytyjczyków, a poza Morganem zwracając też baczniejszą uwagę na Francisca Drake’a. Udało mu się to świetnie, zważywszy, że formuła serii nie pozwoliła na rozległe „rozpisanie”. Nie zmienia to jednak w niczym faktu, że „Panorama 1671” powinna stać się jedną z tych lektur wojenno-morskich, po które każdy szanujący się miłośnik marynistyki w naszym kraju sięgnąć powinien.



## Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawnictwa Finna i Alma-Press, tym którzy (ale od godz. 12, 30 sierpnia!) skontaktują się z nami przed innymi przekażemy za darmo książkę „Opowieści mórz popołudniowych. Zakończenie. Starszy najstarszy” Andrzeja Perepeczki (mamy jej 4 egzemplarze) i „ORP Gryf” Mariusza Borowicka (mamy 3 egzemplarze).





*Gospodarka rybacka  
w Polsce ma się dobrze*

# Tylko mniej zjadamy...

Łowimy więcej ryby przy zmniejszającej się z roku na rok liczbie kutrów rybackich oraz rybaków na nich zatrudnionych. Co ciekawe przy tym, wśród Polaków spada spożycie ryb i przetworów rybnych. To najważniejsze wnioski, płynące z opublikowanego właśnie przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni raportu dotyczącego Morskiej Gospodarki Rybnej w Polsce w 2009 roku. Coroczne opracowanie zawiera aktualne dane statystyczne dotyczące sektora rybnego. Obok

zwięzłego, opisowego przedstawienia najważniejszych wydarzeń, jakie miały miejsce w branży rybnej, publikacja zawiera szczegółowe tabele z danymi o flocie rybackiej, strukturze gatunkowej i geograficznej połowów morskich, dostawach rynkowych ryb, przetwórstwie i konsumpcji ryb, strukturze gatunkowej, towarowej i geograficznej handlu zagranicznego rybami i przetworami rybnymi, zatrudnieniu w gospodarce rybnej (rybołówstwie, przetwórstwie, handlu).

## Wyższe połowy i mniejsza flota

W 2009 roku znacznie wzrosły połowy morskie. Dotyczy to zarówno połowów bałtyckich, jak i dalekomorskich. Łącznie wzrosły aż o 86 tys. ton. W 2008 roku odłowiliśmy 126 tys. ton, a w 2009 212 tys. W rybołówstwie dalekomorskim zintensyfikowano połowy na łowiskach afrykańskich, rozszerzono też eksploatację na rejon południowego Pacyfiku. Na Bałtyku natomiast wzrosły połowy



**W portach nadal można spotkać rybaków, którzy sprzedają rybę prosto z kutra. Ten rodzaj handlu cieszy się dużym powodzeniem.**



i większych (14 proc.). Natomiast o 2 jednostki (12 proc.) zwiększyła się liczba kutrów 20-22,9 m. Redukcja floty przebiegała różnie w poszczególnych portach rybackich. Najwięcej, 15 kutrów ubyłoby we Władysławowie, 5 w Darłowie, a 4 w Łebie. Średni wiek jednostek na koniec 2009 r. zwiększył się o pół roku i wynosi obecnie 40,3 lat.

„Flota kutrowa jest ogólnie bardzo stara, choć wiek nie przesądza jeszcze o złym stanie technicznym. Wiele zaawansowanych wiekowo jednostek poddanych zostało całkowitej modernizacji i są obecnie wyposażone w nowe silniki oraz nowoczesne urządzenia nawigacyjne i połowowe” – czytamy w raporcie.

### Szprotka najczęściej poławiana na Bałtyku

W strukturze gatunkowej połowów bałtyckich dominowały, jak w poprzednich latach, szproty (64,4 proc. udziału). Na kolejnych miejscach znajdowały się śledzie (17,1 proc.), dorsze (8,5 proc.) i stornie (7,3 proc.). Połowy tych wszystkich głównych gatunków były w 2009 r. wyższe niż przed rokiem: szprotów o 29,2 tys. ton (52,7 proc.), śledzi o 5,5 tys. ton (32,4 proc.), dorszy (oficjalnie raportowanych) o 1,1 tys. ton (10,9 proc.) i storni o 0,5 tys. ton (5,8 proc.). Połowy innych gatunków ryb również zwiększyły się łącznie o 14 proc. Wśród nich wzrosły połowy troci, łososi, węgorzy i lesz-

czy, a spadły turbotów, płoci, okoni i sandaczy.

„W 2009 roku rybacy nie przekroczyli żadnego z narzuconych przez Unię Europejską limitu połowowego. Ich wykorzystanie było jednak dużo lepsze niż w roku poprzednim” – mówi raport.

Oficjalne połowy dorszy i łososi, określone na podstawie raportów rybaków, wskazują na wykorzystanie limitów odpowiednio w 99 proc. i 51 proc. (rok wcześniej 83,5 proc. i 38 proc.), przy czym kwota połowowa dorszy była niższa o 0,8 tys. ton, a łososi o 3,4 tys. sztuk (około 2 tony) niż w 2008 r. Limit połowowy na śledzie został wykorzystany w 57 proc., co oznaczało poprawę w stosunku do roku poprzedniego o 19 proc.

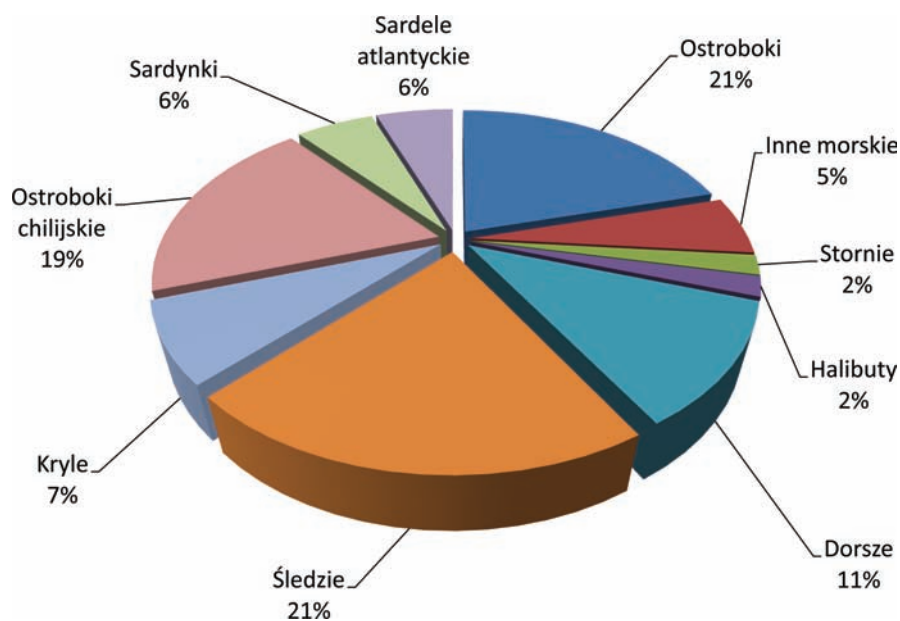
### Zatrudnienie w gospodarce rybackiej

Warto dodać, że w 2009 r. znacznie zmniejszyła się liczba rybaków pracujących na kutrach rybackich. Łącznie o 164 (6,5 proc.) etaty rybackie. Zmniejszyła się też o 20 osób (10,2 proc.) liczba rybaków we flocie dalekomorskiej. Całkowite zatrudnienie w gospodarce rybnej w 2009 r. szacuje się wstępnie na 26,5 tys. osób, co oznaczałoby niewielki wzrost, o 0,1 tys. osób (0,4 proc.) w stosunku do roku poprzedniego. Zmalało ono w rybołówstwie morskim o 0,2 tys. osób, wzrosło w przetwórstwie rybnym o 0,3 tys. osób i nie zmieniło się w handlu rybnym.

wszystkich 3 głównych gatunków ryb, a najwięcej szprotów. Stało się tak, mimo mniejszego o 24 jednostki stanu połowującej floty. W 2008 roku zarejestrowanych było w Polsce 197 kutrów, a w 2009 roku już tylko 161. Zwiększyła się jednak liczba małych łódek bezpokładowych. Z 631 w 2008 r. do 643 w 2009 roku.

Najwięcej statków ubyłoby w najliczniejszej i najstarszej grupie kutrów, o długości 15-17,9 m, w której stan floty zmniejszył się o 16 jednostek (19 proc.). O 9 jednostek zmniejszył się potencjał grupy kutrów 23-24,9 m (39 proc.), o 5 jednostek (22 proc.) 25-25,9 m, a o 4 kutrów 18-19,9 m (21 proc.) oraz 26 m

Połowy wg ważniejszych gatunków ryb i organizmów morskich 2009





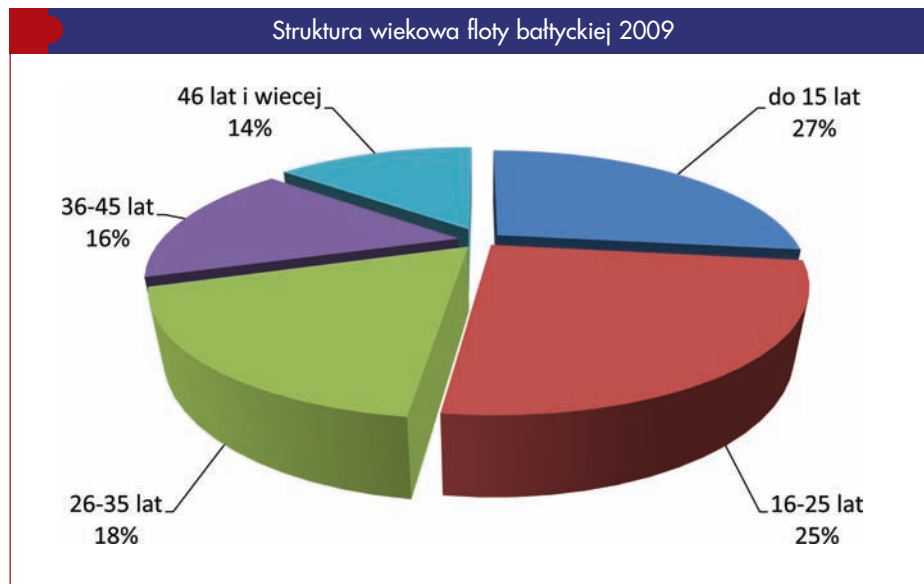
## Zmniejsza się import ryby, rośnie jej eksport

Całkowity import ryb i przetworów rybnych do Polski zmniejszył się o 12 tys. ton (2,8 proc.) w stosunku do roku poprzedniego. W podobnym stopniu spadła również jego wartość. Natomiast całkowity eksport ryb i przetworów rybnych był wyższy o 65,4 tys. ton (26 proc.) w wyniku znacznego wzrostu eksportu ryb z burt trawlerów dalekomorskich i kutrów bałtyckich.

Dominującą rolę w imporcie odgrywały surowce i półprodukty rybne, przeznaczone głównie do dalszego przetworstwa w kraju, a więc ryby mrożone oraz filety i mięso rybne. Łączne ich dostawy wyniosły 258,9 tys. ton i kosztowały 433,9 mln euro.

W strukturze gatunkowej importu, nadal pod względem ilości dominowały śledzie (21,5 proc. udziału) i łososie (21,3 proc.). W porównaniu z rokiem poprzednim, łososi kupiliśmy za granicą więcej o 12,1 tys. ton, a śledzi o 8,1 tys. ton mniej.

Całkowity eksport ryb i przetworów rybnych, zrealizowany przez granice Polski i ujęty w dokumentach celnych oraz bezpośrednio z burt trawlerów dalekomorskich i kutrów bałtyckich, wyniósł w 2009 r. 317,4 tys. ton i był o 65,4 tys. ton (26 proc.) wyższy niż w roku poprzednim. O tak wysokim wzroście ilościowym całego eksportu zadecydowała bardzo duża sprzedaż ryb bezpośrednio z burt statków, co nastąpiło w wyniku



szybkiego rozwoju połowów dalekomorskich i znacznego wzrostu połowów szprotów paszowych na Bałtyku.

## Przetwórstwo rośnie, ale Polacy jedzą mniej

W końcu 2009 r. w rejestrze Głównego Inspektoratu Weterynarii (GIW) znajdowało się 248 zakładów przetwórczych uprawnionych do handlu produktami rybnymi na obszarze UE, o 4 więcej niż przed rokiem. W dalszym ciągu bardzo mocno zwiększała się liczba zakładów dopuszczonych do sprzedaży bezpośredniej, tylko na rynki lokalne w kraju. W końcu 2009 r. w rejestrze GIW znajdowało się

już 211 podmiotów gospodarczych, zatem w ciągu roku łączna liczba takich zakładów wzrosła o 100 (111 zakładów wpisano do rejestru, a 11 wykreślono). Z danych opublikowanych przez Morski Instytut Rybacki wynika również, że Polacy z roku na rok jedzą mniej ryby i produktów rybnych. W 2009 r. średnie spożycie ryb, przetworów rybnych i owoców morza liczone w masie żywej wyniosło 13,18 kg na 1 mieszkańca i zmniejszyło się o 0,49 kg (3,6 proc.) w stosunku do roku poprzedniego. W strukturze spożycia dominowały ryby morskie (75,5 proc.), a wśród nich mintaje (3,08 kg) i śledzie (2,48 kg).

**Hubert Bierndgarski**

## Flota rybacka 2007-2009

Wyszczególnienie	2007				2008				2009			
	Liczba jednostek	Pojemność w tys. GT	Moc w tys. kW	Średni wiek	Liczba jednostek	Pojemność w tys. GT	Moc w tys. kW	Średni wiek	Liczba jednostek	Pojemność w tys. GT	Moc w tys. kW	Średni wiek
Flota ogółem	867	31,2	99,2	26,7	832	41	99	27,2	808	38,2	90,8	26,6
Państwowa flota dalekomorska	1	3,9	3,2	21	1	3,9	3,2	22	1	3,9	3,2	23
Prywatna Flota dalekomorska	3	6,1	9,4	27,3	3	17,4	14,6	18	3	17,4	15,2	17,3
Flota kutrowa	212	17,1	55,2	38,9	197	15,7	50,8	39,8	161	12,9	42,5	40,3
Łodzie rybackie	651	4,1	31,4	22,7	631	4	30,4	23,4	643	4,1	29,9	23,2

## Przeciętne zatrudnienie rybaków 2008-2009

Wyszczególnienie	2008			2009		
	Sektor publiczny	Sektor prywatny*	Razem	Sektor publiczny	Sektor prywatny*	Razem
Rybołówstwo dalekomorskie	140	57	197	112	65	177
Rybołówstwo bałtyckie	50	2461	2511	51	2296	2347
Ogółem	190	2518	2708	163	2361	2524

\*Dane szacunkowe



Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

# Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: [sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto: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](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)

**Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

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

Kwota: \_\_\_\_\_

Zleceniodawca: \_\_\_\_\_

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: \_\_\_\_\_ Odcinek dla banku odbiorcy: \_\_\_\_\_

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

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: \_\_\_\_\_

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

Nazwa zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy cd: \_\_\_\_\_

Tytułem: \_\_\_\_\_

Tytułem cd: \_\_\_\_\_

Oplata: \_\_\_\_\_

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

**Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

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

Kwota: \_\_\_\_\_

Zleceniodawca: \_\_\_\_\_

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: \_\_\_\_\_ Odcinek dla banku zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

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

L.k. Nr rachunku odbiorcy:  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: \_\_\_\_\_

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

Nazwa zleceniodawcy: \_\_\_\_\_

Nazwa zleceniodawcy cd: \_\_\_\_\_

Tytułem: \_\_\_\_\_

Tytułem cd: \_\_\_\_\_

Oplata: \_\_\_\_\_

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:





Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

## PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

### PRENUMERATA KRAJOWA

- Prenumerata roczna: **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



# We wrześniu w „Naszym MORZU”

Fot. Lukasz Glowala



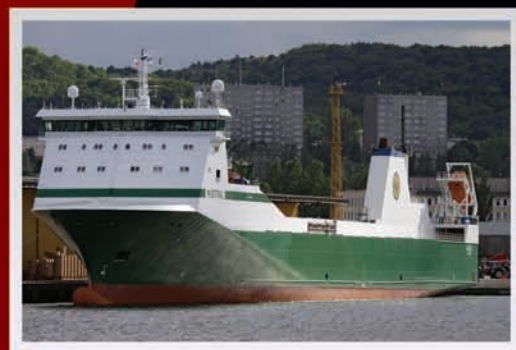
## Morze na jeziorze

Gdzie najlepiej nauczyć się manewrowania statkiem o nośności ponad stu czy nawet dwustu tysięcy ton? Wielu będzie zaskoczonych, kiedy dowie się, że... na niewielkim jeziorze niedaleko Ławy. Reporterzy „Naszego MORZA” odwiedzili Badawczo-Szkoleniowy Ośrodek Manewrowania Statkami Fundacji Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska, który od trzydziestu lat szkoli przy pomocy pływających modeli. To jeden z zaledwie pięciu tego rodzaju ośrodków na świecie i największy spośród nich. Jak do tej pory z jego usług skorzystało 3,5 tys. kapitanów, starszych oficerów i pilotów portowych z pięćdziesięciu krajów ze wszystkich kontynentów.

## Mistral - pojazdowiec typu Sietas 163

*Mistral* to dość typowa, współczesna jednostka - reprezentatywna dla średniej wielkości statków ro-ro używanych w Europie, zwłaszcza Północnej, w liniowych połączeniach, zaliczanych do żeglugi bliskiego zasięgu, z nastawieniem głównie na przewóz papieru. Statek o całkowicie stalowej konstrukcji kadłuba posiada dwa pokłady ciągłe, pięć poprzecznych grodzi wodoszczelnych, wydawną gruszkę dziobową, dno podwójne przez całą długość kadłuba pomiędzy grodziami skrajników, dziobówkę o długości 28,59 m, szeroką rufę pawężową i nadbudówkę usytuowaną w części dziobowej...

W naszym cyklu - Współczesna technika okrętowa  
- plan i dane techniczne *Mistrala*.



Fot. Piotr B. Stareńczak

oraz kolejny

## „The Maritime Worker”

- teraz na naszych łamach



# Pchacze rzeczne w morskich portach

W portach morskich spotkać można na co dzień całkiem sporo jednostek śródlądowych. I nie chodzi tu wyłącznie o statki turystyczne „białej floty”, czy małe holowniki i motorówki, które ze względu na rozmiary (i dokumenty dopuszczające do żeglugi w ograniczonym rejonie) nie wypuszczają się na otwarte morze. W porcie widzimy m.in. typowe śródlądowe pchacze. Pełnią różne funkcje. Najbardziej oczywistą jest obsługa barek transportowych. Niestety, słaba żeglowność naszych rzek, a zwłaszcza Wisły, mocno ogranicza wręczenie śródlądowych jednostek pływających do obsługi masy towarowej pomiędzy polskimi portami morskimi i miastami w głębi kraju. Pchacze są za to używane do realizacji wielu innych zadań, głównie pomocniczych i usługowych, często „pozatransportowych”.



Oskar - pchacz (typu Koziorożec, zbudowany w 1983 w Stoczni Odra, Szczecin (nr budowy B598/12), długość 20,27 m, szerokość 8,62 m, zanurzenie 0,83 m, klasyfikowany w materiałach informacyjnych armatora - Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych z Gdańska - jako „holownik”, przystosowany do pomocniczych prac w pogłębiarstwie (przez montaż ramy zawieszanej po obu stronach kadłuba na dziobie i opuszczanej pod rufą - urządzenia do wyrównywania dna po pracy pogłębiarek przed układaniem „materacy” stabilizujących dno basenu lub kanału portowego).



Nosorożec G-01 i Nosorożec G-02 - pchacze (typu Nosorożec, zbudowane w 1970 r. w Kozielskiej Stoczni Rzecznej (n-ry budowy 112), długość 21m, szerokość 8,6 m, zanurzenie 2m), używane są przez armatora - Żegluga HTS Sp. z o.o. z Gdańska - do wszelkich prac holowniczych i jako pchacze w porcie, często wykorzystywane są do obsługi doków i pontono-barek, przez które woduje się kadłuby i którymi przewozi się między zakładami montażu i stoczniami bloki i sekcje oraz całe kadłuby statków; pchacze te obsługują też często wodowania w trójmiejskich stoczniach, głównie w Stoczni Północnej SA, „Japiąc” i zatrzymując statki na kanale portowym w chwilę po wodowaniu bocznym.



Wezyr-1 - to pchacz (typu Bawół-I, ze względu na nazwy własne serii jednostek, czasami określane jako należący do typu Muflon, zbudowany w 1983 roku przez Wrocławską Stocznię Rzeczną, o długości 22,57 m, szerokości 8,98 m i zanurzeniu maks. 1,18 m) należący do armatora Project Żegluga ze Szczecina, a eksploatowany ostatnio (w czarterze) przez gdański koncern naftowy Lotos, wraz z barką-ziornikowcem, jako zespół bunkrowy (zaopatrujący statki w paliwo). Pchacz Wezyr-1 nosi na kominach znak armatorski niemieckiej firmy Fairplay (znanej głównie z usług holowniczych portowych i morskich), do której należy Project Żegluga.