

KRÓLEWSKI JACHT *DANNEBROG* W GDAŃSKU

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 9 (57) wrzesień 2010
NR INDEKSU 211214



The Maritime Worker,
dodatek dla marynarzy,
teraz w „Naszym MORZU”!



Mistral - pojazdowiec



Dojrzałe statki

**Gdzie najlepiej nauczyć się
manewrowania statkiem
o nośności ponad
stu tysięcy ton?**

MORZE

NA JEZIORZE

BLUE LADY

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



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
<http://www.forumokretowe.org.pl>



PortalMorski.pl

**Najnowsze
informacje**

**Praca
na morzu**

**Praca
na lądzie**



www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 9 (57) Rok V
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,****Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49

grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl

Dyrektor**ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54

ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcjiCzesław 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 Perepeczko,
Piotr Radwański,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

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

Nakład 2600 egz.

Im gorzej, tym lepiej?

W ostatnich – 24. targach budownictwa i wyposażenia okrętowego oraz techniki morskiej SMM, które odbywały się od 7 do 10 września w Hamburgu uczestniczyła - wg organizatorów - rekordowa liczba 2003 wystawców z 58 krajów. Dla przypomnienia – przed dwoma laty było to 1956 wystawców z 56 krajów, a w 2006 roku – 1500 wystawców z 50 krajów. W 2008 roku kryzys w branży okrętowej i żeglugowej dopiero się zaczynał, teraz trwa w najlepsze. Czyli – im gorzej w branży, tym lepiej dla branżowych imprez handlowych i... tym bardziej trzeba się na nich wystawiać. Trzeba coraz bardziej i lepiej kusić armatorów, bo z nich właśnie żyją stocznie na całym świecie.

A sytuacja na świecie wciąż kiepska. Ocenia się, że obecnie światowe możliwości produkcyjne w stocznich o 40-50 proc. przekraczają realny popyt na nowe statki. W ciągu ostatniego roku światowy portfel zamówień stopniał – wg Clarksona (World Shipyard Monitor, August 2010) – z 8948 statków o nośności 529 mln t (DWT) do 7615 statków (479 mln DWT). Mimo wszystko jego wartość szacuje się na 420 mld USD. Żeby wyprodukować tyle tonażu wciąż potrzebne są armie stocznio-ców, dostawców i kooperantów, którzy muszą być teraz hiperkonkurencyjni.

Z drugiej strony produkcja okrętowa wciąż wzrasta (większość obecnych dostaw obejmuje statki zamówione w latach 2007 – 2008). Przy czym, jak wykazują analitycy Clarksona, ocena tego wzrostu zależy od tego, kto go ocenia – stocznie, czy armatorzy. Te pierwsze wolą mierzyć swoją produkcję w skompensowanych tonach brutto (CGT), ponieważ miara ta, w przeciwieństwie do zwykłego tonażu brutto (GT) uwzględnia nie tylko rozmiar i typ statku, ale także pracochłonność przy jego wyprodukowaniu. Makroekonomiczna miara CGT uwzględnia fakt, że np. tankowiec VLCC o tonażu 150 tys. GT ma niższy współczynnik pracochłonności (0,26) niż wycieczkowiec o takim samym tonażu (0,96). Wg tonażu GT oba te statki są takie same, CGT informują nas, że jednak nie, bo w budowę tego drugiego trzeba włożyć o wiele więcej pracy. Nic dziwnego, że stocznie wolą CGT, bo te tony precyzyjniej opisują ich produkcję.

Inaczej niż armatorzy. Dla nich z kolei ważniejsze jest ile całkowitego ładunku uniesie statek, stąd jednostki nośności (DWT) niosą dla nich więcej informacji.

Czy ta różnica jest aż tak istotna? Tak, ponieważ okazuje się, że porównując pierwsze



kwartały roku 2009 i 2010, w tym samym czasie światowe dostawy statków wg CGT wzrosły o 12 proc., a mierzone nośnością (DWT), aż o... 34 proc.! O czym to świadczy? O tym, że zmienił się charakter produktu. Przed dwoma laty produkcja okrętowa była zdominowana przez kontenerowce, które mają wysokie CGT i niskie DWT (głównie te statki powstawały w polskich stocznich produkcyjnych). Od dwóch lat przewagę mają statki o niskim CGT i wysokim DWT, a więc masowce i tankowce, które wciąż napływają na rynek ze stoczni chińskich i koreańskich. Polskie stocznie jednak takich statków nie robią i robić nie będą (o stocznich czyt. „Gorzej być nie może?” na str. 6).

To jednak nie jedyny sektor wzrostu rynku okrętowego. Rośnie także światowa flota gazowców LPG, a także liczba zamówień na statki tego typu. I - jak się okazuje - w tym rynku mają swój udział i polskie stocznie i projektanci statków (piszemy o tym w tekście „Polacy obecni!” na str. 68 – 70). Nie jest więc aż tak źle. W każdym razie gorzej już być nie może. Może być tylko lepiej...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Im gorzej, tym lepiej? str. 3

WYDARZENIA

Gorzej być nie może? str. 8
 Na dobrym gruncie str. 9
 Tonąca prywatyzacja str. 12
 Końcowe odliczanie str. 13
 Śladami Orła str. 15
 Orzeł wciąż poszukiwany str. 17
 Morze specjalistów str. 19

MORZE NAUKI

Morze na jeziorze str. 20

MORZE WIZYT

Sędziwa uroda str. 24



24

Królewski jacht Dannebrog

Służy jako siedziba oficjalna i prywatna rezydencja Jej Wysokości Królowej, Księża oraz członków Rodziny Królewskiej, w czasie oficjalnych i prywatnych wizyt zamorskich oraz letnich rejsów po wodach duńskich. Może być też wykorzystany do zadań zwiadowczych i prowadzenia morskich akcji ratowniczych. W czasie zagrożenia lub wojny, jacht ma za zadanie pełnić funkcję statku szpitalnego. Niedawno odwiedził Gdańsk...



30

Szalony latarnik

- Po co panu ta latarnia? Pasja czy pomysł na biznes?

- Można powiedzieć: nie miał chłop kłopotu, kupił sobie latarnię morską. To, panie redaktorze, rzecz dla pasjonata. Latarni morskiej nie kupuje się, by zrobić na niej biznes. Bo w sensie biznesowym to jest katastrofa finansowa.

MORZE SPOTKAŃ

Władca min str. 27

ROZMOWY MORZA

Szalony latarnik str. 30

WSPÓŁCZESNA
TECHNIKA OKRĘTOWA

Mistral - pojazdowiec
 typu Sietas 163 str. 33

MORSKIE PROCESY

Dziób w koi str. 37

MORSKIE LATARNIE

Latarnie morskie
 w Kołobrzegu str. 43

WSPOMNIENIE „MORZA”

Z Polski nadzwyczaj
 udane str. 46

POCZTÓWKA Z MORZA

30 Pułk Lotnictwa
 Marynarki Wojennej str. 48

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej
 gospodarce morskiej str. 56

MORSKIE SKARBY

Oficerskie powołanie str. 58

MORZE TAJEMNIC

Cud natury str. 59

MORZE OPOWIADAŃ

Koszulki str. 63

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 66

MORZE GOSPODARKI

Polacy obecni! str. 68
 Dojrzałe statki str. 70

37

Dziób w koi

Kapitan spogląda przez okna sterówki. Teraz widać już gołym okiem dziób obcego statku kierujący się wprost na *Skoczów*. Polski statek zaczyna skręcać w lewo. Odległość pomiędzy jednostkami błyskawicznie maleje. Kapitan podbiega do przycisku dzwonek alarmowych, nadaje siedem krótkich dźwięków i jeden długi. Alarm opuszczenia statku.

- Uciekajcie na lewą burtę!!! - krzyczy do wachtowych.

A w dodatku str. 77



Wiadomości marynarskie str. 4

Broń „nieśmiertelność”,
 a możliwości samoobrony
 statków handlowych str. 5

Norwegia – raj utracony?
 Ubezpieczenia str. 8

armatorskie P&I, cz. 2
 Postój promu morskiego
 przy terminalu str. 10

Jest miejsce dla Polaków
 str. 13

III pakiet morski cz. 2
 str. 18

Zdjęcie na okładce:

Model w Badawczo-Szkoleniowym
 Ośrodku Manewrowania Statkami
 Fundacji Bezpieczeństwa Żeglugi
 i Ochrony Środowiska.

Fot. Lukasz Glowala

Niech każdy je czym potrafi najlepiej

Ze smutkiem uczestniczyłem w pogrzebie kapitana i wspaniałego żeglarka Leszka Wiktorowicza, który wiele lat dowodził naszym polskim żaglowcem szkoleniowym *Dar Młodzieży*. To po jego pogrzebie postanowiłem napisać artykuł wywołany tekstem kapitana Mirosława Peszkowskiego na Waszych łamach. Z należytą też uwagą przeczytałem publikowane przez Was materiały na temat - szkolić czy nie szkolić przyszłych oficerów floty handlowej na żaglowcach.

Z tym pytaniem budzi się co pewien czas jakiś „geniusz szkolnictwa morskiego” i parafrazując powiedzenie najznakomitszego managera morskiego od 1946 roku, jakim był dyrektor PŻM Ryszard Karger „*ja wam rzucam temat, a wy go łapcie*”, zawsze trafia na podatny, dyskusyjny grunt. Temat ten jest aktualny niemal od chwili, gdy z mórz zaczęły znikać statki napędzane wiatrem, a ich miejsce zastąpiły parowce, a później statki z napędem spalinowym, nie wspomnę już, że mamy także statki z napędem atomowym. Nie jestem wprawdzie zawodowym marynarzem, ale żywiol morski znam nieźle. Niemal całe swoje życie poświęciłem pisaniu o morzu, problemach ludzi morza, szkoleniu i wychowaniu morskiemu młodzieży. Glob opłynąłem od Antarktydy po Arktykę i ze wschodu na zachód. Pływałem na dużych żaglowcach i na tych małych, na różnych typach statków handlowych i statkach rybackich. Dlatego też śmiało mogę powiedzieć, że żywiol morza i jego ogrom poczułem na własnej skórze. Mimo, że poruszałem ten temat wielokrotnie, zawsze polegałem na opinii ludzi najbardziej doświadczonych, aby utwierdzić się w swoich opiniach.

Mały wobec żywiołu

Wracając do tematu szkolenia pod żaglami, jaki na łamach tegorocznego, drugiego numeru „*Naszego MORZA*” pró-

bował zapoczątkować kpt. Mirosław Peszkowski, z całą pewnością mogę stwierdzić, że tak naprawdę, to chciał sobie trochę poteoretyzować i zapoznać się z opiniami innych. Mirosław Peszkowski to człowiek, który na żaglach się wychował, zdobył wszystkie najwyższe patenty żeglarskie, z amerykańskim certyfikatem włącznie. Uwienieniem jego żeglarskiej fascynacji był jeden sezon na stanowisku komendanta na *Darze Młodzieży*. Jako publicysta morski i filmowiec zrobiłem o nim film, lecz w czasie jego powstawania nic nie wskazywało, że gnębą go problemy dotyczące szkolenia studentów szkół morskich na żaglowcach.

Z uwagą przeczytałem też tekst, a właściwie teksty, pana Krzysztofa Michnala kontynuujące wywołany temat. Trudno się odnieść do tego tekstu, bo jak mawiał mój znakomity profesor uniwersytecki od filozofii „...są dwie szkoły, otwocka i falenicka, obie są dobre i obie godne zastosowania, zależy tylko kto i kiedy je stosuje”. Wiedząc, że pan Michnal jest dyrektorem prywatnej policealnej szkoły morskiej, mógłbym zacytować innego kolegę, starego kapitana, który poruszając problem szkół morskich w Polsce, mówił, że „*mamy w szkolnictwie morskim dwa mercedesy i kilka trabantów. Nie niszczy my tych mercedesów, bo zostaną nam tylko trabanty*”. Dodatkowo nie mogę się oprzeć refleksji, że ma on w sercu jakąś zadrę do *Daru Pomorza* i studiów w WSM-ce.

Oficerem, czy kapitanem można zostać – jak sam pisze pan Krzysztof – też bez żadnych szkół morskich uzyskując poszczególne stopnie w oparciu o szkolenia na kursach kwalifikacyjnych. Kiedy zapytałem mojego kolegę, dziś kapitana, który obrał drogę ma morze poprzez szkołę morską, dlaczego nie poszedł tą drugą ścieżką do tego samego stopnia, odpowiedział, że „*jest zasadnicza różnica pomiędzy stangretem a woźnicą*”. I to jest wła-

ściwie cała odpowiedź na komentarz dotyczący wywiadów z panami kapitanami.

Moim idolem w nauczaniu marynarskiego rzemiosła był i jest kpt. Karol Olgierd Borchardt. Należał do najznamienitszych pedagogów, jakich miała gdyńska szkoła morska, od Tczewa począwszy. Miałem szczęście i honor znać kapitana osobiście, a w związku z tym, że zbierałem materiały do filmu o nim, moja znajomość z nim była bardzo bliska. Do samej jego śmierci ani razu nie usłyszałem, że szkolenie przyszłych zawodowych marynarzy na żaglowcach nie ma już sensu, a *Dar Pomorza* jest już niepotrzebny Szkole Morskiej. Był absolutnym zwolennikiem tego rodzaju sportkania z morzem.

Gdy zbudowano *Dar Młodzieży* okazało się, że nie ma na nim dużego koła sterowego, jakie miał *Dar Pomorza*, dowodzący wówczas *Darem Młodzieży* kpt. Leszek Wiktorowicz, wielki zwolennik tradycyjnego szkolenia na żaglowcach, przy najbliższym pobycie w stoczni kazał na śródkrećciu zamontować tradycyjną kolumnę sterową i podwójne, ciężkie koła. Jak mawiał: - „*żaglowiec daje przyszłemu kapitanowi to, że może poczuć morze w rękach, a stojąc w sztormie czy śpiekocie na otwartym pokładzie będzie wiedział co czuje zwykły marynarz pracujący na pokładzie podczas rejsu*”.

Doskonale pamiętam dyskusje, czy na nowym *Darze* mają być hamaki czy kubryki i koje. Zwyciężyła wtedy - i chyba dobrze - ta druga teoria, którą bardzo usilnie forsował pierwszy i wieloletni komendant, kpt. Tadeusz Olechnowicz. Wielkimi zwolennikami szkolenia pod żaglami są też kapitan Mirosław Łukawski i kapitan Henryk Śniegocki. Ten ostatni pływał z wieloma kapitanami na *Darze Pomorza* i *Darze Młodzieży*, i stara się zachować najlepsze elementy szkolenia stosowane przez lata na naszych żaglowcach.

Tak więc szkolić czy nie szkolić pod żaglami??? To tak jakby zapytać, czy jeść nożem i widelcem, czy pałeczkami. Niech każdy je tym, czym potrafi najlepiej.

Na morzu obowiązuje przede wszystkim dyscyplina zawodowa, ogromne poczucie odpowiedzialności za ludzi i za ładunek oraz wykonywanie poleceń, nie próśb. Morze to żywioł, a żywioł to czę-

sto walka o życie swoje i innych. Morze nie toleruje łatwizny, braku profesjonalizmu i nieodpowiedzialności.

Tego nie nauczymy się w zaciszu ciętego, ciepłutkiego mostka nawigacyjnego, gdzie w „bamboszach” oficer prowadzi „olbrzyma” w wyznaczonym kierunku.

Ale żeby oficer, któremu do pracy służą dziś głównie komputery i niewielka manetka, wiedział, co może mu przynieść bezpośrednie spotkanie z morzem, musi zostać do tego przygotowany. A najlepiej można to zrobić tylko podczas studiów, które bazują także na praktykach odbywanych na przystosowanych do tego i tak **namiętnie przez niektórych negowanych** żaglowcach. Na pokładzie żaglowca adept sztuki morskiej widzi, jaki jest mały wobec żywiołu.

Pełen profesjonalizm

Krzysztof Michnal nie widzi konieczności szkolenia pod żaglami sugerując, że tylko na statkach eksploatacyjno-handlowych współczesny student winien odbywać praktyki morskie. Przypomnę, że niedawno były w obu uczelniach morskich dwa wspaniałe statki szkolno-towarowe. Zrezygnowano z tego typu szkolenia ze względu chociażby na wysokie koszty eksploatacji.

Obecnie uczelnie morskie na całym świecie w sposób najlepszy, w jaki potrafią szkola przyszłych oficerów na globalny rynek pracy. Sens istnienia morskich

uczelni państwowych jest wtedy, gdy takie kształcenie przynosi państwu korzyści. Absolwenci tych uczelni, niezależnie od tego, czy pracują w Polsce czy zagranicą, mieszkają w kraju. Żeby wykazać, że to jest dla Polski opłacalne, udowodniono, że podatki odprowadzane od wynagrodzeń absolwentów tylko trzech specjalności, pozwalałyby na utrzymanie kilku takich uczelni.

Na zakończenie chciałbym przytoczyć opinię o sensie istnienia szkół morskich i szkolenia pod żaglami najważniejszego człowieka w świecie morskim. Otóż po kilkudniowym rejsie na *Darze Młodzieży* ze studentami polskimi i greckimi, sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Efthimios Mitropoulos, otwierając sesję Komitetu Bezpieczeństwa Nawigacji, na której obecni byli przedstawiciele wszystkich państw morskich świata, powiedział:

I had planned my visit to the ship as the pinnacle of my **Year of the Seafarer** activities and was looking forward to my meeting the Polish cadets on board as an excellent opportunity to congratulate them for their decision to join the maritime profession and encourage them to stay in it after their graduation. I was not disappointed. Watching the young boys and girls (who were joined by ten cadets from the Greek Merchant Marine Academy of Aspropyrgos) in all aspects of their daily life on board their wonderful square-rigged ship; observing them while working in the chart-

om; attending their classes and speaking to them; sharing their meals and meeting them while visiting the ports of Spetses and Hydra, I felt elated. Observing them setting and taking down sails (many of a height of more than 50 metres from the deck when climbing to the masts), I was impressed by their discipline, professionalism, spirit of team work, self-confidence, the display of a degree of seriousness in the execution of their duties that contrasted to their young age and by the respect they were showing to their officers and senior cadets – all these coupled with excellent manners. In a nutshell, distinguished delegates: if the future of shipping is in the hands of officers of the calibre of the cadets I came across on the **Dar Młodzieży**, then the future of shipping is bright!

Streszczając w dwóch słowach powyższą wypowiedź: powiedziano, że zarówno system, jak i sposób szkolenia oraz właśnie praktyki studentów na żaglowcach jak *Dar Młodzieży*, dają gwarancję, że absolwenci tacy jak po Gdynńskiej Akademii Morskiej, dają pełną gwarancję profesjonalizmu w pracy na morzu.

Michał Dąbrowski - publicysta morski

Dziękuję prof. dr kpt. ż. w. Henrykowi Śniegockiemu za pomoc w opracowaniu powyższego materiału.

Tytuł i śródtytuły - od redakcji

Błyskawica na monecie?

Jesienią ubiegłego roku odbyła się wspaniała uroczystość w Marynarce Wojennej RP. Wiekowy, ale pełen werwy komandor Andrzej Tumaniszwili świętował awans na kontradmirała MW. Po rejsie po Zatoce Gdańskiej uroczystość przeniosła się na *Błyskawicę*. Na jej pokładzie spotkały się dwa pokolenia. Odchodzący kombatanaci i następcy: marynarze

powojenni, dziś już również w podeszłym wieku.

Kombatanaci II wojny doczekali się tablicy pamiątkowej, uczczenia pamięci poległych siedmiu członków załogi. Marynarze powojenni długo musieli czekać, by nazwiska tych którzy odeszli na wieczną wachtę w czasie rejsu 9 sierpnia 1967 r., zostały upamiętnione. (...)

Starania Edwarda Gawendy, członka ówczesnej załogi, dopiero w 2000 r. trafiły na ścieżkę od dołu aż do samej góry zaiste życzliwą. Prezes Towarzystwa Byłych Załóg Niszczycieli, wspólnie z dowódcą OM ORP *Błyskawica* kmdr. por. Jerzym Łubkowskim i przy niezwykle życzliwej pomocy p. komandora R. Sawickiego, szefa w sztabie Marynarki Wojennej, uzyskali przychylność nowego dowódcy Marynarki Wojennej RP admirała Andrzeja Karwety.

I wreszcie w 2008 r., w czasie IV Zjazdu Byłych Załóg Niszczycieli odsłonięto tablicę pamiątkową z tamtej tragedii. 9

sierpnia zespół niszczycieli - ORP *Błyskawica*, okręt flagowy floty, ORP *Wicher* i ORP *Grom* wyruszyły o g. 8 w morze. *Błyskawica* po remoncie była sprawna. Nowe niszczyciele również. Około g. 9 okręty znalazły się na wysokości latarni Rozewie. Siedem minut później na *Błyskawicy* nastąpił głuchy wybuch... Zginęło 7 członków załogi. W relacji ówczesnego st. mar. Gawendy było to tak:

- Po wybuchu zameldowałem się u p. Szeligi w okolicy kotłowni nr 2. Razem z kolegą M. Jankowskim automatycznie odstawiliśmy kotły w kotłowni nr 2 odkręcając zawory bezpieczeństwa, żeby para dostała się do atmosfery i zamknęliśmy zawory pomp zasilających wodę i mazut do kotła. Po odstawieniu kotłów, znalazłem się na lewej burcie przy kotłowni nr 2. Wśród obecnych byli m.in. dowódca dywizjonu, dowódca okrętu i dowódca działu „b” p. kmdr ppor. J. Przybyła. Byłem świadkiem jak p. J. Przybyła otworzył drzwi do kotłowni nr 2. Znajdująca się tam para pod ciśnieniem wypchnęła p. komandora na pokład i gdyby nie relingi, wypadłby za burtę. W tym czasie ktoś podłączył wąż strażacki i prądownicę. Był on w rękach kolegi drenażysty Kargula, który wahał się wejść do kotłowni, z której buchała para.

St. marynarze E. Gawenda, M. Jankowski, J. Młotek po dekoracji Srebrnymi Krzyżami Zasługi za bohaterstwo wykazane 9 sierpnia 1967 r. podczas awarii kotła na *Błyskawicy*.

Po 42 latach od tragedii Edward Gawenda znowu przy dzwonie *Błyskawicy*.

Widząc niezdecydowanego kolegę, przejąłem prądownicę oblewając strumieniem wody kanały wentylacyjne, zraszałem parę i krok po kroku schodziłem po trapie na sam poziom paleniska kotła. Po drodze natknąłem się na ciało leżącego marynarza, przy wodowskazie na kotle. Na samym dole kotłowni, kilka razy zawołałem: „koleczy, koleczy”. Nie słysząc żadnego odzewu, wyszedłem cały mokry i przerażony na pokład. Na pytanie dowódcy okrętu: „Co jest?” – rzuciłem: „Koniec” i zemdląłem.

Pęknięcie instalacji pary wysoko-prężnej, podgrzanej do temp. powyżej 350 °C i ciśnieniu ok. 25 atmosfer nie dawało żadnej szansy obsłudze. Na polecenie zginęli:

- ppor. Jerzy Malinowski – odznaczony pośmiertnie Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski,
- bosman Ignacy Kondrat – odznaczony pośmiertnie Złotym Krzyżem Zasługi i awansowany do stopnia st. bosmana,
- bosman Kazimierz Morulewski – odznaczony pośmiertnie Złotym Krzyżem Zasługi i awansowany do stopnia st. bosmana,
- st. mar. Stefan Kowalczyk – odznaczony pośmiertnie srebrnym Krzyżem

Zasługi i awansowany do stopnia mata,

- mar. Roman Jurczyga – odznaczony pośmiertnie srebrnym Krzyżem Zasługi i awansowany do stopnia mata,
- mar. Stefan Lepczyński – odznaczony pośmiertnie srebrnym Krzyżem Zasługi i awansowany do stopnia mata,
- mar. Edward Stachniuk – odznaczony pośmiertnie srebrnym Krzyżem Zasługi i awansowany do stopnia mata.

Błyskawica wzięta została przez *Wicher* na hol i tak okręty w ciszy, zadumie i żalobie weszły do Gdyni na Oksywie.

Starsi marynarze E. Gawenda, M. Jankowski i J. Młotek zostali później odznaczeni srebrnymi Krzyżami Zasługi za działania w ratowaniu ludzi i okrętu.

(...)

1 maja 1976 r. ORP *Błyskawica* rozpoczęła pełnić rolę Okrętu Muzeum. To kawał historii Polski. To tu walczyli „o naszą i waszą wolność” i ginęli podczas wojny Polacy. To ten okręt uratował od zagłady miasto Coves na wyspie White. Był domem w czasie wojny i pokoju setek marynarzy, którzy go ukochali.

W 50 rocznicę służby ORP *Błyskawica* pod białą czerwoną banderą okręt otrzymał najwyższe odznaczenie wojskowe Rzeczypospolitej - Złoty Krzyż Orderu *Virtuti Militari*. W 70 rocznicę nadano mu medal *International Maritime Heritage Award* (przyznawany jest od 1980 r. dla najlepiej zachowanych na świecie historycznych okrętów i statków, w gronie wyróżnionych znajdują m.in. HM *Victory*, *Vasa*, *Constitution*...).

Może Rada Historyczna przy Ministerstwie Finansów uczci zbliżając się okrągłą rocznicę - 25 listopada 2012 roku minie 75 lat i wybije specjalne monety 2 zł?

(...)

Antoni Dutko



Autor był członkiem załogi ORP *Błyskawica*. Aktualnie jest członkiem Zarządu Towarzystwa Przyjaciół OM ORP *Błyskawica* i organizatorem zjazdów Byłych Załóg Niszczycieli RP.



Na gruzach SSN

Gorzej być nie może?

Po raz kolejny nie było chętnych na najważniejsze składniki majątku Stoczni Szczecińskiej Nowa. Byli pracownicy wiewali pod bramą, domagając się od rządu zagospodarowania stoczniowego majątku.

Jedynie 5 z około 120 milionów złotych, na które wyceniane są jeszcze nieruchomości SSN, udało się zarobić tamtejszemu zarządcy kompensacji, podczas trzeciej licytacji stoczniowego majątku. Przypomnijmy, że w wyniku decyzji Komisji Europejskiej SSN została zamknięta, a pracę w niej straciło cztery tysiące osób.

Było gorzej niż poprzednio - jedynie na blachy i części do budowy kontenerowca znaleźli się kupcy. Znowu nikt nie licytował sal produkcyjnych czy pochylni, w tym największej, Wulkan, wycenionej na 28,3 mln zł. Co gorsza, do przetargu nie przystąpiła Agencja Rozwoju Przemysłu, która miała włączyć nieczynny zakład do należącej do niej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro Park Mielec, co miało przyciągnąć tam firmy z branży stalowej, które już teraz dzierżawią kilka fragmentów stoczni, zatrudniając w większości jej byłych pracowników.

Jacek Kantor, szef „Solidarności ’80” powiedział, że zawiodły nadzieje na kupno przez państwo chociaż jednego dużego pakietu, od którego można by zacząć budowanie strefy. Ma jeszcze nadzieję, że dojdzie do tego podczas kolejnej, wrześniowej licytacji.

W połowie sierpnia, miesiąc po nieudanej licytacji, kilkuset związkowców z „Solidarności” i byłych stoczniowców zebrało się przed bramą główną SSN, na ogólnopolskim wiecu w obronie miejsc pracy i przeciwko degradacji Pomorza Zachodniego. Uczestniczyli w nim m.in. przewodniczący związku Janusz Śniadek, związkowcy z Gdyni, Gdańska, Bydgoszczy, Rzeszowa oraz regionu śląsko-dąbrowskiego. Mieli ze sobą flagi „Solidarności”, transparenty z napisami: „Żądamy pracy i płacy”, „Oddajcie nasze miejsca pracy”, „Stocznia to my”, czy „Donaldzie T. nie kłam więcej”, pod podobizną premiera z długim nosem.

- Przed trzydziestu laty stoczniowcy walczyli o wolność, dziś władza skazała ich za to - nie mają pracy i środków do życia - wołał szef zachodniopomorskiej „Solidarności” Mieczysław Jurek.

Związkowcy skierowali do premiera Donalda Tuska memoriał, w którym żądają „zagospodarowania mienia postoczniowego i utworzenia na nim miejsc pracy dla stoczniowców, powołania przez premiera specjalnego zespołu, który wypracuje i wdroży program zagospodarowania majątku stoczniowego, odwołania winnych braku rozwiązań dla przemysłu stoczniowego”. Mowa m.in. o wice-ministrze skarbu Adamie Leszkiewicz, prezesie Agencji Rozwoju Przemysłu Wojciechu Dąbrowskim i zarządcy kompensacji Romanie Nojszewskim.

15 września, ostatni już raz, podjęta też zostanie próba sprzedaży pozostałego majątku Stoczni Gdynia SA. Zarządca kompensacji w internetowych aukcjach zaoferuje inwestorom majątek wart 167 mln zł. Podobnie jak w wypadku zakładu w Szczecinie, to czego nie uda się sprzedać we wrześniu, będzie przekazane syndykowi masy upadłości stoczni. Najwięcej - 96 mln zł - wart jest tzw. duży dok wraz z infrastrukturą. W dwóch poprzednich próbach, choć wystartowało w nim kilka podmiotów, w tym prywatne trójmiejskie stocznie, nie znalazł nabywcy z powodu wysokiej ceny. Od kilku miesięcy dok jest dzierżawiony przez Gdańską Stocznę Remontową SA. Obok niego na sprzedaż są jeszcze nieruchomości biurowe i magazynowe oraz tysiące części, maszyn i materiałów.

Czesław Romanowski



Fot. Piotr B. Stenczak

Kilka lat temu w szczecińskiej stoczni tętniło życie.

Na dobrym gruncie



Z Tomaszem Bobinem, nowym dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku o pracy, inwestycjach i problemach z ochroną brzegu morskiego rozmawia Hubert Bierndgarski

- Jak doszło do tego, że został pan dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku?

- 15 lipca 2010 r. minister infrastruktury powołał mnie na to stanowisko. Wcześniej byłem zaproszony na rozmowę do ministerstwa. Propozycja była dla mnie dużym zaskoczeniem, ale jednocześnie ogromnym wyzwaniem.

- Jest pan związany z Platformą Obywatelską. Nie boi się pan, że polityczne układy mogą negatywnie wpłynąć na pracę w Urzędzie Morskim?

- Absolutnie nie podzielam takich obaw. Działalnością polityczną zajmuję się w wolnych chwilach, a tych mam coraz mniej, poza urzędem i podległymi placówkami. Od razu uprzedzam ewentualne pytanie, nie objąłem tego stanowiska z zamiarem czystek kadrowych. Uważam, że w tej instytucji jest ogromny potencjał ludzki. Pozostaje tylko kwestia odpowiedniej atmosfery pracy i wykorzystania tego potencjału.

- Proszę opowiedzieć o swoim doświadczeniu z gospodarką morską. Czy pana zdaniem dyrektor Urzędu Morskiego powinien być marynarzem, czy raczej dobrym zarządcą i menadżerem?

- Na pewno określony poziom wiedzy i doświadczenia na tym stanowisku jest niezbędny. W moim przypadku jest to wieloletnia służba w Marynarce Wojennej, głównie w logistyce. 12 lat doświadczenia samorządowego. W tym kadencja na stanowisku wicestarosty, odpowiedzialnego za sprawy gospodarcze. Jednak największy wpływ na moje morskie myślenie ma działalność, od 1994 roku, w Związku Miast i Gmin Morskich, w tym kadencja w Zespole ds. Infrastruktury Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Myślę, że dyrektor powinien być wszystkim po trochu, ale jednak z przewagą dobrego zarządcy i menadżera.

- Pracuje pan już w nowej roli kilka tygodni. Jakie sprawy są najważ-

niejsze i które problemy trzeba rozwiązać jak najszybciej?

- Początki były bardzo trudne. Nowi ludzie, nowe zadania. Ale po prawie dwóch miesiącach poruszam się swobodnie. Najważniejsze sprawy to oczywiście te, dla których została utworzona administracja morska. Czyli bezpieczeństwo żeglugi i życia na morzu, funkcjonowanie portów i przystani morskich, czy też ochrona całego pasa nadbrzeżnego administrowanego przez urząd, czyli od portu w Dźwirzynie do Jeziora Serbsko, łącznie niespełna 170 km. Ostro ruszyliśmy z porządkowaniem spraw własnościowych, jeżeli chodzi o grunty. Jest to temat trudny i omijany od wielu lat. Nie wyobrażam sobie, aby na terenach bezpośrednio użytkowanych przez urząd, takich jak porty i przystanie morskie, oprócz już skomunalizowanych, czy też placówkach ochrony wybrzeża, kapitanatów i bosmanatów, urząd nie posiadał trwałego zarządu. A niestety takie przypadki są i co ciekawe, są różne interpretacje tego stanu rzeczy, głównie ze strony starostów jako przedstawicieli Skarbu Państwa. Przy tej okazji chcę się również

pochylić nad usprawnieniem korzystania z plaż przez lokalne samorządy. Dotychczasowy system oparty na porozumieniach jest mało efektywny. Gminy nie mogą inwestować przez pozyskiwanie funduszy unijnych w celu uatrakcyjnienia plaż, albowiem nie posiadają tytułu prawnego do dysponowania nimi. Myślę, że ewentualne długoletnie użyczenie jest bardziej właściwą drogą, oczywiście z zachowaniem obowiązku ochrony brzegu morskiego przez Skarb Państwa, podobnie jak jest to rozwiązane w przypadku portów.

I jeszcze jedna sprawa – małe porządki na swoich akwenach. Liczę, że we wrześniu uda nam się w końcu wydobyć wrak kutra DAR-53, który od 2 lat zalega w kanale portowym w Darłowie. Mam również dobrą wiadomość dla miłośników ekologii. Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych z Gdańska zadeklarowało, że jeszcze w tym roku przeprowadzi operację wypompowania 20 ton paliwa z zatopionej pogłębiarki *Rozgwiazda*, która zalega na głębokości 28 metrów, około 12 Mm na północ od Sarbinowa.

- Czy ma pan pomysł na nowe inwestycje?

- Jeżeli chodzi o nowe inwestycje to muszę przyznać, że dobry grunt w tym względzie przygotował mój poprzednik. Mamy dobry czas na pozyskiwanie sporych funduszy z Unii. Głównie z „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” oraz programu „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”. Mamy już do realizacji dwa duże projekty: „Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu” na kwotę 86 mln zł oraz „Ochrona brzegów morskich na wschód od Darłowa” na 209 mln zł. W trakcie obróbki są kolejne koncepcje: „Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie”, „Ochrona brzegów morskich w m. Łeba, Rowy i Ustka” oraz „Ochrona brzegów morskich na mierzei Jeziora Bukowo”. Łączna wartość tych projektów to ponad 500 mln zł. W Agencji Rozwoju i Modernizacji Rolnictwa w Gdyni mamy złożone dwa wnioski na kwotę 55 mln zł, dotyczące remontu nabrzeży portowych w Ustce i Darłowie.

W ramach wieloletniego programu ochrony brzegów morskich aktualnie trwają prace przy budowie systemu ostróg zabezpieczających brzeg morski w Dźwirzynie i Ustroniu Morskim. Na ukończeniu jest inwestycja przebudowy wejścia do portu w Kołobrzegu, która trwa

od 2000 roku. Do końca roku planujemy jeszcze zakończyć przebudowę Nabrzeża Słowińskiego w Łebie oraz remont grobli w Eko-Parku w Kołobrzegu. Od września b.r. kontynuowane będą prace przy pogłębianiu torów wodnych w portach Darłowo, Ustka i Łeba. Na bieżąco własnymi siłami pogłębiane są Rowy i Dźwirzyno. Jak widać, zakres planów i prac jest bardzo szeroki i obejmuje cały pas nadbrzeżny, administrowany przez urząd. Należy również podkreślić, że gros prac, głównie na etapie projektowania i dokumentacji, jest wykonywany siłami własnymi urzędu.

- Pana zdaniem portami powinni zarządzać samorządowcy czy państwo? I do czego powinna się ograniczać działalność Urzędu Morskiego?

- Jeżeli chodzi o współpracę z samorządami, to zawsze podkreślałem, że są dwie definicje brzegu morskiego. Inną ma administracja morska, a inną nadmorskie samorządy. Myślę, że czas znaleźć wspólną definicję i na ten kierunek będą się koncentrować.

Porty i tu dodałbym jeszcze niedoceaniane, a bardzo istotne przystanie morskie – komunalne czy państwowe? Moim zdaniem zdecydowanie zarządzane przez samorządy. I pozwolę sobie trochę się „wychylić”, ale uważam, że również porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, powinny być zarządzane przy większym udziale samorządów. Takie przykłady jak Darłowo i Kołobrzeg pokazują, że samorząd może skutecznie zarządzać portami i to przy dobrej współpracy z urzędem morskim w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i utrzymania infrastruktury hydrotechnicznej, zapewniającej dostęp do portów.

- Czy szykuje pan zmiany w samym Urzędzie Morskim? Już od dawna mówi się, że pracuje tu zbyt wiele osób.

- Jak już wspominałem na wstępie, nie mam żadnych planów co do zmian personalnych. Nie podzielam opinii co do przerostu zatrudnienia. Urząd Morski w Słupsku to nie tylko obiekty w samym mieście. To przede wszystkim teren. Tych ludzi czasami nie widać, ale codziennie wykonują ciężką i odpowiedzialną pracę. W kontekście planowanych do przerobienia dotacji unijnych, obyśmy dali radę wykonać to posiadanymi zasobami ludzkimi. Niestety, mam nieodparte wrażenie, że w ostatnich latach trochę ta instytucja została skrzywdzona. W mediach głównie poświęcano miejsce na różnego rodzaju sensacje czy też afery, nie do końca czasami sprawdzone. Natomiast

zabrakło miejsca na pokazanie faktycznego ogromu pracy, którą się tu wykonuje. Moją ambicją jest zmiana naszego wizerunku. Mam świadomość, że to wymaga czasu, ale ze swojej strony zapewniam, że nie będę go żałował.

Urząd Morski inwestuje

Ponad 100 mln zł zamierza wydać Urząd Morski w Słupsku na zabezpieczenie plaży wschodniej w Ustce. Pieniądze mają w całości pochodzić z funduszy unijnych i wsparcia rządowego. Oprócz Ustki linia brzegowa będzie odnawiana również w Rowach i Łebie. Łącznie na ten cel Urząd Morski chce wydać ponad 200 mln zł. Modernizacja wschodniej plaży zakłada budowę specjalnych falochronów na długości około półtora kilometra od wschodniego mola do wysokości Ośrodka Wypoczynkowego „Perła”. Każdy z falochronów będzie miał około 150 metrów. Dodatkowo w morzu, w odległości około 200 metrów od brzegu planowana jest podwodna rafa, która będzie chroniła linię brzegową. Po wykonaniu inwestycji, na plażę wysypanych zostanie dodatkowo około 200 tysięcy metrów sześciennych piachu.

- Dzięki takiej inwestycji zabezpieczymy brzeg morski przed wypłukiwaniem piasku z plaży i niszczeniem linii brzegowej - mówi Adam Borodziuk, zastępca dyrektora do spraw technicznych w Urzędzie Morskim w Słupsku. - Według naszych wyliczeń plaża morska wydłuży się w ten sposób o ponad 20 metrów. Nie trzeba będzie również co roku na nowo nasypywać piasku, na co urząd wydaje kilkanaście milionów złotych. Dodatkowo podwodna rafa, która będzie pierwszą tego rodzaju inwestycją w Polsce, może stać się nową atrakcją turystyczną.

Obecnie Urząd Morski przygotowuje dokumentację techniczną. Wnioski mają być rozpatrywane w październiku tego roku. Modernizacja ma się rozpocząć w 2011 roku i potrwa około dwóch lat.

PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO W PORCIE GDYNIA

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze Środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, na podstawie podpisanej w dniu 30 listopada 2009 roku umowy o dofinansowanie nr POIS.07.02.00-00-004/09-00, w ramach działania 7.2. Rozwój Transportu Morskiego, w priorytecie VII Transport Przyjazny Środowisku.

Beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

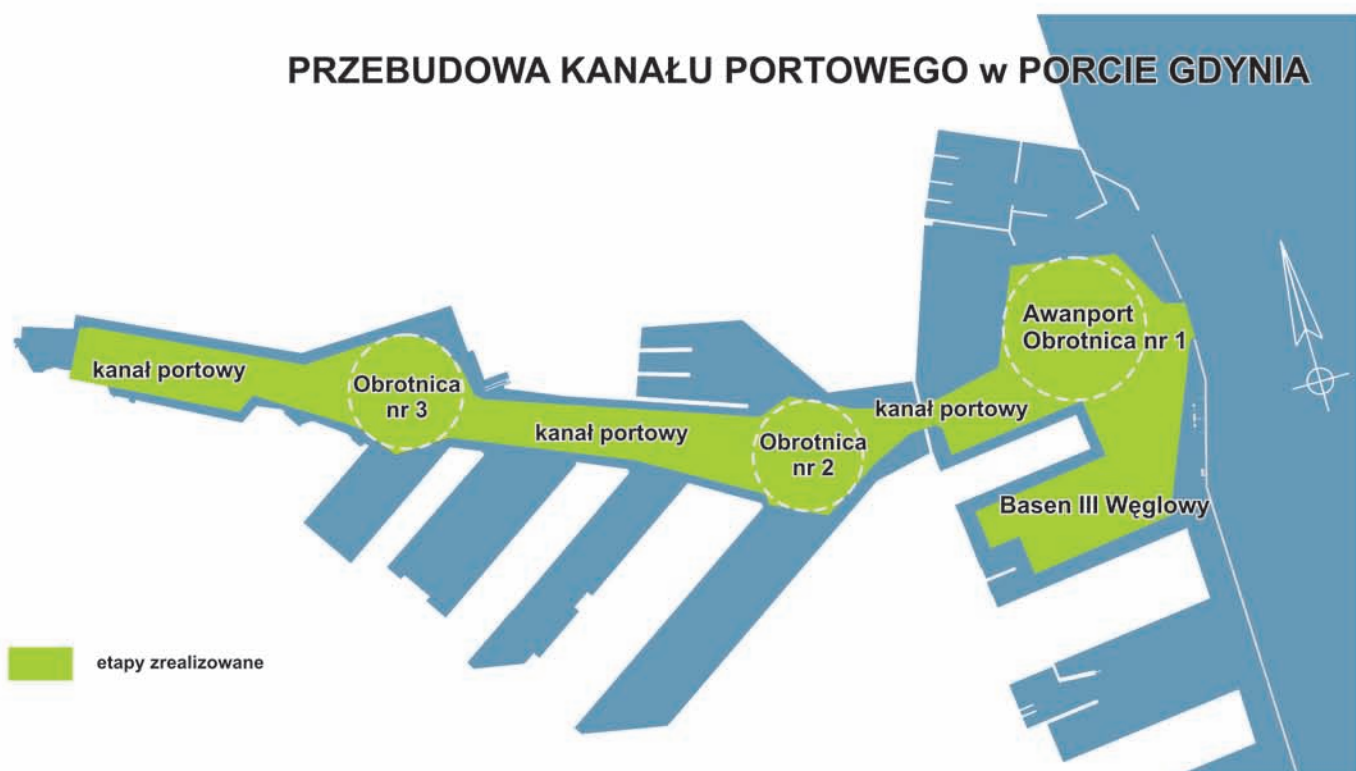
Wartość projektu: 95.277.412,26 PLN

Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej: 53.726.362,96 PLN

Cel i zakres projektu: Zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków oraz poprawa warunków nawigacyjnych w Porcie Gdynia, dzięki przebudowie kanału portowego poprzez jego pogłębienie do docelowej głębokości -13,5 m. Inwestycja obejmuje również pogłębienie obrotnic portowych oraz powiększenie średnicy dwóch z nich. Ponadto przebudowane zostanie nabrzeże Ostrogi Pilotowej, w wyniku czego szerokość wejścia wewnętrznego na głębokości maksymalnej -13,5 m będzie wynosiła 98 m, co pozwoli na bezpieczną obsługę manewrową statków o większej szerokości. W wyniku realizacji inwestycji zostanie zmodernizowanych 6 portowych nabrzeży.

Okres realizacji prac: marzec 2008 - grudzień 2010.

PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO W PORCIE GDYNIA



Więcej informacji o projekcie: <http://www.port.gdynia.pl/kanal/>
Więcej informacji o POIiŚ : <http://www.pois.gov.pl/>

Przerwane procedury

Tonąca prywatyzacja

Skarbowi Państwa nie udają się prywatyzacji morskich przedsiębiorstw: Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Dlaczego? Nie bardzo wiadomo.

- Zostaliśmy zrobieni w balona - powiedział nam Tadeusz Rutkowski, przewodniczący „Solidarności” w PŻB. - Ten rząd nie interesuje się gospodarką morską, nie ma koncepcji na jej funkcjonowanie. Znowu zostaliśmy z niczym.

To jego komentarz do decyzji Ministerstwa Skarbu Państwa, które 21 lipca zamknęło, bez rezultatu, procedurę prywatyzacyjną PŻB Polferries. Biuro prasowe Ministerstwa Skarbu, mimo naszych próśb, nie zechciało wytłumaczyć, co dokładnie oznacza ów lakoniczny komunikat i co dalej z procesem prywatyzacji przedsiębiorstwa. Który to, de facto, cią-

gnie się już od 1992 roku, gdy państwowy armator został przekształcony w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Rok temu spółka sprzedała miastu za 10 mln złotych 11 hektarów terenów portowych wraz z budynkiem administracyjnym, który teraz musi dzierżawić od Zarządu Portu Morskiego. To był warunek rozpoczęcia prywatyzacji, nie chciano bowiem odstraszać potencjalnych inwestorów koniecznością kupna zbędnego majątku. W tej chwili PŻB dysponuje czterema promami i zapleczem niezbędnym do ich obsługi.

Ofertę kupna PŻB zgłosił duński DFDS, jeden z największych armatorów na Bałtyku, który został dopuszczony do drugiej fazy procedury - rozpoczął badanie ksiąg polskiego przewoźnika. - Tym razem prywatyzacja PŻB musi się udać,

i to jeszcze w tym roku - zapewniali przedstawiciele resortu Skarbu Państwa. W odwodzie były jeszcze oferty dwóch firm, które wpłynęły już po oficjalnym terminie i które miały być uwzględniane w razie niepowodzenia rozmów z DFDS. Prywatyzacja się jednak i tym razem nie udała. Według nieoficjalnych informacji, w negocjacjach powstał impas, ponieważ Duńczycy chcieli kupić tylko połowę firmy.

Kolejne fiasko prywatyzacji to nie jedyny kłopot przedsiębiorstwa. Jego składająca się z ponad 500 marynarzy i około 200 pracowników biur w Kołobrzegu, Gdańsku i Świnoujściu załoga, ma być poważnie okrojona. Mówi się o zwolnieniu około 450 osób. Przewodniczący Solidarności w PŻB nie widzi w tym jednak problemu: - De facto bez pracy zostanie 26 osób. W przypadku reszty zamienione zostaną jedynie warunki zatrudnienia - uspokaja Tadeusz Rutkowski.

Co dalej z prywatyzacją PŻB nie wiadomo. Podobnie jak z przekształceniami w innej firmie morskiej, dla której ministerstwo szuka inwestora, czyli Polskim Ratownictwie Okrętowym. Jak już pisaliśmy, zainteresowane PRO były cztery podmioty, w tym spółka, do której należą pracownicy PRO. Rozstrzygnięcie przetargu miało nastąpić w lipcu. Jednak i w tym wypadku Ministerstwo Skarbu Państwa przerwało procedurę bez wyłonienia inwestora. Rzecznik Maciej Wewiór poinformował nas, że „propozycje złożone przez potencjalnych inwestorów były poniżej warunków możliwych do zaakceptowania przez MSP”.

- Jeśli chodzi o kolejną próbę, to z pewnością proces będzie wznowiany. Aktualnie trwa aktualizacja wycen, a po ich odebraniu zostanie podjęta decyzja o trybie i terminie wznowienia prywatyzacji. Planujemy, że zaproszenie w tej sprawie powinno pojawić się na przełomie III i IV kwartału - powiedział rzecznik.

Tomasz Sagan, dyrektor finansowy PRO i jeden z dwóch szefów spółki pracowniczej: - Właściwie nic nie wiemy, z wyjątkiem informacji, że ministerstwo zleciło ponowny audyt naszego przedsiębiorstwa w celu aktualizacji wyceny. A bardzo chcielibyśmy wiedzieć, na czym stoimy, poznać jakieś terminy. Ten rok jest dla nas szczególnie trudny, walczymy o przetrwanie przedsiębiorstwa i nie stać nas na ciągłą niepewność co do jego losów.

Scandinavia, jeden z czterech promów pływających pod szyldem Polferries.



Fot. Czesław Romanowski

Czesław Romanowski



VELUX®

5 OCEANS®
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE

Końcowe odliczanie

Trwają ostatnie przygotowania do najstarszych regat samotników dookoła świata. W tej prestiżowej imprezie po raz pierwszy w historii weźmie udział polski żeglarz, Zbigniew Gutkowski.

37-letni „Gutek” ma na koncie ponad 100 tysięcy mil morskich. W latach 1987-1995 był członkiem narodowej kadry olimpijskiej klasy 470, potem kapitanem wachtowym na jachcie *Warta-Polpharma*

w regatach wokółziemskich The Race. Brał udział w próbie bicia rekordu opłynięcia świata bez zawijania do portu na jachcie *Bank BPH*. Skiperował również trimaranowi klasy Orma 60 *Bonduelle*

podczas regat Nokia OOPS Cup. Wydaje się jednak, że to wszystko było tylko rozgrzewką przed przedsięwzięciem, które rozpocznie za miesiąc we francuskim porcie La Rochelle.

Polski żeglarz kończy właśnie przygotowania do startu w jednych z najbardziej prestiżowych, a zarazem najtrudniejszych zawodów żeglarskich na świecie – słynnych regatach Velux 5 Oceans, najstarszej tego rodzaju imprezie na świecie.

Organizowana jest co cztery lata. Tegoroczna edycja rozpocznie się 17 paź-

Zbigniew Gutkowski na swoim nowym jachcie.



Globe w całej okazałości.

dzielnika we wspomnianym La Rochelle, a zakończy kilka miesięcy później, po zamknięciu Wielkiej Pętli, w tym samym porcie. Regaty składają się z pięciu etapów wiodących przez pięć oceanów, na trasie liczącej 30 tysięcy mil morskich (La Rochelle-Cape Town-Wellington-Salvador-Charleston-La Rochelle). Zawodnicy będą się ścigać na jednokadłubowych, 60-stopowych łódkach klasy Eco 60. Stawką jest nagroda w wysokości pół miliona euro, światowa sława, a w przypadku Gutkowskiego także trwałe miejsce w historii krajowego żeglarstwa.

Polak wybrał już łódkę, na której popłynie. Jacht o nazwie *Globe* to jednostka dobrze znana miłośnikom żeglarstwa. To na niej Alain Gautier wygrał legendarne regaty samotników dookoła świata Vendee Globe. Łódka zajmowała także czołowe miejsca w innych wielkich regatach. Po kilkukrotnych remontach wciąż uchodzi za jedną z najbardziej nowoczesnych wyścigowych jednostek swojego typu.

- Bardzo się cieszę, że będę mógł popłynąć w Velux 5 Oceans właśnie na pokładzie *Globe*. Poszukiwania odpowiedniej jednostki były bardzo długie, ale teraz mam świetną łódkę o odpowiednich osiągnięciach i czuję, że mogę jej zaufać - mówi „Gutek”.

W tej chwili w jednej ze stoczní w La Rochelle jacht przygotowywany jest do kolejnego, już ostatniego kroku, jaki musi uczynić Gutkowski, aby móc zameldować się na linii startu regat Velux 5 Oceans – rejsu kwalifikacyjnego. W rozmowie z nami żeglarz zapowiedział, że chce do niego wystartować jak najszybciej. Rejs o dłu-

gości około 3 tysięcy mil morskich, wieść ma trasą z La Rochelle na Azory, do Fastnet i z powrotem do La Rochelle. Jeśli wszystko poszło zgodnie z planem, w chwili ukazania się tego numeru „Naszego MORZA”, „Gutek” powinien właśnie kończyć, albo już zakończyć rejs.

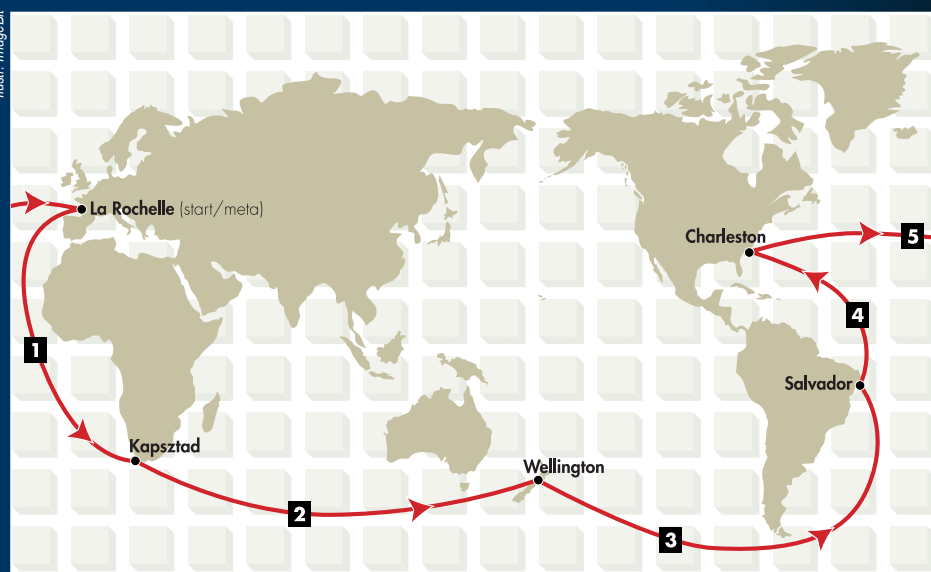
Pod koniec września ma się odbyć oficjalna prezentacja udziału Gutkowskiego w regatach Velux 5 Oceans w Polsce, zaś na początku października uroczysty chrzest łódki w La Rochelle. Żeglarz nie chciał jednak zdradzić, jaką nową nazwę będzie nosiła jednostka. Obok jego bandery załopocze także banderka „Naszego MORZA”, które objęło rejs „Gutka” patronatem (pisaliśmy o tym w kwietniowym numerze naszej gazety).

W tej chwili wydaje się, że oprócz Polaka, w Velux 5 Oceans popłynie jeszcze ośmiu innych żeglarzy. Wydaje się, bo do końca, czyli do momentu startu, nic nie jest pewne. W każdej chwili jakieś niespodziewane zdarzenie może uniemożliwić zawodnikom start w regatach. Tak może być także w przypadku polskiego żeglarza. Gutkowski jednak odrzuca czarny scenariusz. Prawdopodobieństwo stanięcia na linii startu ocenia na 99 procent.

- Przygotowania do regat są niesłychanie absorbujące. Przyznam szczerze, że w tej chwili myślę o wszystkim, tylko nie o samym żeglowaniu - wyznaje. - Z utęsknieniem czekam na ten moment, kiedy 17 października rozpocznie się wyścig. W porównaniu z tym, co mam teraz, to będzie sama przyjemność.

Tomasz Falba

Polski żeglarz kończy przygotowania do startu w słynnych regatach Velux 5 Oceans.



Trasa najstarszych regat samotników.

Fot. Lukasz Glowala



Chcesz wiedzieć więcej?
Zajrzyj na strony internetowe:
www.velux5oceans.com
i www.polishoceanracing.com.pl.

Śladami Orła

Edward Kinas (z prawej),
prezes Bractwa Okrętów
Podwodnych i Lech Trawicki
z Muzeum Marynarki Wojennej
na jachcie Kapitan II.



Z prezesem Bractwa Okrętów Podwodnych Edwardem Kinasem i sekretarzem organizacji Adamem Krzykowskim o wyprawie śladami najśłynniejszego polskiego okrętu podwodnego ORP *Orzeł*, rozmawia Czesław Romanowski

- W zeszłym roku minęła okrągła, siedemdziesiąta rocznica ucieczki Orła z Tallina. Dlaczego nie skorzystali panowie z okazji i nie popłynęli w rocznicowy rejs?

Adam Krzykowski: - Mieliliśmy taki zamiar, ale ze względu na reorganizację Jacht Klubu „Kotwica”, od którego wypożyczamy jednostki do naszych wypraw, nie było to możliwe. W tym roku nie było już problemu.

- Skąd pomysł rejsu śladami Orła?

Edward Kinas: - Bractwo Okrętów Podwodnych od chwili swego powstania organizuje wiele przedsięwzięć historycznych związanych z Polską Marynarką Wojenną, a szczególnie okrętami podwodnymi. Za środek transportu służą nam jachty.

- Dlaczego jachty?

AK: - Najprostsza odpowiedź jest taka: czym jak nie jachtem? To najtańszy i najbardziej ekonomiczny sposób. Jest też tak, że dla podwodniaka pływanie „po powierzchni” jest swego rodzaju atrakcją. Poza tym, każdy z nas kiedyś przechodził na jachtach szkolenie, posiadamy

odpowiednie patenty, więc ten rodzaj pływania nie jest dla nas nowością.

EK: - Pierwszy był rejs do Narwiku zorganizowany przez wieloletniego marynarza okrętów podwodnych, Ryszarda Pinkiewicza. Później popłynęliśmy do szwedzkiego miasteczka Mariefred, leżącego nad jeziorem Mälaren, gdzie po wybuchu wojny internowano nasze okręty podwodne *Sęp*, *Żbik* i *Ryś*. Uczestniczyliśmy tam w bardzo hucznych uroczystościach z udziałem władz szwedzkich, podczas których odsłonięto pamiątkowy kamień związany z tym wydarzeniem. Następna była wyprawa na Morze Śródziemne, gdzie płynęliśmy szlakiem naszych okrętów podwodnych, „strasznych bliźniaków”, jak je nazywano, *Sokoła* i *Dzika*. Byliśmy m.in. w miejscu ich postoju, odsłonięliśmy na Malcie związaną z nimi tablicę pamiątkową. Nieco innym przedsięwzięciem historycznym był wyjazd, w 2000 roku, na światowy kongres podwodników w Sankt Petersburgu. Tam też popłynęliśmy jachtem, co było swego rodzaju sensacją. Wracając, zacumowaliśmy w Tallinie, miejscu internowania

Orła, rozmawialiśmy z dyrektorem bazy, gdzie okręt stał, z tamtejszymi ludźmi.

- Jak Estończycy wspominają to wydarzenie? W końcu ucieczka Orła była dla nich swego rodzaju dyshonorem, a jedną z konsekwencji było wprowadzenie przez Rosjan na wody terytorialne tego kraju własnej floty, a w przyszłości całkowita utrata niepodległości...

EK: - Nie zauważyliśmy jakichś negatywnych emocji wobec Polaków.

AK: - Przypomnijmy, że nasza załoga rycersko zachowała się wobec dwóch pojmanych żołnierzy estońskich, wypuszczając ich na wolność, a nawet dając im żywność i pieniądze na podróż powrotną.

EK: - W Tallinie, w miejscu internowania okrętu, jest tablica upamiętniająca *Orła*. Myślę, że upłynęło już tak dużo czasu, że wszelkie negatywne emocje związane z tym wydarzeniem są przeszłością.

- Tak więc rejs śladami Orła to logiczne następstwo waszych poprzednich wypraw.

AK: - Dokładnie tak. Planujemy odcumować w niedzielę, 12 września, w go-



Część załogi jachtu Legia. Pierwszy z lewej kapitan jednostki, Waldemar Turski.

dzinach porannych, z Basenu Prezydenta w Gdyni. Będzie nam prawdopodobnie towarzyszył okręt podwodny, który odprowadzi nas na redę.

- Ile osób weźmie udział w rejsie?

AK: - Osiemnaście. Zależało nam na tym, żeby każdy z załogantów wniósł coś do wyprawy. Płynie z nami na przykład nasz skarbnik Tadeusz Grzesiukowski, który, mimo że nie pływał na okrętach podwodnych, pisze kronikę ORP *Sęp*, od kilku lat wertując wszelkie możliwe dokumenty na ten temat. Cały rejs przepłniony będzie duchem wspomnień historycznych. Bierzymy ze sobą Lecha Trawickiego z Muzeum Marynarki Wojennej, który wie bardzo dużo na temat *Orla*, będziemy się tą historyczną wiedzą dzielili.

EK: - Będziemy też mieli na pokładzie członka Bractwa nadal służącego w Dywizjonie Okrętów Podwodnych.

- Z Gdyni popłyniecie do Tallina...

EK: - Tak, przybędziemy tam kilka dni przed rocznicą zawinięcia *Orla* do tego portu.

AK: - Co ciekawe, strona estońska wcześniej przygotowała, nic nie wiedząc o naszej wyprawie, wielką uroczystość związaną z zawinięciem i ucieczką *Orla*. Gdy się dowiedzieli, że przyplwamy,

rozszerzyli program imprezy, dostosowując ją do naszego pobytu. Planowane jest oficjalne spotkanie z komendantem garnizonu, z naszym przedstawicielem dyplomatycznym, władzami miasta. Zabieramy ze sobą nasz nowy sztandar BOP - zamierzamy upamiętnić ten dzień poprzez prezentację sztandaru przed tablicą poświęconą *Orłowi*.

EK: - Nasza ambasada sygnalizuje, że będziemy tam mile widziani. Z Tallina będziemy wychodzić 18 września, czyli tego dnia i o tej samej porze, kiedy *Orzeł* stamtąd uciekał - chcemy przekonać się, jak to mogło wówczas wyglądać. Potem podpłyniemy pod Gotlandię, w pobliże miejsca, gdzie nasza załoga wysadziła estońskich marynarzy. Złożymy tam kwiaty.

AK: - Mamy też zamiar wyrzucić w pobliżu Gotlandii butelki z wiadomością o naszej wyprawie i jej celach. Włożymy tam pamiątki, a ewentualnych znalazców uhonorujemy. Potem przepłyniemy wokół Gotlandii i wejdziemy do portu Visby, stolicy tej wyspy. I tam najprawdopodobniej zakończymy rejs i wrócimy do domu. Jesteśmy niestety ograniczeni dwutygodniowym terminem i choć mielibyśmy chęć popłynąć w kilka innych miejsc, nie będziemy w stanie. Wracamy 25 września.

EK: - Płyniemy dwoma jachtami: *Kapitan III Legia*. To jednostki, które mogą pomieścić po dziesięciu członków załogi. Będą obsadzone przez marynarzy mających wszelkie potrzebne uprawnienia.

- Wokół *Orla* znowu jest nieco szumu, w lipcu na poszukiwania wyruszył okręt hydrograficzny Marynarki Wojennej *Heweliusz* (o tej wyprawie piszemy obok, na str. 18 - red.).

AK: - Tak, a nasza wyprawa to jeszcze jeden przyczynek, by pamięć o bohaterstwie załogi tego okrętu trwała. Chcemy, żeby nad rejsem miał patronat nowy dowódca marynarki wojennej, admirał Tomasz Mathea, który jest, notabene, byłym podwodniakiem oraz członkiem naszego Bractwa.

- Panowie oczywiście również służyli na okrętach podwodnych...

EK: - Zgadza się, ja jestem nawet już dosyć starym podwodnikiem, na okręty podwodne przyszedłem bowiem w 1958 roku, kiedy jeszcze w służbie były wszystkie przedwojenne jednostki *Sęp* i *Żbik*, i *Ryś*. Służyłem na okrętach przez jedenaście lat, w tym na *Kujawiaku* również jako dowódca, potem też na *Bieliku*. Dodam, że wśród naszych braci mamy takich, którzy służyli jeszcze na *Sępie*.

AK: - Ja z kolei służyłem na *Dziku*, *Wilku*, *Orle* i *Kondorze*. Doświadczyłem tego co koledzy, służba na okrętach podwodnych pozostawia po sobie piętno, a podwodnikiem człowiek staje się na całe życie.



Kapitan Jerzy Grudziński, dowódca *Orla*.



ORP *Orzeł*.

270 kilometrów kwadratowych przeczesanych

Heweliusz wchodzi do gdyńskiego portu.

Fot. Tomasz Falba



Orzeł

wciąż poszukiwany

Nie powiodła się kolejna, tym razem podjęta przez ORP *Heweliusz*, próba odnalezienia wraku legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*. Pojawiła się za to nowa hipoteza próbująca wyjaśnić zagadkę jego zaginięcia.

Okręt hydrograficzny *Heweliusz* wyszedł z Gdyni 6 lipca, a wrócił 24 sierpnia, po pokonaniu 7 tysięcy mil morskich. Trasa jego prawie dwumiesięcznego rejsu wiodła przez Bałtyk, cieśniny duńskie na Morze Północne, potem przez Kanał La Manche i Zatokę Biskajską na Atlantyk i z powrotem. Po drodze okręt wszedł do portów w Casablance, Santa Cruz de Tenerife, Cherbourgu i Bergen.

Na pokładzie była grupa 30 podchorążych drugiego roku Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii

Marynarki Wojennej w Gdyni, którzy odbywali tam praktykę nawigacyjną. Ich szkolenie było główną przyczyną rejsu *Heweliusza*. Ale nie jedyną. W drodze powrotnej, w dniach od 7 do 15 sierpnia, okręt przeprowadził na Morzu Północnym (w rejonie oddalonym o około 130 mil morskich na południowy-zachód od południowego krańca Norwegii) poszukiwania wraku najsłynniejszego polskiego okrętu – okrętu podwodnego *Orzeł*.

Zbudowany tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej, został internowa-



Fot. Tomasz Falba

Kapitan Piotr Tarnowski nie ma poczucia klęski.

ny w Estonii, skąd uciekł i bez map przedarł się do Wielkiej Brytanii. Szczęście nie opuszczało okrętu także w trakcie służby u boku aliantów. *Orzeł* zatopił transportowiec *Rio de Janeiro* demaskując w ten sposób niemieckie plany inwazji na Norwegię.

Niestety, historia *Orla* zakończyła się na przełomie maja i czerwca 1940 roku. Okręt wyszedł na patrol na Morze Północne i już z niego nie wrócił. Okoliczności jego zaginięcia do dzisiaj nie zostały ostatecznie wyjaśnione.

Jak dotąd trzykrotnie próbowano odnaleźć wrak *Orla*. Pierwsze dwie próby podjęła Marynarka Wojenna. Latem 2005 roku polscy oficerowie brali udział w pracach sondażowych prowadzonych na Morzu Północnym przez holenderski okręt hydrograficzny *Snellius* (we współpracy z brytyjskim okrętem *Echo*). Niecały rok później w rejon potencjalnego zatonięcia *Orla* udał się po raz pierwszy *Hewe-*

liusz, który poszukiwał wraku przy okazji rejsu na międzynarodową konferencję oceanograficzną w Londynie.

Trzecią próbę odnalezienia legendarnego polskiego okrętu podwodnego podjęła Morska Agencja Poszukiwawcza, organizacja pasjonatów historii i nurkowania. W lipcu 2008 roku jej członkowie wyruszyli na Morze Północne na pokładzie statku badawczego Instytutu Morskiego w Gdańsku *Imor*.

Wszystkie te próby okazały się daremne. Za taką też uznać należy tegoroczną akcję *Heweliusza*. Okręt, przy pomocy sonaru holowanego, przez osiem pełnych dób przeczesywał Morze Północne. Sprawdzono dno o powierzchni około 270 kilometrów kwadratowych.

- I nic - przyznaje kapitan Piotr Tarnowski, dowódca pionu hydrograficznego *Heweliusza*. - Nie udało nam się natrafić nie tylko na szczątki *Orla*, ale nawet na jakikolwiek inny obiekt.

Tarnowski podkreśla jednak, że nie ma poczucia klęski. Dzięki tegorocznym badaniom *Heweliusza*, kolejny obszar potencjalnego zatopienia *Orla* został sprawdzony i zarazem wykluczony z dalszych poszukiwań.

- Można śmiało powiedzieć, że w tym rejonie wraku *Orla* nie ma - przekonuje Tarnowski. - To mały, ale ważny krok naprzód.

Przyłączamy się do tego stwierdzenia. *Heweliusz* wykonał dobrą robotę. Było-



Fot. por. Piotr Barczyk

Osiem dni i osiem nocy trwały badania.

by dobrze, aby tradycja poszukiwań *Orla* przy okazji takich rejsów jak tegoroczny, została utrzymana i także w przyszłym roku okręt udał się na Morze Północne. Badania trzeba kontynuować aż do szczęśliwego finału.

Na pewno zaś trzeba przeszukać rejon wskazany przez jednego z pasjonatów dziejów *Orla*, Tomasza Kawę, który niedawno opublikował w internecie (na www.orzelsearch.com) raport poparty kilkuletnimi poszukiwaniami. Wynika z niego, że *Orzeł* został 3 czerwca 1940 roku omyłkowo zatopiony przez brytyjski samolot. Miejsce to znajduje się około 100 mil morskich od dotychczas przeszukanych obszarów.

Tomasz Falba



Fot. por. Piotr Barczyk

Orla szukano przy pomocy sonaru holowanego.



Hydrografowie z *Heweliusza* wykonali dobrą robotę.

Fot. por. Piotr Barczyk

Morze specjalistów



20 września w Gdyni dojdzie do spektakularnego spotkania. Odbędzie się Powszechny Zjazd Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich.

- To pierwsze tego rodzaju spotkanie organizowane w Polsce po przełomie 1989 roku - mówi dr Piotr Dwojacki, inicjator i koordynator zjazdu. - Zainteresowanie jest spore. Jak do tej pory przyjazd na Wybrzeże zadeklarowało ponad dwustu specjalistów z całego kraju.

Dwojacki jest ekonomistą związanym z Wyższą Szkołą Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni (WSAiB), jednym z aktywniejszych na rzecz branży morskiej ludzi w Polsce. Do swojego pomysłu przekonał kilku innych podobnych mu entuzjastów i w efekcie doprowadził do zwołania Zjazdu, który udało się, co sam z dumą podkreśla, zorganizować przy minimalnym nakładzie finansowym.

„Celem Zjazdu jest udział w tworzeniu polityki transportowej Polski, w tym wiązanie polskiego wybrzeża (od Świnoujścia do Elbląga) ze szlakami transportowymi lądowymi i śródlądowymi, w tym drogami wodnymi spełniającymi standardy międzynarodowe.” - tak organizatorzy zjazdu (oficjalnie jest nim WSAiB) uzasadniają swój pomysł.

Ale, jak przekonuje Dwojacki, celów jest znacznie więcej. Chodzi m.in. o to, aby w końcu stworzyć miejsce spotkania i wymiany myśli osób związanych z polską gospodarką morską i w ogóle morzem. Stąd zaproszenie na zjazd wystosowano także np. do historyków morskich.

Spotkanie będzie miało formę czterech paneli dyskusyjnych. Będzie panel odrzańsko-wiślany poświęcony sprawom zagospodarowania rzek i żeglugi śródlądowej, panel dotyczący rozwoju portów i miast portowych, a także zagospodarowania terenów nadbrzeżnych, panel o prawno-finansowych aspektach gospodarki morskiej i zagospodarowania rzek oraz panel historyczny, poświęcony polskiemu morzu i rzekom.

Panele odbywać się będą w kilku miejscach w Gdyni, m.in. na statku-muzeum *Dar Pomorza*, w Akademii Morskiej i Akademii Marynarki Wojennej. Zjazd rozpocznie się o g. 10 i zakończy około 18. Ale już zapewne w przeddzień dojdzie do pierwszych spotkań. Tego dnia planuje się m.in. odprawienie mszy w intencji ludzi morza. Być może także niektóre dyskusje przeciągną się jeszcze na dzień pozjazdowy.

Wśród prelegentów pojawią się prezes Ligi Morskiej i Rzecznicy Andrzej Królikowski, sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Jerzy Uziębło, czy prof. Jerzy Młynarczyk, rektor WSAiB, a przy tym wybitny znawca prawa morskiego. Gośćmi będą nie tylko Polacy, ale także Czesi zainteresowani rozwojem wodnych dróg śródlądowych pomiędzy naszymi krajami.

Plonem Zjazdu ma być publikacja zbierająca padające na nim głosy. Organizatorzy zapowiadają również podpisanie kilku oficjalnych dokumentów i deklaracji. Ma dojść m.in. do odnowienia Porozumienia Wisła-Odra-Bałtyk, powo-

łania Polsko-Czeskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej oraz ogłoszenia projektu rozwoju działalności Pomorskiego Klastra Morza i Zlewiska Wisły.

Dr Dwojacki liczy na to, że zjazdy staną się imprezą cykliczną i odbywać się będą co roku. Ma też nadzieję, że w przyszłości, w miarę wzrostu zainteresowania nimi, uda się je rozszerzyć do kilku dni.

- Chciałbym, aby zjazdy stały się prawdziwym świętem wszystkich ludzi morza w Polsce - przekonuje. - Niektórzy już pytali się mnie, dlaczego w nazwie nie znaleźli się np. marynarze. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby tak się stało. Takie głosy dobrze wróżą na przyszłość.

Tomasz Falba

**Dr Piotr Dwojacki,
inicjator i koordynator
zjazdu, liczy, że stanie
się on imprezą
cykliczną.**

i

Zainteresowanych zjazdem odsyłamy do jego oficjalnej strony internetowej, którą można znaleźć pod adresem: <http://zjazdmorski.blogspot.com>



Morze na jeziorze

Port morski nad jeziorem Silm.

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 Iławy. Reporterzy „Naszego MORZA” odwiedzili Badawczo-Szkoleniowy Ośrodek Manewrowania Statkami Fundacji Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska, który od trzydziestu lat przy pomocy pływających modeli szkoli kapitanów, starszych oficerów i pilotów portowych z całego świata.

- Teraz pańska kolej - mówi Ryszard Kamiński, inżynier pracujący w Ośrodku i przekazuje mi ster. Chwytam niepewnie za kółko o średnicy zaledwie kilku centymetrów.

Kręcę delikatnie raz w jedną, raz w drugą stronę. Statek reaguje powoli. Jak dla mnie za wolno. Zanim wróci do wcześniejszej pozycji mija kilka sekund. Przy

szybkości modelu, którą teraz rozwijamy, a odpowiadającej jakimś 18 węzłom, o kolizję nietrudno.

Przed sobą widzę tor wodny. Wije się zakolami. Sprawy nie ułatwia fakt, że mostek znajduje się z przodu. Na nic nie przydaje się doświadczenie wyniesione z pływania jachtami motorowych, którym steruje się z rufy.

Chcąc ominąć dużą, czerwoną boję, która pojawia się przed nami, reaguję trochę za nerwowo i już nie udaje mi się wyrównać kursu. Burta, z impetem, uderzamy w przeszkodę.

W desperacji próbuję jeszcze wykręcić w drugą stronę. Nie daję jednak rady i ostatecznie tracę panowanie nad jednostką. Siedzący obok mnie Kamiński ze śmiechem przejmuje sterowanie.

- Niech się pan nie martwi. Proszę popatrzeć jak poobijane są burty innych statków. Tutaj to normalka - pociesza mnie i klepie po ramieniu.

Francuski impuls

Badawczo-Szkoleniowy Ośrodek Manewrowania Statkami (dalej: Ośrodek) ukryty jest w podiławskich lasach. Niełatwo tam trafić. Jadąc od strony Gdańska, za Suszem trzeba skręcić w las i pojechać drogą na Kamionkę. Potem skręcić jeszcze raz, aby stanąć wreszcie przed bramą.

Obiekt położony jest malowniczo nad małym, urokliwym, 50-hektarowym jeziorem Silm, w głębi jednej z jego zatok. Dookoła panuje niczym niezmacona cisza. Sielanka.

Ten spokój był jednym z powodów, dla których Ośrodek został zbudowany właśnie tutaj. Wcześniej bowiem znajdował się nad położonym nieopodal Jeziorakiem. Warunki atmosferyczne panujące nad tym najdłuższym jeziorem w Polsce, a także nieustanne zainteresowanie turystów, którzy przeszkadzali w pracy, doprowadziły do zmiany lokalizacji.

Teraz rzadko tutaj zaglądający turyści nie są już problemem. Nie znaczy to jednak, że obiekt jest całkowicie dla nich zamknięty. Co jakiś czas, oprowadzani przez pracowników Ośrodka, zwiedzają go w zorganizowanych grupach.

Jak nam wyjaśnił Jacek Nowicki, dyrektor obiektu, związany z nim od powstania, jego historia zaczęła się na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia, kiedy to w polskiej flocie handlowej pojawiły się pierwsze stutysięczniki. Ogromne statki zawijać miały do budowanego właśnie Portu Północnego w Gdańsku. Nie było łatwo nimi manewrować. Polscy oficerowie musieli się tego gdzieś nauczyć. Wyślano ich do Francji, gdzie istniał specjalny ośrodek szkolący w manewrowaniu kolosami. Był to obiekt niezwykle. Kursanci uczyli się bowiem kierowania statkami, ćwicząc to na ich wielokrotnie pomniejszonych modelach.

Wkrótce pomyślano, aby zbudować taki obiekt także w Polsce. Pierwszy kurs „na modelu” zorganizowano w 1980 roku w oparciu o ośrodek doświadczalny, jaki Politechnika Gdańska miała od lat pięćdziesiątych w Iławie, nad wspomnianym wyżej Jeziorakiem.

Pionierskim modelem była jednostka, odtwarzająca pływający wtedy w barwach Polskiej Żeglugi Morskiej, zbiornikowiec *Zawrat*. Został on sfinansowany z funduszu prewencyjnego Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta i na część sponsora nazwany jego imieniem. Model pływa do dzisiaj po jeziorze Silm i jest najstarszą jednostką w Ośrodku.

Po dziesięciu latach obecności nad Jeziorakiem zakończono tworzenie ośrodka nad jeziorem Silm i od tej pory szkolenia z manewrowania statkami na ich pomniejszonych modelach, realizowane jest w tym miejscu.

W tej chwili jest to jeden z zaledwie pięciu tego rodzaju ośrodków na świecie (inne znajdują się we Francji, Wielkiej

Brytanii, Stanach Zjednoczonych i Australii). Starszy od niego jest tylko obiekt we Francji. Polski ośrodek jest za to największy z nich wszystkich. Jak do tej pory z jego usług skorzystało 3,5 tysiąca kapitanów, starszych oficerów i pilotów portowych z 50 krajów ze wszystkich kontynentów. Niektóre rejony, np. Skandynawia, zostały wręcz zmonopolizowane przez polski Ośrodek. Obecnie obiektem nad jeziorem Silm zarządza Fundacja Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska z siedzibą w Gdańsku. Tworzą ją Politechnika Gdańska, Akademia Morska w Gdyni i miasto Iława.

Ośrodek robi ogromne wrażenie na tych, którzy widzą go pierwszy raz. No bo jak nie dziwić się, kiedy widzimy portowe nabrzeża, pirsy, śluzy, most, a w końcu cumujące przy nich, różnego rodzaju statki, wszystkie odwzorowujące prawdziwe obiekty, ale odpowiednio pomniejszone, w skali 1:16 czy 1:24. Chodząc wśród tego wszystkiego, człowiek czuje się jak Guliwer.

Wrażenie niezwykłości pogłębia otoczenie. W lesie, nad cichym jeziorem, można się spodziewać wszystkiego, ale



Dyrektor Ośrodka Jacek Nowicki na jednym z modeli.



Ryszard Kamiński z wprawą steruje pomniejszonymi statkami.



Badawczo-Szkoleniowy Ośrodek Manewrowania Statkami Fundacji Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska.

nie widoku, który zwykle podziwiać możemy tylko w portach czy na morzu. Szczególnie, kiedy zobaczymy to wszystko w ruchu.

Po jeziorze Silm pływa osiem modeli wielkich statków. Z niesłychaną drobiazgowością odwzorowują one w odpowiedniej skali: dwa zbiornikowce - VLCC o nośności 280 tysięcy ton i LCC o nośności 150 tysięcy ton, masowiec typu Panamax o nośności 52 tysięcy ton, statek roro o nośności 21 tysięcy ton, kontenerowiec postpanamax o zdolności przewozowej 7100 TEU, jednostkę do przewozu gazu skroplonego (LNG) o pojemności 140 tysięcy m³, statek typu FPSO i prom pasażersko-towarowy.

Wszystkie modele napędzane są silnikami elektrycznymi zasilanymi z baterii prądu stałego. Odpowiednie systemy sterujące nadają im charakterystyki silników spalinowych lub turbinowych. Sterowanie odbywa się jak na jednostkach rzeczywistych. Na modelach umieszczone zostały GPS-y, które drogą radiową

przekazują do Ośrodka dane dotyczące swojego aktualnego położenia. Dzięki temu instruktor może na bieżąco, nie ruszając się z sali wykładowej na krok, „widzieć”, jak radzi sobie kursant, czy korygować i omawiać błędy popełnione przy prowadzeniu jednostki.

Modele wyposażone są w dziobowy i rufowy ster strumieniowy. Symulują one działanie klasycznych sterów, a w razie potrzeby także holowników odpychających bądź dociągających statek do nabrzeża. Ponieważ w rzeczywistości największe zbiornikowce poruszają się w portach wyłącznie przy pomocy holowników, zbudowano także model takiej jednostki do nauki współpracy z nią w czasie manewrów.

Modelami pływa się samemu albo z instruktorem. Steruje się z nimi z miejsc, skąd robi się to na prawdziwych statkach. Ważne, aby kursant widział z modelu wodę w taki sposób, w jaki widzi ją na normalnym statku. Kiedy patrzymy na to z boku, przestajemy się dziwić, że budzi

to sensację wśród turystów. Surrealistycznie wygląda bowiem model z wystającymi z niego ludzkimi głowami.

Zrobione z laminatu jednostki, pomimo tego, że niektóre mają już za sobą kilkanaście lat eksploatacji, są w dobrym stanie. Poinformowano nas, że co roku, po zakończeniu cyklu kursów, są wyciągane z wody, poddawane gruntownemu przeglądowi i w razie potrzeby, naprawiane.

Dzięki uprzejmości dyrektora Nowickiego także i my mogliśmy przekonać się, jak w praktyce wygląda prowadzone w Ośrodku szkolenie. Trenowaliśmy na jednostce o nazwie *Kołobrzeg*, niemal 10-metrowej długości modelu promu pasażersko-towarowego o pojemności 20 tysięcy ton i prędkości odpowiadającej w rzeczywistości 18 węzłom.

Wchodzimy do Antwerpii

Akweny treningowe Ośrodka zajmują większość powierzchni jeziora Silm. Noszą malownicze nazwy w rodzaju „Kanał Pi-



Autor tekstu także spróbował manewrów.



Modele w trakcie ćwiczeń.



Cumowanie do nabrzeża.

lotów”. Zostały tak zaprojektowane, aby maksymalnie realistycznie oddawały warunki panujące na akwenach uchodzących za szczególnie trudne do nawigacji.

Większość z torów treningowych została tak zbudowana, aby odwzorować wpływ typowych czynników oddziałujących na statek w trakcie manewrowania, m.in. efekt ściany, dryf wiatrowy czy osiadanie. Kursanci mają do dyspozycji kilka basenów portowych o różnej głębokości i konfiguracji. Można w nich ćwiczyć cumowanie zarówno samodzielnie, jak i przy współpracy z holownikami.

Modele pływają torami wodnymi oznaczonymi bojami, stawami i nabieżnikami. Ich układ został tak dobrany, aby raczej utrudnić niż ułatwić manewrowanie kierującym nimi ludziami. Trzeba się mocno „nakręcić” sterem, żeby bez błędu przejść całą trasę.

Aby maksymalnie wykorzystać okres szkolenia, zminimalizowano czas przebywania na otwartych wodach jeziora Silm na rzecz manewrów prowadzonych na trudniejszych akwenach ograniczonych pod względem powierzchni i głębokości. Z tego powodu, kierujący modelem musi nieustannie uważać na to, co się dzieje na akwencie treningowym. Zarówno ze względu na ich ukształtowanie jak i obecność innych jednostek. Ich mijanie, szczególnie w kanałach jest, wbrew pozorom, jednym z trudniejszych elementów całego szkolenia.

W rzeczywistości żegludze nie tylko jednak obiekty hydrotechniczne, czy ruch innych jednostek stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa. Na zachowanie się statku wpływają również warunki meteorologiczne czy prądy morskie. Także te czynniki wzięto pod uwagę projektując Ośrodek nad jeziorem Silm. Większość akwenów została tak zbudowana, aby umożliwić oddziaływanie wiatru o sile odpowiedniej do skali modeli.

W Ośrodku odtworzono także warunki panujące na rzece. Trzy specjalne wytwornice są w stanie w sztuczny sposób wytworzyć w niej prąd o prędkości do czterech węzłów. Wytwornice można także ustawić w inny sposób, tak aby generowały prąd również na innych akwenach ćwiczebnych.

Choć większość z nich odtwarza sytuacje typowe, niektóre zostały zbudowane po to, aby kursanci mogli zetknąć się na nich z bardziej konkretnymi problemami. Stąd np. na jeziorze Silm odtworzono szczególnie trudną do pokonania służę portu w Antwerpii. Model, którym pływamy

liśmy ma szerokość 1,78 cm, a śluza 2 metry. Zapas wolnego miejsca wynosi więc zaledwie 22 centymetry. Jak się przekonaliśmy, „wpasowanie się” w tak niewielką przestrzeń nie jest prostą sprawą. Mają z tym kłopoty nawet bardzo doświadczeni marynarze.

Nad jeziorem Silm powstały także akweny odwzorowujące elementy Kanału Sueskiego, podejścia do portu w Göteborgu, Vancouver czy Gdyni. Ośrodek ma też możliwość odtwarzania, na życzenie kursantów, innych szczególnie trudnych do nawigacji obszarów morskich.

Lepsze od komputerów

Choć odbycie szkolenia, o którym mówimy, nie jest wymagane przez międzynarodowe przepisy, Ośrodek nie narzeka na brak zainteresowania. I pomimo że podstawowy kurs nie jest tani, bo kosztuje 5,6 tys. euro, armatorzy nie skąpią pieniędzy. To żaden koszt w porównaniu z zapewnieniem bezpieczeństwa ładunkowi wartemu nieraz setki milionów euro. Armatorzy wychodzą zapewne z założenia, że warto go ponieść, by w zamian wiozący ładunek ludzie byli dobrze przygotowani do transportu.

Szkolenia są kameralne. Zwykle trwają 5 dni i bierze w nich udział 8 osób. Nad jeziorem Silm spędzają całe dnie, a czasem i noce, bo wykonywanie niektórych manewrów trenowane jest także po zmierzchu. Część kursu to teoria, jednak większość zajęć to praktyczne manewrowanie, około 50 godzin. Kadre stano-

wią wybitni naukowcy, piloci i kapitanowie z Polski.

Ośrodek działa od kwietnia do października. Ćwiczenia prowadzone są niezależnie od pogody. Kursantom siedzącym w szczelnych nadbudówkach, nie przeszkadza ani deszcz, ani wiatr. Rocznie udaje się w Ośrodku przeprowadzić około 30 kursów różnego rodzaju i o różnym stopniu zaawansowania. Dlatego bywa, że kapitanowie czy piloci portowi przyjeżdżają nad jezioro Silm nie tylko raz.

- O tym co i w jaki sposób tutaj poznaję, mogę mówić w samych tylko superlatywach - mówi jeden z uczestników kursu, kapitan z dwudziestoletnim stażem w pływaniu. - To najlepszy sposób na naukę manewrowania dużymi statkami jaki wymyślono.

Nie jest to głos odosobniony. Dyrektor Ośrodka Jacek Nowicki podkreśla, że na świecie nie ma symulatora komputerowego, który by dawał takie możliwości, jak pływanie na modelach. Powodów, dla których tak jest, jest przynajmniej kilka.

- Model jest prawdziwym obiektem pływającym i jego zachowanie lepiej odwzorowuje rzeczywisty ruch statku niż najlepszy nawet model matematyczny. Ponadto, nie bez znaczenia jest fakt psychologiczny, że jak się uderzy w coś na treningu, to się uderzy naprawdę i można to poczuć, i zapamiętać na długo. Dlatego symulatory komputerowe nie są nam na razie w stanie zagrozić - przekonuje dyrektor.

Tomasz Falba

Zdjęcia: Łukasz Głowala

Model przechodzi pod mostem.



Królewski jacht
Dannebrog w Gdańsku

Duński jacht
królewski Dannebrog.

Sędziwa uroda



Złocene
zdobienia na rufie.



Dzwon okrętowy
na pokładzie dziobówki.



Kabestan na pokładzie
„bankietowym” na rufie.

Królewskie jachty rzadko wizytują polskie porty. Kilkanaście lat temu na redzie gdyńskiego, kotwiczył krótko jacht króla Norwegii - *Norge*. Trudno jednak znaleźć ślady tej obecności na polskich wodach i nie sposób dociec, czy miała ona związek z pobytem króla na Wybrzeżu z oficjalną wizytą, podczas której odwiedził on m.in. Stocznice Marynarki Wojennej w Gdyni, bowiem do i z Trójmiasta JKM podróżował raczej samolotem.

Wizyta statku, który przedstawiamy, nie była nigdzie zapowiedziana. Przedstawiciel „*Naszego MORZA*” był jedynym reprezentantem polskich mediów, „witającym” w piątek, 23 lipca, około godz. 10.30 duński jacht królewski *Dannebrog*

przy wejściu do portu. Jacht zacumował następnie przy nabrzeżu WOC, w Basenie Władysława IV w Gdańsku. Niewielu dane było go podziwiać, gdyż skryty był za portowymi magazynami w zamkniętej części portu. W nielicznych oglądających budził szacunek urodą i szlachetnością sędziwej sylwetki.

Bez rozgłosu

Na pokładzie zbudowanego w 1931 roku klasycznego, wielkiego motorowego jachtu, przybył do Polski z krótką wizytą książę Danii, Henryk (Prins Henrik af Danmark), mąż Małgorzaty II - królowej Danii, wraz z kilkuosobową grupą zaproszonych gości. Wizyta miała charak-

ter prywatny, dlatego na nabrzeżu nie witali ich np. przedstawiciele władz lokalnych, a jedynie Julian Skelnik, honorowy konsul Królestwa Danii w Gdańsku. Nad przebiegiem królewskiej wizyty czuwał też ambasador Królestwa Danii w Warszawie Hans Michael Kofoed - Hansen.

Poprzedniego dnia królewski jacht z Danii gościł (podobnie, jak w Gdańsku - bez rozgłosu) w niemieckim porcie Sassnitz. Jacht opuścił gdański port około 19, w asyście jednostek patrolowych Straży Granicznej utrzymywanej aż do okolic Helu.

Dociekać w sprawie szczegółowego programu gdańskiej wizyty księcia kon-sorta nie będziemy, interesuje nas przecież przede wszystkim sam statek.

Jacht otrzymał imię wiążące się z państwowością Danii. *Dannebrog* pochodzi od *dan* - z fryzyjskiego „czerwony” i *brog* - z dolnoniemieckiego „tkanina”. Został zwodowany 26 maja 1932 roku z udziałem królowej Aleksandry, na której zamówienie go zbudowano, dla zastąpienia poprzedniego królewskiego statku - dwukominowego parowego bocznokołowca *Dannebrog* z roku 1879, powstałego w słynnej stoczni Burmeister & Wains Maskin og Skibsbyggeri. Budowa współczesnego *Dannebroga* trwała od 1931 roku w kopenhaskiej stoczni Naval Dockyard. Wprowadzenie statku do służby nastąpiło 26 maja 1932 roku.

Jacht służy jako siedziba oficjalna i prywatna rezydencja Jej Wysokości Królowej, Księcia oraz członków Rodziny Królewskiej, w czasie oficjalnych i prywatnych wizyt zamorskich oraz letnich rejsów po wodach duńskich. Może być też wykorzystany do zadań zwiadowczych i prowadzenia morskich akcji ratowniczych. W czasie zagrożenia lub wojny, jacht ma za zadanie pełnić funkcję statku szpitalnego.

300 tys. mil przebytych

Stalowy kadłub (z grubych, nitowanych do stalowej konstrukcji blach) ma szlachetne, smukłe linie i wydłużoną dziobnicę, w stylu historycznych, szybkich kliprów oraz eliptyczną (krążowniczą) rufę.



Szczególnie imponujące są złożone zdobienia z herbem na krążowniczej rufie.

Patrząc na jacht od burty możemy w nim wyróżnić dwie zasadnicze strefy. Dziobowa, „przed kominem” stanowi obszar głównie logistyczny i techniczny. Jest to rejon dla zakwaterowania załogi, wyposażony w lockery i chłodnie na wyposażenie i zaopatrzenie. W przedniej części znajduje się też część siłowni. „Za kominem” zaś część reprezentacyjna - mieszkanie królewskie, przewidziane do

przekształcenia w szpital dla poszkodowanych, kiedy statek pełni funkcję ratowniczą. Podczas wizyt w duńskich i obcych portach jacht wykorzystywany jest do organizacji przyjęć. Służy do tego przede wszystkim zadaszony, otwarty pokład w części rufowej oraz salon z sąsiadującą z nim częścią pokładu górnego.

Na apartamenty Jej Królewskiej Mości oraz Księcia Konsorta składają się m.in.



Wciągarka.



Na pokładzie.



Przy salonie na pokładzie górnym.



Pokład dziobówki.



Na skrzydle sterówki.



Z bliska...

gabinety, salon, jadalnia, sypialnia i salonik-recepcja.

Królowa i Księżę ponoć osobiście uczestniczyli w projektowaniu wyposażenia pomieszczeń statku i doborze mebli oraz wystroju, poza częścią umeblowania i zastawą stołową z poprzedniego *Dannebroga*.

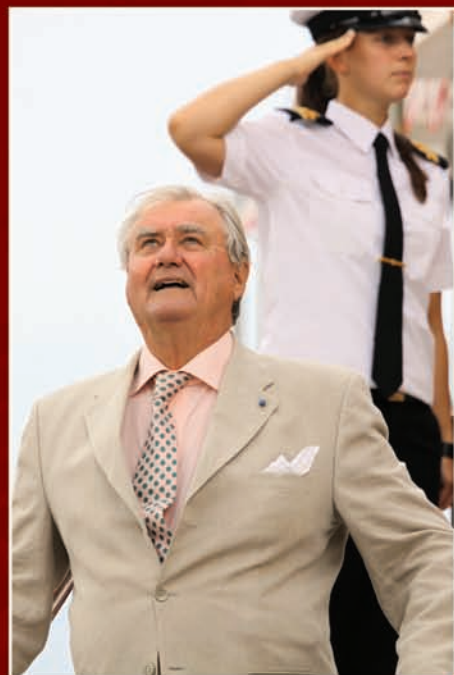
Jacht królewski jest w składzie floty Duńskiej Marynarki Wojennej. Posiada oficjalny numer proporca NATO - A 540, jednak nie nosi go na burcie jak większość okrętów, ale pozostaje pod zarządem szefa Morskiego Gospodarstwa Domowego Jej Królewskiej Wysokości, który jest w składzie osobowym Królewskiego Gospodarstwa Domowego.

Załoga składa się z 9 oficerów, 7 podoficerów i 36 najlepszych marynarzy, wybranych starannie z floty. Na pokładzie *Dannebroga*, podczas jego wizyty w Gdańsku, zauważyliśmy wśród załogi szeregowej przede wszystkim bardzo młodych ludzi. Oficerowie służą na królewskim jachcie zazwyczaj od 2 do 4 lat, natomiast marynarze do ok. roku.

Oprócz 52 członków załogi jacht mieści do 14 pasażerów - przedstawicieli rodziny królewskiej i zaproszonych przez nich gości. Niektóre źródła podają, że na statku znajdują się miejsca dla 58 członków załogi oraz 27 osób obsługi z Królewskiego Gospodarstwa Domowego i dla 14 pasażerów.

Od wprowadzenia do służby w 1932 roku, jacht przebył ponad 300 000 mil morskich i odwiedził większość portów

Prins Henrik af Danmark, mąż Małgorzaty II, królowej Danii.



Silownia.



Sterówka.

Danii, Grenlandii i wysp Faroe. Bywał w portach europejskich, szczególnie we Francji, a także odbywał rejsy po Morzu Śródziemnym i Karaibskim. Część wspólnie z jachtem *Norge* - Królewskim Jachtem Króla Norwegii.

W latach 1980-81 statek przeszedł remont kapitalny i modernizację mającą na celu przedłużenie żywotności jednostki poza przełom wieków. Jednym z ważniejszych udoskonaleń była wymiana silników napędu głównego. Stała dbałość o jednostkę i drobne remonty sprawiają,

że jacht prezentuje się wspaniale w najdrobniejszym szczególe. Szczególnie imponujące są złocone zdobienia z herbem na krążowniczej rufie.

Nie jest to duży statek, więc siłą rzeczy pomieszczenia załogi i korytarze są dość ciasne. Centrala manewrowo-kontrolna (CMK) silowni wielkością przypomina te na mniejszych od królewskiego jachtu, współczesnych holownikach.

**Tekst i zdjęcia:
Piotr B. Stareńczak**

KDM *Dannebrog* (A540) - charakterystyka podstawowa

sygnał wywoławczy	OUDA
stocznia	Naval Dockyard, Kopenhaga
położenie stępki	02.01.1931
wodowanie	10.10.1931
próby morskie z JKM na burcie	02.05.1932
wprowadzenie do służby / podn. bandery	26.05.1932
pennant number (numer burtowy wg NATO)	A540 (nie pokazywany na burcie)
długość całkowita	78,43 m
długość kadłuba	75,58 m
szerokość	10,40 m
zanurzenie	3,62 m (maks. 3,65 m)
wysokość najwyższego masztu	23 m
całkowita wysokość z masztami	32 m
wyporność	1238 t (wg niektórych źródeł 1225 t)
silniki napędu głównego	2 × B&W Alpha Diesel, 6T23L-KVO (zamontowane podczas modernizacji w latach 1980-81)
moc napędu głównego	2 × 870 KM
pedniki	2 śruby konwencjonalne
stery strumieniowe	1 dziobowy - Jastram o mocy 160 KM (zamontowany w 1988/1989)
silniki pomocnicze (zespołów prądotwórczych)	3 × Scania DS110l MO 1 (zamontowane podczas modernizacji w latach 1980-81)
moc zespołów prądotwórczych	3 × 136 kW
szybkość marszowa	13,5 węzła
szybkość maksymalna	15 węzłów (niektóre źródła podają 14,75 w.)
autonomiczność	3600 Mm (wg niektórych źródeł - przy prędkości marszowej zasięg autonomicznego pływania wynosi 3860 Mm, wg jeszcze innych - taka autonomiczność osiągnięta jest przy prędkości 13,9 węzłów)
uzbrojenie (do 1948 roku)	dwa działka salutowe kalibru 37 mm

Kapitänleutnant z Imielina

Władca . min

Nazwa jednostki - Grömitz - pochodzi od nadbałtyckiej gminy uzdrowskiej.

Jest wieczór, niecodzienny jak na Hiszpanię: Ferrol od dwóch dni tonie w ulewnym deszczu. Właśnie rozpakowałem swój plecak rozgaszczając się na pokładzie niemieckiej fregaty rakietowej *Sachsen*, na której spędzę kolejne dwa tygodnie. To mój „alternatywny” powrót z Hiszpanii, przez Zatokę Biskajską, Kanał La Manche i Morze Północne. Chcę trochę zasięgnąć języka, więc idę do mesy oficerskiej. Widzę tu sympatyczny polski akcent. Dzwon do wybijania szklanek, jaki tu wisi, ma wygrawerowaną nazwę *Dar Młodzieży* i jest prezentem jego oficerów dla „Saksonii”. Kilkanaście minut po mnie do grona dobijają oficerowie niszczyciela min, jaki zacumował przy naszej burcie. Od prawie pół roku operuje na Morzu Śródziemnym, jego eskadra przed paru

Sebastian Kruszona.



Na końcu hiszpańskiej Galicji, tam gdzie brzegi Europy zanurzają się w wodach Atlantyku spotygam... Władcę Min. W rozmowie nie potrzeba mi jednak znajomości tengwaru (mowy elfów z „Władcy Pierścieni”). Sebastian Kruszona, dowódca niszczyciela min *Grömitz*, mówi po polsku.



Dziobowi zabierają się za robotę.

dniami zjawiła się w Ferrol. Komendant *Sachsen*, Markus Nolte, którego czytelnicy „Naszego MORZA” znają już z poprzednich wydań magazynu (pisaaliśmy o nim w numerze z czerwca 2010 r. – red.), wie, że chętnie mówię po polsku.

- Chcesz pogadać z ziomem?! - śmieje się z drugiego końca masy. Przerywam rozmowę, patrząc na oficerów stojących obok niego. Jeden z nich uśmiecha się pełną gębą. - Nie gadaj, że mówisz po polsku?! - brzmi na cały regulator jego głos.

- Panowie, przepraszam, ojczyzna wzywa - mrugam do moich rozmówców i wraz ze szklanką obieram nowy kurs.

- Serio, jesteś z Polski? A skąd? - pytam zaciekawiony.

- Z Imielina (urodzony w Tychach)! - Sebastian stuka swoim piwem o moje. Na jego pagonach widnieją belki Kapitänleutnanta - kapitana marynarki, na piersi nazwisko, z pięknym „sz” w centrum: Kruszona. Następnego dnia idę dowiedzieć się więcej o niszczycielu min i jego „Sta-

rym”. Chociaż nazwisko zdaje się sugerować drobną osobę, Kruszona jest kapitanem „rodem z powieści”: kawał chłopca, który może przekrzyknąć sztorm i pewnie mógłby nieźle przywalić... w stół. Ale jego szeroki uśmiech i skromność czynią go tak sympatycznym, że zaczynam żałować, iż nie zakwaterowałem się na jego okręcie.

Niszczyciel min wchodzi obecnie w skład stałej grupy natowskiej zwalczającej miny: Standing NATO Mine Counter Measure Group 2. Sebastian ze swoją liczącą 35 osób załogą jest, a to na Morzu Śródziemnym, a to na Atlantyku. Kiedy *Grömitz* wróci do portu macierzystego, Kilonii, a miało to nastąpić w sierpniu - będzie miał kolejne 17 tys. mil morskich na koncie, blisko 31 500 km.

- Nazbierało się tego - kapitan uśmiecha się pod nosem. - W sumie odwiedziły osiemnaście portów.

W centrum uwagi i pracy jednostki są miny. W ramach SNMCMG2 niszczyciel

ćwiczy z innymi wszystkie aspekty niszczenia podwodnych pułapek. Grupa kierowana jest przez włoski niszczyciel *Granatiere*, poza nim w jej skład wchodzi jeszcze jeden okręt z Włoch i - po jednym - niszczyciele z Grecji, Hiszpanii, Turcji oraz niemiecki *Grömitz*. Eskadra zaopatruje się w europejskich portach śródziemnomorskich, odwiedza również Casablankę i Algier. Tutaj wspólnie z NATO-owską grupą ćwiczą okręty marokańskie i algierskie. Te niezwykle manewry wzbogacają załogi o nowe doświadczenia.

- Ale ćwiczenia to nie wszystko? - pytam.

- Nieee, regularnie znajdujemy bardzo realne cele - Sebastian uśmiecha się pod nosem. - Tego rodzaju złomu jest niestety jeszcze bardzo dużo w morzach...

Kapitan pokazuje mi filmy nakręcone za pomocą kamer swoich dwóch „Pinguinów”. To bezzałogowe, podwodne mini pojazdy, za pomocą których załoga może obejrzeć z bliska, co wykryły sona-



Atrapa ćwiczebna jednej z najgorszych, samozagrzebujących się w dnie min.



Master & Commander w swojej kabine. W tle zdjęcia pociech i żony.



Sebastian Kruszona na mostku z swoimi oficerami.



Przygotowania do odejścia od burty Sachsen.

ry. Znajdują się w hangarze, na rufie okrętu i za pomocą dźwigu opuszczane są do wody. „Pingwiny” są zdalnie sterowane z pokładu *Grömitza*. Służą nie tylko do filmowania, za ich pomocą do znalezionej miny można przyczepić ładunek detonujący, niszczący minę. To nie Pinguin tylko Seefuchs!

Patrząc na monitor mam wrażenie, jakbym oglądał zdjęcia z filmu Jamesa Camerona. Tyle, że brak podkładu muzycznego i zamiast wraku *Titanica* widzę przedziwne monstrum z czasu II wojny światowej.

Te stare miny są jednak pestką, prawdziwym wyzwaniem są dzisiejsze, które konstruowane są z dużo większą prześlnością.

- Najgorsze są miny, których forma pozwala po wyrzuceniu za burtę, opadać na dno kursem podobnym do lotu opadającego liścia - Sebastian pokazuje mi ćwiczebną minę o takiej formie. - Potrafią się same zagrzebać w dnie i bardzo ciężko je wykryć. Niektóre budowane są z materiałów, które pozwalają na szybką metamorfozę: ich powierzchnia błyskawicznie obrasta roślinnością i muszlami i zmienia tym samym jej kształt...

- A jak są wyzwalane?

- Kiedyś reagowały głównie na detyk lub pole magnetyczne. Dzisiaj można je odpalić zdalnie lub same detonują reagując na kombinację pól magnetycznego, akustycznego i ciśnieniowo-hydrodynamicznego. Tak naprawdę okrętu nie chroni już jego wielkość. Kiedyś, dajmy na to, nad miną przepłynęło pięć mniejszych jednostek, a dopiero szósta, odpo-

wiednio duża doprowadzała do jej wybuchu. Dzisiaj można nastawić minę na „częstotliwość pracy”, powiedzmy, twojej fregaty – Sebastian kiwa głową w stronę *Sachsen*.

Siedzimy w kajucie kapitana popijając kawę. Za jego plecami wiszą przypięte do ściany dziecięce rysunki. Widnieją na nich statki i dużo ryb. Na regale obok stoi zdjęcie żony, Joanny. Po prawie półrocznej nieobecności w domu Sebastian wzdychając wypowiada zdanie, jakie słyszałem z ust niejednego oficera Marine: to, co na klapach i na piersi, tak naprawdę należy się rodzinom.

Oprowadza mnie jeszcze po swoim okręcie. Jego komentarze płyną w naszym drugim ojczystym języku, po polsku. Widać, że załoga ma szacunek do swojego „Starego”, nikt nie rzuca hasła w stylu „no i co, narzeka na nas?”

Sebastian jest ich dobrą gwiazdą. Za rządów innego dowódcy podczas zawieci śnieżnej u brzegów Norwegii okręt wszedł na skałę. Długo potem w marynarce niemieckiej naigrywano się z załogi, pytając o ostatni krzyk mody przy barze. Miał nim być drink „Grömitz on the rocks” (Grömitz na skałach). To ich mocno denerwowało. Sebastian broni kapitana: takie coś zdarzyć się może w pewnych okolicznościach nawet najlepszemu.

- A jakie masz plany na przyszłość? - pytam.

- Cóż, służba, nie drużba, zobaczymy - mówi z uśmiechem. Mam przed sobą kolejne kursy oficerskie. Są wśród nich



Ostatnie gadu-gadu między marynarzami obydwu jednostek.



- Do zobaczenia następnym razem! I pozdrów Czytelników „Naszego MORZA” ode mnie!

między innymi seminaria dla dyplomatów. Nie powiem, posadę attache wojskowego w Warszawie chętnie bym kiedyś objął. Najbardziej kłopotliwe są takie stanowiska dla żon i dzieci, jeśli akurat nie znają języka danego kraju. U nas tego problemu nie ma.

Leo Walotek-Scheidegger



Niszczyciel odchodzi na drugą stronę portu, gdzie stacjonują jednostki eskadry SNMCMG2.

Szalony latarnik

Ze Stefanem Jackiem Michalakiem, właścicielem zabytkowej latarni w gdańskim Nowym Porcie, rozmawia Czesław Romanowski

- Po co panu ta latarnia? Pasja czy pomysł na biznes?

- Można powiedzieć: nie miał chłop kłopotu, kupił sobie latarnię morską. To, panie redaktorze, rzecz dla pasjonata. Latarni morskiej nie kupuje się, by zrobić na niej biznes. Bo w sensie biznesowym to jest katastrofa finansowa. Nie patrz na to pod tym kątem, dla mnie jest to po prostu projekt życia. Projekt latarni morskiej przyszedł mi do głowy jako swego rodzaju prezent dla mojej starej ojczyzny.

- Przyjechał pan z Kanady do wolnej Polski, zobaczył latarnię i pomyślał: trzeba ją podarować rodakom?

- W połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku zwiedzałem wszystkie latarnie na polskim wybrzeżu. Dowiedziałem się, że ta w Nowym Porcie jest zamknięta, opuszczona i zrujnowana, i pomyślałem, że to ciekawe wyzwanie, żeby ją odrestaurować i oddać, czy lepiej - udostępnić mieszkańcom Gdańska, Pomorza, turystom.

- Patriotyzm i morskie korzenie?

- Myślę, że w dużej mierze tak. Mój dziadek Szczepan był stoczniovcem, mistrzem stolarstwa artystycznego i na początku XX wieku kierownikiem stolarni największej niemieckiej stoczni Howaldta w Kilonii. Jako młody chłopak, żeby wybić się zawodowo, wyjechał z Poznania do Kilonii. Po powrocie w 1919 roku do Poznania, kontynuował karierę jako instruktor stolarstwa artystycznego w Państwowej Szkole Sztuki Zdobniczej, prekursorce dzisiejszej Akademii Sztuk Pięknych w Poznaniu. Z kolei mój ojciec był w latach trzydziestych ubiegłego wieku lekarzem okrętowym na wielu znanych polskich statkach, w tym na *Darze Pomorza* i *Piłsudskim* (brał m.in. udział w rejsie *Daru* wokół Przylądka Horn w latach 1936-37), a po wojnie - naczelnym lekarzem portu gdańskiego. Był także organizatorem i pierwszym dyrektorem Akademii Medycznej w Gdańsku. Ja sam w Kanadzie mieszkam po części w Montrealu, po części w miejscowości Riviere-du-Loup, gdzie rzeka Św. Wawrzyńca uchodzi do Oceanu Atlantyckiego i ma w tym miejscu przeszło 25 kilometrów szerokości. W jej nurcie znajdują się wyspy, a na każdej jest latarnia morska. Widzę je, kiedy tylko spoglądam przez okno. Stąd pomysł, żeby mieć własną. A przy okazji podarować ten zabytek kultury, techniki i historii społeczeństwu, głównie młodzieży, mojej Starej Ojczyzny.

- Minęło ponad dziesięć lat od tamtego czasu, nie żałuje pan tej decyzji?

- Nie. Jest to projekt mego życia. Włożyłem w to olbrzymie środki finansowe, ale też bardzo dużo serca, co, mam nadzieję, widać. Nasza latarnia uchodzi dzisiaj za najpiękniejszy, najciekawszy i najbardziej urządzony tego typu obiekt na polskim wybrzeżu. W tym roku została laureatem konkursu ministra kultury i sztuki „Zabytek Zadbany”. Wydobyłem ją de facto z niebytu, po tym, jak została zamknięta, gdy wybudowano nowoczesną latarnię w Porcie Północnym. Pamiętam to pierwsze wrażenie: wybite szyby, rozwalone drzwi, ciekący dach. To była tragedia...

- Przyjemnie włożyć swoją cegiełkę do życia kulturalnego mego miasta, ale jedna osoba nie może na swoich barkach udźwignąć finansowo projektu tej wielkości...



Fot. Czesław Romanowski

- No właśnie, gdy pan tam wszedł po raz pierwszy, nie zwątpił pan w swój pomysł?

- Gdyby pokazać zdjęcia z tamtych czasów, trudno by było uwierzyć, że to ta sama budowla. Schody były od dołu do góry zawałone gruzem, okien nie było, drzwi nie było, dach miał dziury wielkości kapelusza. Warunki atmosferyczne - deszcz, śnieg, lód, sól morską, pył węglowy, siarka - bez udziału jakichkolwiek wandalów - zrobiły swoje. Ale od początku wiedziałem, że to jest to. A jako iż jestem uparty, zastanawiałem się jedynie, jak się do tego zabrać. Miałem sprawną ekipę, więc dało się wszystko zrobić w tak doskonały sposób, jak to widać obecnie. Latarnia zaczęła żyć niejako drugim życiem, jako muzeum latarnictwa.

- Ale nie zarabia na siebie?

- Nie. Miałem nadzieję, że zacznie na siebie zarabiać, ale póki co nie widać, by to się prędko stało. To jest wielka bolączka. Klimat polskiego wybrzeża powoduje, że sezon turystyczny trwa tu mniej więcej dwa, dwa i pół miesiąca. Tego nie da się zmienić. Po pierwszym wrześniu widzi się tutaj jednego, dwóch zwiedzających dziennie. Więc letnie dwa miesiące muszą zarobić na cały rok. Bo przecież latarnia poddana działaniu czasu wymaga stałej konserwacji. Z tym, że większość podobnych zabytków należy do państwa i dotowana jest z budżetu. A nasz z prywatnej kieszeni szaleńca, jakim jestem.

- Ale nie może pan przecież narzekać na brak życzliwości władz Gdańska.

- To prawda. Zawsze podkreślam rolę prezydenta Pawła Adamowicza, który od początku wykazywał wiele życzliwości, sympatii i zaangażowania dla tego projektu. W tym roku miasto wydało piękny folder z informacjami o naszej latarni. Zamontowana dwa lata temu kula czasu mogła znaleźć miejsce na szczycie przede wszystkim dlatego, że prezydentowi udało się namówić dwie firmy: Saur Neptun Gdańsk i Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, by sfinansowały jej rekonstrukcję.

- A zabytkowy tramwaj wozi tutaj turystów...

- W każdą sobotę i niedzielę w lecie i jest wielką atrakcją.

- Ale już tramwaj wodny nie ma przy latarni przystanku.

- Nie, nie zatrzymuje się już u nas, choć stawał tu przez kilka miesięcy w ub. roku. Słyszałem o planach nowego tramwaju wodnego, który będzie miał przystanki



Fot. Czesław Romanowski

Jedyna na świecie ażurowa kula czasu.

w kilku ciekawych miejscach na trasie i mam nadzieję, że latarnia będzie jednym z nich. Miała też powstać nowa ścieżka rowerowa, która by do nas prowadziła. Niestety, cięcia budżetowe spowodowały zaniechanie tej inwestycji.

- Nie wypalił też pański pomysł, by między latarnią a Westerplatte kursował prom.

- To od dawna było naszym marzeniem. Mam nadzieję, że kiedyś się ktoś za to zabierze bardziej kompleksowo i weźmie przy tym przede wszystkim pod uwagę morski charakter naszego miasta.

- W jakim sensie?

- Gdańsk był i jest portem morskim. Jego zabytki to nie tylko ulica Długa i Długi Targ, nie tylko Neptun czy Żuraw. Jeżeli chcemy przyciągnąć do miasta turystów, musimy pamiętać, że niedaleko, choć z dala od centrum, znajdują się takie miejsca jak nasza latarnia, Westerplatte i Twierdza Wisłoujście. I to one świadczą bardzo mocno o morskim charakterze miasta. Turysta najbardziej pożądanym jest taki, który nie tylko przebiegnie się po Starym Mieście, ale spędzi w Gdańsku dwa lub więcej dni. Do tego potrzeba bardziej kompleksowego planu turystycznego, uwzględniającego miejsca, które wymieniłem. Aż prosi się, by można było do nich dotrzeć drogą wodną, bo dla turysty powiedzmy z głębi Polski, zwiedzanie Gdańska od strony wody to niezwykła frajda, coś co wyróżnia nasze miasto. Nie możemy zapominać, że przemysł częściowo z Gdańska się ewakuuje, więc tym bardziej wszystkim powinno

zależać, by postawić na turystykę. A więcej turystów odpowiednio „nakierowanych”, to większa frekwencja w naszej latarni, dzięki której ten projekt miałby szansę przeżycia.

- Mogłoby się zdarzyć, że zamknie pan latarnię?

- Nie chcę dzwonić na alarm, ale wydaje mi się rzeczą naturalną, że w życiu nawet tak upartej osoby, za jaką sam się uważam, nadchodzi moment, kiedy rozkłada się ręce nie mogąc latami ciągnąć samodzielnie takiego projektu.

- Czuje się pan zniechęcony?

- Nie, wręcz przeciwnie. Przy odrobinie dobrej woli wszystkich władz, w końcu wygramy. Tak się składa, że mogę sobie pozwolić, od wielu już lat, na dokładanie do tej inwestycji. Ale marzę, iż nadejdzie taki dzień, gdy całe to przedsięwzięcie będzie na siebie zarabiać. Tego może latem nie widać, ale wystarczy przyjść tutaj w październiku czy listopadzie, kiedy wiatr, deszcz, a bywa że i śnieg niemal bezustannie zaczyna. Na marginesie, w zeszłym roku mieliśmy tutaj w październiku sztorm o sile 12 w skali Beauforta.

- Cud, że kula czasu przetrwała...

- Tak. Przypomnę, że jest to jedyna na świecie ażurowa kula czasu, dzięki temu jest chroniona przed zerwaniem przez takie właśnie wichury. A jako ciekawostkę podam, że mimo iż nasza kula już nie służy do wyznaczania czasu, kapitanowie obu promów, które spod latarni odpływają codziennie o godzinie osiemnastej do Sztokholmu, w miarę

możliwości czekają na opadnięcie kuli czasu, by dać komendę odpłynięcia. Wracając do tematu, utrzymanie obiektu, który stoi nad samym morzem i jest wystawiany na silne działanie warunków atmosferycznych jest niezwykle kosztowne. Rządy USA i Kanady na przykład, nie chcąc być bezpośrednio odpowiedzialne za utrzymanie nieczynnych latarni morskich, z powodu bardzo wysokich kosztów, przekazują je specjalnym stowarzyszeniom powoływanym do opieki nad nimi. Wszyscy zainteresowani są jednak zgodni co do tego, że latarnie powinny przeżyć, bo są to nie tylko pomniki kultury czy techniki, ale również potężny magnes turystyczny. Tam, gdzie latarnie jeszcze stoją, stanowią przedmiot niesłychanej czci i opieki ze strony wszystkich władz. W przypadku naszej gdańskiej latarni chodziłoby o działania, które sprzyjałyby zwiększeniu frekwencji. Tym bardziej, że zwiedzający, zachwyceni naszą latarnią i widokiem z niej, wracają później ze swoimi znajomymi, co jest dla mnie niezwykle komplementem. Ale nadal jest to za mało, by latarnia na siebie zarabiała.

- Ile osób zwiedziło latarnię od czasu jej udostępnienia w 2004 roku?

- W sumie około 30 tysięcy. To mniej więcej pięć tysięcy rocznie. Nie tylko

- Marzę, o dniu, gdy całe to przedsięwzięcie będzie na siebie zarabiać i w ten sposób żyć w nieskończoność.

Polacy – mieliśmy sporo Anglików, turystów z Włoch, Australijczyków, Hiszpanów, sporo Czechów, Niemców, Skandynawów.

- Mówił pan o drugim życiu latarni. Pan także prowadzi podwójne życie, dzieląc je między Kanadę, w której pan mieszka na stałe, a Gdańsk, który odwiedza pan w czasie, gdy otwarta jest pańska latarnia. Jak się pan znalazł w Kanadzie?

- To było ponad czterdzieści lat temu, studiowałem wtedy na Politechnice Warszawskiej i w ramach wakacyjnej praktyki zagranicznej, którą wygrałem z powodu dobrych wyników w nauce, wyjechałem do ówczesnych Niemiec Zachodnich. Jak wielu młodych ludzi miałem chęć poznania szerokiego świata. Rok później wyjechałem już prywatnie do Francji, Niemiec, Włoch i innych krajów Europy. Ale najbardziej chciałem zwiedzić Kanadę.

- Dlaczego?

- Ponieważ jako młody człowiek zaczytywałem się w książkach opowiadających o dalekiej północy: Kanadzie, Alasce, o przygodach w tamtych niedostępnych rejonach świata: Jamesa Oliviera Curwooda, Jacka Londona, Jamesa Fenimore Coopera, Grey Owla. Gdy zobaczyłem Kanadę, zakochałem się w niej, poznałem wspaniałych ludzi. Już jako obywatel kanadyjski zwiedzałem wiele innych krajów, ale Kanada stała się dla mnie ojczyzną.

- A pańscy synowie interesują się morzem, latarniami?

- Mam dwóch synów, już dorosłych. Interesują się tym tematem ze względu na to, że ich tata się tym interesuje. Byli tutaj kilkakrotnie, zobaczymy, czy będą chcieli przejąć po mnie pałeczkę, czy też będę musiał to ciągnąć do później starości. Ale zawsze się odgrażam, że będę to wszystko kontynuował dopóki będzie to fizycznie możliwe.

- Widziałem, że ma pan specjalne muszle, w których podobno słychać szum Atlantyku.

- Tak, to są muszle, w których lokalny kanadyjski szaman indiański zaczarował dźwięk szumu przyboju fal Atlantyku. Kiedy się je trzyma blisko uszu, to nostalgia za Kanadą przechodzi, bo wiem, że tam wrócę. A potem znów wrócę tutaj.

- To może warto postarać się o muszlę, która przypominała by panu szum Bałtyku.

- Gdybym taką znalazł z przyjemnością zabrałbym ją do Kanady.

Latarnia Stefana Jacka Michalaka

O tej latarni i jej właścicielu pisaliśmy już dwukrotnie, w kwietniu i czerwcu 2008 r. Pan Stefan urodził się w 1943 roku w Warszawie. Studiował elektronikę na Politechnikach Gdańskiej i Warszawskiej. W 1966 roku wyjechał do Niemiec Zachodnich, gdzie pracował w firmach elektronicznych i w niemieckiej marynarce handlowej, przemierzając na jej statkach Północny i Południowy Atlantyk, od Finlandii po Sierra Leone i Wybrzeże Kości Słoniowej. Po trzech latach przeniósł się do Kanady, gdzie uzyskał dyplom Master of Science z fizyki na University of Waterloo, a później przez dwa lata studiował rzeźbę w Montrealu (jego rzeźby ilustrowały później tomik poezji Ryszarda Horodeckiego „Sum ergo cogito”).

Przez wiele lat pracował w laboratoriach naukowo-badawczych i w wielkich koncernach telekomunikacyjnych Kanady. Podróżował od śniegów Labradoru po piramidy Majów w Belize, dotarł do Wodospadów Raleigha w Surinamie i do Wyspy Diabła w Gujanie Francuskiej. Lata 1978-1980 spędził w Arabii Saudyjskiej (rezultatem tej wyprawy była jego książka podróżniczo-przygodowa „Rub al Chali” wydana w 1999 w Warszawie przez wydawnictwo Prószyński & Ska).

W 2001 roku wykupił od Skarbu Państwa starą, historyczną latarnię morską Gdańsk Nowy Port i po przeprowadzeniu niezbędnych prac remontowych i konserwatorskich udostępnił społeczeństwu ten pomnik historii i kultury w 2004 roku jako Muzeum Latarnictwa Światowego, a w 2008 roku dodatkowo zrekonstruował na latarni kulę czasu – niezwykle dziewiętnastowieczny instrument nawigacyjny.

6 kwietnia 2010 roku Prezydent RP Lech Kaczyński nadał mu złoty krzyż zasługi. Mieszka w Montrealu.



Mistral - pojazdowiec typu Sietas 163

Mistral		9183788	OJIX	Finlandia	Mistral				
imię statku		nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy				
Godby Shipping Ab, Finlandia			Godby Shipping Ab		Minicarriers AB, Finlandia				
operator			armator / właściciel / grupa kapitałowa		armator zarejestrowany				
linia Hanko (Finlandia) - Lubeka (Niemcy)			1999*	1183	J.J. Sietas Werft**, Niemcy		Sietas		
pierwsze zatrudnienie			rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant		
153,44	142,800	20,85	14,15	6,988	b.d.	7438	10 471	1624	120 trailerów
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	wyporność [t]	nośność [t]	GT	pas ro-ro [m]	ładowność
drobnicowiec ro-ro / papierowiec				1 śruba CP***	spalinowy, z przekł. mech.		12 600 / 17 131		20,3
rodzaj statku				pędniki główne	rodzaj napędu		moc napędu [kW / KM]		prędkość [w.]

* - złożenie zamówienia - 12.1997, położenie stępki - 17.12.1997, wodowanie - 20.11.1998, przekazanie do eksploatacji i chrzest - 02.01.1999;

** - J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH u. Co.; *** - śruba nastawna

Mistral to dość typowa, współczesna jednostka - reprezentatywna dla średniej wielkości statków ro-ro używanych w Europie, zwłaszcza Północnej, w liniowych (quasi-promowych) połączeniach, zaliczanych do żegluga bliskiego zasięgu (*short sea shipping*), z nastawieniem głównie na przewóz papieru. Przystosowany jest do przewozu trailerów portowych, bądź tzw. kaset z ładunkami.

Statek został zbudowany w 1999 roku przez stocznnię J.J. Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. z Hamburga (nr budowy 1183), według projektu oznaczonego symbolem „Sietas 163”. *Mistral* (wraz z jednostką siostrzaną zamówioną przez Godby Shipping) zaprojektowany został w ścisłej współpracy pomiędzy pierwszym czarterującym statek - firmą Transfennica, armatorem - Godby Shipping i stocznnią - Sietas.

Projekt Sietas 163 został zoptymalizowany pod kątem przewozu papieru i innych produktów przemysłu drzewnego, kontenerów i nacze (trailerów drogowych). Głównymi czynnikami branymi pod uwagę przy projektowaniu statku były: wysoka prędkość eksploatacyjna, przyjazność dla środowiska (silnik napędu głównego wyposażony został w system wtry-

sku wody dla zmniejszenia emisji tlenków azotu - NOx o ok. 30-50 proc.), efektywny i szybki proces za- i rozładunku oraz zdolność do żegluga w lodach.

Dzięki układowi ramp wewnętrznych i zewnętrznych, wszystkie trzy pokłady mogą być bezkolizyjnie ładowane lub rozładowywane jednocześnie.

W pierwszym okresie eksploatacji statku, załogę stanowiło ok. 20 osób. W ostat-

Fot. Piotr B. Stareńczak



Całą szerokość pawęży rufowej zajmują dwie rampy osiowe.

nich latach (w okolicach końca pierwszej dekady XXI wieku) na *Mistralu* zatrudniana jest załoga 12-osobowa.

Statek, długoterminowo wyczarterowany początkowo przez Transfennica, pływał najpierw w relacji Niemcy (Lubeka) - Finlandia (Hanko). Potem czarterowany był także przez Finnlines. W ostatnim okresie (w momencie przekazania niniejszego opisu do druku - w lecie 2010 r.) statek znajdował się w długookresowym czarterze u dostawcy produktów drzewnych i przede wszystkim papieru - UPM-Kymmene, zawiązując m.in. do portów Gdynia, Zeebrugge (Belgia), Santander, Bilbao i Ferrol (Hiszpania), Rauma (Finlandia), Tallin (Estonia).

Jednostka o całkowicie stalowej konstrukcji kadłuba (stal podwyższonej wytrzymałości) posiada dwa pokłady ciągłe, pięć poprzecznych grodzi wodoszczelnych, wydatną 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. Wzmocnienia lodowe kadłuba pozwoliły na nadanie mu szwedzko-fińskiej klasy lodowej 1A Super. Konstrukcja kadłuba została oparta na mieszanym, częściowo wzdłużnym, układzie wiązań.

Wymiary główne:

- długość całkowita 153,44 m, długość między pionami 142,80 m, szerokość maksymalna 23,60 m, szerokość konstrukcyjna 20,85 m (wg IHS Fairplay Sea-Web) / 20,65 m (wg armatora), zanurzenie 6,988 m, wysokość boczna 14,15 m.

Pojemność, tonaż i ładowność:

- tonaż pojemnościowy brutto 10 471, tonaż pojemnościowy netto 3141, nośność (przy zanurzeniu 6,988 m) 7438 t; pojemność ładunkowa (bele) 14 600, ładowność kontenerów 303 TEU lub 141 FEU + 21 TEU (w tym 50 szt. chłodzonych / parametry prądu 380/440 V, 50/60 Hz, 32 A), statek może przyjmować także pojemniki 30' i 45', a także kontenery „pallet wide” (2500 mm).

- ładowność trailerów drogowych (na czep) 120 szt.; miejsc pasażerskich dla kierowców 12 (w kabinach 2-osobowych), miejsc dla załogi 12.

Pojemności i wysokości przestrzeni ładunkowych:

- pokład główny - 9.463 m³ objętości / 5,00 m wysokości;
- ładownia dolna (dno wewnętrzne - tank top) - 5.136 m³ / 4,60 m;
- łączna pojemność ładunkowa 14 599 m³.

Powierzchnia, długość pasa ładunkowego ro-ro i dopuszczalne obciążenie poszczególnych pokładów:

- pokład górny (*weather deck*) - 2.062 m² / 690 m / 2,5 t/m²;
- pokład główny - 1878 m² / 620 m / 5,0 t/m²;
- dno wewnętrzne - 967 m² / 315 m / 8,0 t/m²; łącznie - 4907 m² / 1625 m;
- łączna długość pasa ładunkowego ro-ro 1624 m;
- kontenery: dopuszczalne obciążenie w warstwach: 40 / 60 t na warstwę 20' / 40'.

Przykładowe, typowe stany (kombinacje) załadowania:

- papier: 2850 t papieru w dolnej ładowni + 3900 t papieru na pokładzie głównym + 400 t bunkru (paliwa);



Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak

Seagard - jednostka bliźniacza Mistrala.

- papier i kontenery: 2850 t papieru w dolnej ładowni + 2900 t papieru na pokładzie głównym + 980 t w kontenerach na pokładzie górnym (ok. 70 TEU po 14 t) + 400 t bunkru;

- papier, naczepy i kontenery: 2850 t papieru w dolnej ładowni + 1000 t w naczepach (łącznie z masą samych naczep) na pokładzie głównym (40 szt. po 25 t, po 13,6 m długości) + 1960 t kontenerów na pokładzie górnym (ok. 140 szt. po 14 t) + 400 t bunkru.

Pojemności zbiorników:

- na paliwo ciężkie (IF-380) 840 m³ / 814 t (zbiorniki wyposażone są w węzownice termiczne), na paliwo lekkie (MGO) 153 m³ / 133 t, balast wodny 3963 m³.

Rampy zewnętrzne:

- obie przy furtach rufowych, osiowe: 14,00 × 12,30 m oraz 14,00 × 4,10 m

Rampy wewnętrzne:

- stałe: pokład główny - dno wewnętrzne, nachylenie < 8°; pokład główny - pokład górny, nachylenie < 8°.

Wyposażenie pokładowe:

- system przeciwprzechyłowy - Meyer / Framo, 2 × 1.000 m³/h;
- stabilizatory płetwowe - Blohm & Voss;
- system osuszania powietrza w ładowniach - Munters;
- kotwice - 3 szt. (w tym jedna - zapasowa) po 4590 kg każda;
- długość łańcucha kotwicznego - 550 m.

Napęd główny:

- statek jednośrubowy; wysokoprężny silnik napędu głównego napędza pojedynczą śrubę napędową o zmiennym skoku (nastawna), obracającą się z prędkością 145 obr. na min., poprzez przekładnię redukcyjną i sprzęgła elastyczne
- silnik napędu głównego: Wärtsilä 12V46C - wysokoprężny, czterosurowy, nienawrotny, w układzie „V”, 12-cylindrowy (460 × 580 mm)
- moc silnika napędu głównego 12 600 kW (17 131 KM) przy 500 obr./min.

Elektrownia okrętowa:

- silniki pomocnicze (zespoły prądowców): 1 × 1 400 kW (220/400V 50 Hz) oraz 2 × 480 kW (220/400V 50 Hz) - we-



Seagard - pewna niewielka część przestrzeni ładunkowej na pokładzie górnym przykryta jest przez nadbudówkę.

dług innego źródła: 1 prądnica zawieszona (wałowa) 1750 kVA i dwa główne zespoły prądowców po 600 kVA;
- agregat awaryjny: 400 kVA.

Prędkość i zużycie paliwa:

- prędkość eksploatacyjna: ok. 20 węzłów (20,3 w. wg IHS Fairplay Sea-Web);
- zużycie paliwa przy prędkości 20 w.: ok. 48 t (IF-380) na dobę (wg innych źródeł - zapewne przy obniżonej, ekonomicznej prędkości - zużycie paliwa (łącznie) 38 t na dobę);
- zużycie paliwa w porcie: ok. 2 t (MGO) na dobę.

Dodatkowe urządzenia sterowe:

- ster strumieniowy dziobowy - KaMe-Wa, 800 kW (1088 KM);

- ster strumieniowy rufowy - KaMe-Wa, 495 kW (673 KM).

Klasyfikacja:

Germanischer Lloyd.

Notacja klasy:

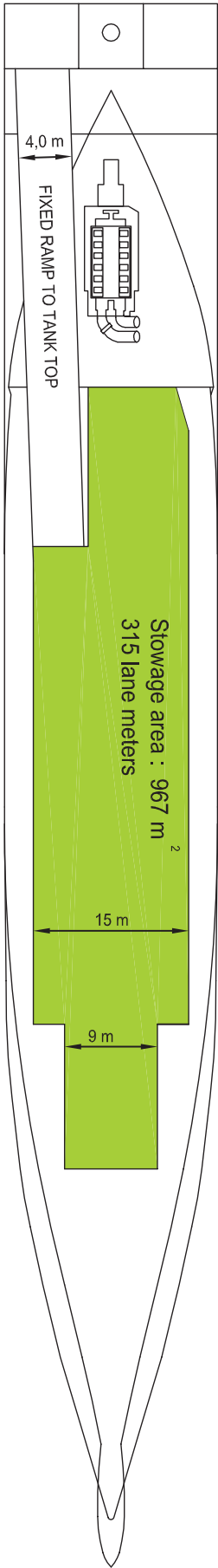
+ 100 A5 E4 WITH FRBD 1, 443 M SOLAS-II-2, REG. 19" C2P51 RO-RO SHIP, EQUIPPED FOR CARRIAGE OF CONTAINERS, MC E4 Aut., Finnish / Swedish ice class 1A Super.

Opracował:
Piotr B. Stareńczak

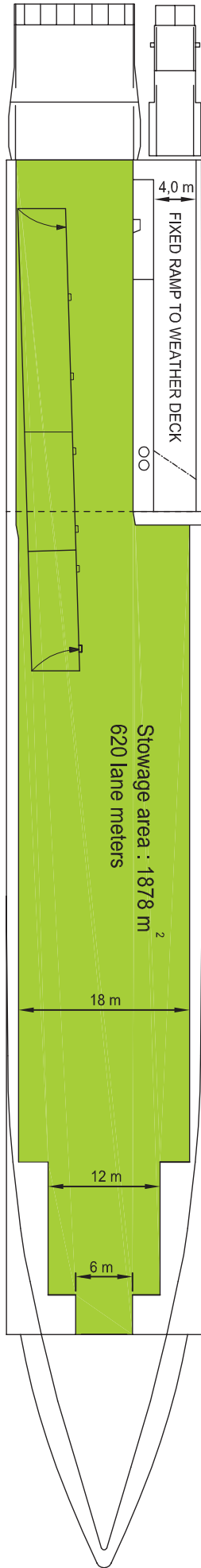
Mistral i jego jednostki bliźniacze (statki typu Sietas 163)

nr IMO	imię statku	nośność	GT	budowa*
9197533	<i>Caroline Russ</i>	7261	10488	06.1999
9186429	<i>Elisabeth Russ</i>	7460	10471	04.1999
9186417	<i>Friedrich Russ</i>	7440	10471	03.1999
9183790	<i>Miranda</i>	7440	10471	02.1999
9183788	<i>Mistral</i>	7438	10471	01.1999
9198989	<i>Pauline Russ</i>	7260	10488	09.1999
9198977	<i>Seagard</i>	7226	10488	06.1999

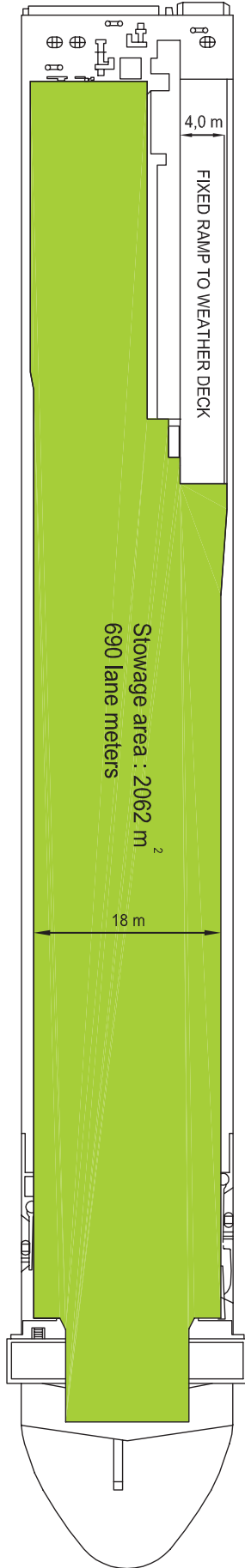
* - przekazanie do eksploatacji



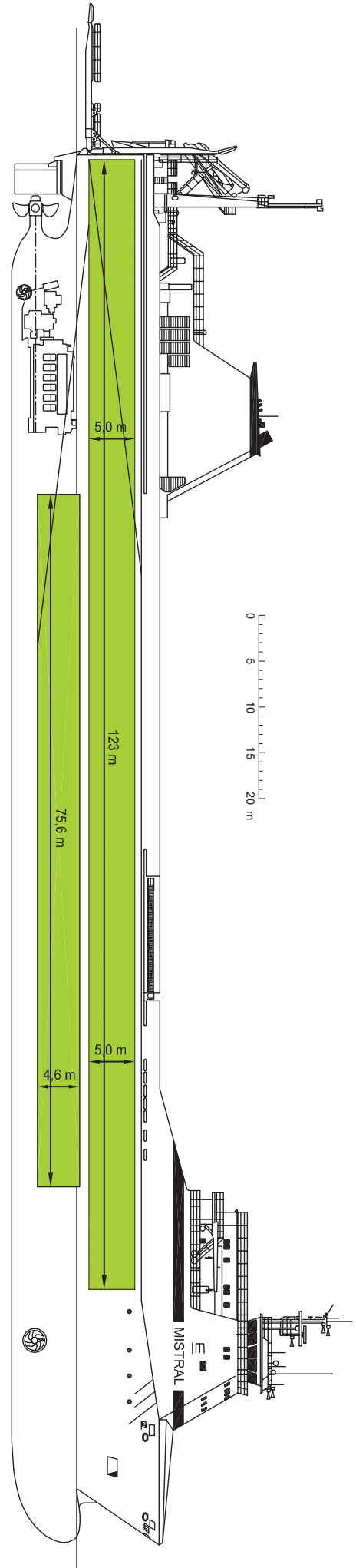
TANK TOP



MAIN DECK



WEATHER DECK



PROFILE

Zderzenie Skoczowa
z L'abanga /1

Dziób w koi

Porozrywane płyty poszycia i ogromna dziura w burcie Skoczowa.

Osobom nieobeznanim z żeglugą i nawigacją zderzenie statków na pełnym morzu wydaje się czymś nieprawdopodobnym. Jak mogą zderzyć się dwa statki, które mają „tyle miejsca”, by się bezpiecznie wyminąć, a w dodatku płyną stosunkowo wolno, 20-30 km/h? Cóż to jest w porównaniu z prędkością samochodu? A jednak kolizje statków zdarzają się, a ich skutki często bywają tragiczne.

Statek ma ogromną bezwładność, ponieważ porusza się w wodzie. Do jego zatrzymania potrzeba wielu minut i zanim to nastąpi, jednostka przepływa jeszcze co najmniej kilkaset metrów. Wystarczy zatem mgła, drobny błąd nawigatora, mylna interpretacja obrazu radarowego i nic już nie da się zrobić. Tak właśnie było w przypadku *Skoczowa*.

Skoczów jest najmłodszym z serii ośmiu statków wybudowanych w latach 1973-1976 w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego na zamówienie Polskich Linii Oceanicznych.

Seria (Sz B-432) nosi imiona małych miasteczek polskich: *Wieliczka*, *Garwołin*, *Ostrołęka*, *Bochnia* itd.

Budowane w tym okresie w polskich stoczniach statki zaliczają się do bardzo udanych. Podobnie jest ze *Skoczowem*. Ten uniwersalny drobnicowiec jest również przystosowany do przewozu 64 kontenerów. Statek wyróżnia się zgrabną, smukłą sylwetką, rozłożystą dziobnicą, płynnie przechodzącą w nadburcie, niewielką gruszką dziobową, dużą, ściętą ku rufie nadbudówką. Na śródokręciu znajdują się dwa wysokie sprzężone bomby. Wnętrze nadbudówki jest nowoczesne i wygodne, statek dysponuje nawet czterema dwuosobowymi kabinami pasażerskimi. Jest też przestronna sterówka z dużymi, prostokątnymi oknami. Wyposażenie statku, jak na owe czasy, nie odbiega

od standardów światowych. Dwa radary polskiej produkcji, echosonda, odbiornik Decca-Navigator...

Rejs na Morze Śródziemne

W sobotę, 14 lipca 1990 r., *Skoczów* wychodzi z Gdyni w kolejną, 58 podróż. Statek ma w ładowniach 4650 ton drobnicy. Trasa rejsu prowadzi najpierw do Kopenhagi, w celu uzupełnienia ładunku, a następnie na Morze Śródziemne, do portów Limassol i Mersin. Załoga liczy 28 osób, w rejsie bierze udział także jedna pasażerka.

Dowódcą *Skoczowa* jest 57-letni kpt. ż. w. Roman Surowiec. Ukończył Państwową Szkołę Morską w Szczecinie i Wyższą Szkołę Morską w Gdyni, ma 37 lat praktyki morskiej, a dyplom kapitana uzyskał w 1963 r., w wieku 30 lat. Kpt. Surowiec jest jednym z najbardziej doświadczonych kapitanów w PLO i cieszy się bardzo dobrą opinią u armatora. Nie ma na koncie żadnego poważniejszego wypadku. Jest już u schyłku kapitańskiej kariery, dokuczają mu problemy zdrowotne. Chce popływać jeszcze 2-3 lata i przejść na zasłużoną emeryturę.

15 lipca *Skoczów* zawija do Kopenhagi. Następnego dnia statek, na który zostało załadowanych dodatkowo 1109 ton drobnicy, wychodzi z portu i kieruje się na Morze Północne, a następnie na Ocean Atlantycki. Przed załogą kilkanaście dni spokojnego przelotu. Pogoda jest

bardzo dobra, morze gładkie, wiatr minimalny. Zapowiada się letni rejs.

Jest sobota, 21 lipca 1990 r. *Skoczów* płynie przez Zatokę Biskajską kursem 209° i zbliża się do wybrzeży Hiszpanii. Biskaje w opinii marynarzy uchodzą za akwen kapryśny, niespokojny. Na wachtcie st. oficera Krzysztofa Jeżewskiego, ok. g. 4 zrywa się silny wiatr NE 8°B, ale stan morza wynosi zaledwie 2, a widzialność sięga 8 Mm. Statek idzie bez większych przechyłów. Poza wachtowymi cała załoga spokojnie śpi.

O 5.15 *Skoczów* zbliża się do strefy rozgraniczenia ruchu na wysokości Cabo Villano. St. oficer wykonuje zwrot na kurs 182°. Około g. 6 wiatr wyraźnie słabnie. O tej porze kucharz i stewardzi rozpoczynają pracę w kuchni i pentrze, aby przygotować śniadanie. Poza tym na statku cisza i spokój, czuje się tylko wibrację spowodowaną pracą silnika głównego. O 7.05 statek wchodzi w bardzo gęstą mgłę. W pierwszej chwili chief przypuszcza, że to tylko krótkie pasmo mgły, ale po 5 minutach orientuje się, że rozpocziera się ona na znacznie większym obszarze. Krzysztof Jeżewski telefonuje do siłowni i zarządza pogotowie manewrowe oraz przejście na obroty manewrowe. Włącza również automatyczny nadajnik sygnałów mgłowych. Od tej chwili dziobowy tyfon *Skoczowa* co dwie minuty rozbrzmiewa głośnym dźwiękiem. St. oficer ponownie podnosi słuchawkę telefonu i wykręca numer kapitana.

- Panie kapitanie, tu pierwszy z mostku. Chciałem poinformować, że weszliśmy w bardzo gęstą mgłę. Ledwo widać dziób.

- Dziękuję, zaraz przyjdę - odpowiada kpt. Surowiec.

Na skutek przejścia na obroty manewrowe, szybkość statku spada do 10,5 węzła.

O 7.20 na mostek wchodzi kapitan. Widzi, że chief wpatruje się w ekran prawoburtowego radaru SRN 624. Nie chcąc mu przeszkadzać w obserwacji, kpt. Surowiec włącza drugi, lewoburtowy radar TRN 312. Oba są produkcji polskiej (Zakłady Unitra-Rawar w Warszawie) i w ówczesnych latach niczym nie ustępują tym produkcji zachodniej. Nie mają jednak jeszcze funkcji automatycznego śledzenia echa i wykonywania nakresów (ARPA - Automatic Radar Plotting Aid).

Po włączeniu drugiego radaru kapitan stwierdza, że ruch statków wokół *Skoczowa* jest niewielki. Przed polskim drobnicowcem idzie jeden statek w stronę Wysp Kanaryjskich, drugi dogania go od rufy. Nie dzieje się więc nic szczególnego, nie ma żadnej sytuacji kolizyjnej. W mesie załoga spożywa śniadanie. Rozpoczyna się kolejny dzień rejsu. O g. 8 st. oficer Jeżewski zdaje wachtę następcy, 50-letniemu III oficerowi Henrykowi Kwiatkowskiemu. Służbę na mostku obejmuje także st. mar. Aleksander Palczykowski. Wachtowy marynarz staje na lewym skrzydle mostka i usiłuje prowadzić obserwację wzrokową. Niestety, jest to niemożliwe, bo gęsta mgła sprawia, że dziób znajdujący się o odległości około 80 m pozostaje ledwo widoczny. Marynarz nasłuchuje więc tylko sygnałów mgłowych innych statków. W siłowni wachtę o g. 8 objęli II mech. Dymitr Wolski i mot. Ryszard Kosiński.

O 8.15 kapitan dostrzega na swoim radarze, nastawionym na zakres 12 Mm echo statku widoczne około 10-15° na prawym kącie kursowym. Jednostka ta idzie kursem przeciwnym i znajduje się w odległości 12 Mm.

- Panie trzeci, widzi pan ten statek trochę z prawej? - pyta kpt. Surowiec.

- Tak, widzę, on chyba idzie kontrkursem - odpowiada po chwili III oficer.

- To proszę go uważnie obserwować - poleca kapitan.

Jest bezpiecznie

Radar prawoburtowy SRN 624 wyposażony jest w rzutnik refleksyjny, umożli-



Skoczów - najmłodszy z serii ośmiu statków wybudowanych w latach 1973-1976 w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego na zamówienie PLO.

liwiający wykonywanie nakresów. III oficer zgodnie z poleceniem kapitana obserwuje echo zbliżającego się statku, lecz nakresów nie wykonuje. Kapitan nie wydał mu takiej dyspozycji. W tym samym czasie kpt. Surowiec prowadzi nadal obserwację na swoim radarze. Nastawia na zbliżające się echo kreskę namiarową i umieszcza na nim linię tarczy obrotowej równoległą do własnego kursu. Chce sprawdzić w ten sposób, jaki jest kurs statku przeciwnego. Po kilkuminutowej obserwacji dochodzi do wniosku, że widoczny na radarze statek idzie kursem przeciwnym równoległym. Odnosi wrażenie, że zamiar zmienia się w kierunku rufy. Warto wyjaśnić, że jeśli zamiar na przeciwny statek nie zmienia się, a zmniejsza się odległość, wskazuje to na ryzyko zderzenia.

Załoga i jedyna pasażerka są już po śniadaniu. St. mechanik Jerzy Winiarski wraca z mesy do swojej kabiny i – jak co dzień – przystępuje do sporządzania rozliczeń dobowego zużycia paliwa i smarów. Ochmistrz Zbigniew Roj również udaje się do swojej kabiny. St. oficer Jeżewski, który pełnił wachtę od g. 4, postanawia po śniadaniu położyć się i pospać do obiadu. To samo czyni IV mechanik Jan Wilczyński, który jest po wachcie w maszynie. To normalna zasada na statku – ci, którzy mieli nocne wachty, „odspiają” je w ciągu dnia. W maszynie motorzysta Kosiński przygotowuje się do montowania pompy w tunelu wałowym. Kucharz wraz z pomocnikiem przystępują do gotowania obiadu. Obiadu, którego nikomu już nie będzie dane zjeść na *Skoczowie*.

Kapitan Surowiec w tym czasie nadal obserwuje na radarze echo zauważonego wcześniej statku. Ocenia, że idzie on kursem przeciwnym, ale jednak nie równoległym, lecz lekko zbieżnym, z prędkością około 14 w. Oblicza, że statki miną się bezpiecznie w odległości 1 Mm. Wciąż panuje bardzo gęsta mgła.

- Panie Trzeci, on idzie trochę zbieżnym kursem. Przejdzie z prawej burty, jakąś milę od nas.

- Tak, panie kapitanie, ja też tak to widzę - odpowiada „trzeci”.

- Damy parę stopni w lewo, żeby zwiększyć odległość - decyduje kapitan. - Sternik, ile żyży?

St. Marynarz Palczykowski podchodzi do steru, wyłącza autopilota i załącza sterowanie ręczne.

- Leży 182, panie kapitanie.

- W lewo na 175 - zarządza kpt. Surowiec.



Załoga i pasażerka bezpieczni na pokładzie L'Abangi.

Sternik wykonuje niewielki zwrot w lewo. Jest 8.39.

Po chwili sternik melduje:

- Jest 175.

- Tak trzymać! - odpowiada kpt. Surowiec.

St. marynarz pozostaje przy sterze i odtąd steruje już ręcznie. Kapitan i III oficer wciąż wpatrują się w ekrany swoich radarów. Kapitan zmienia zakres na 6 Mm. Odległość od przeciwnego statku wynosi już tylko ok. 5,6 Mm. Dowódca *Skoczowa* widzi, że teraz zamiar wyraźnie zwiększa się w kierunku rufy, a więc jednostka przeciwna wyminie polski statek z prawej burty.

- No, teraz przejdzie bezpiecznie - mówi półgłosem kapitan. Nie wie, że na statku przeciwnym zupełnie odmiennie zinterpretowano obraz radarowy i podjęto trudne do przewidzenia manewry.

Prosto w mostek!

Godzina 8.41. Na mostku *Skoczowa* włączony jest kursograf, a także radiotelefon na kanale 16. Nie słychać jednak, by ktokolwiek wywoływał polski statek.

Kapitan wie, że statek przeciwny łada chwila powinien wymijać się ze *Skoczowem*. Odchodzi zatem od radaru, zabiera lornetkę i rzuca do trzeciego oficera: - Powinien już zbliżać się do trawersu, może będzie go widać.

Kpt. Surowiec wychodzi na prawe skrzydło i przykłada lornetkę do oczu.

Widząc to, III oficer Kwiatkowski również przerywa obserwację radarową i podąża w ślady kapitana. Obaj stoją na skrzydle i usiłują dostrzec przeciwny statek.

Niczego jednak nie widać, gęsta mgła przesłania wszystko.

- Gdzie on jest?! - dziwi się kapitan. - Już przeszedł czy co?

Powraca do radaru, lecz echa statku przeciwnego już nie widać na ekranie. Jest 8.42. Kpt. Surowiec znowu zmniejsza zakres radaru, tym razem do 1,5 Mm. Wówczas dostrzega echo przeciwnego statku z prawej burty, w odległości 0,25 Mm. Z przerażeniem zauważa, że jednostka kieruje się pod kątem prostym w burtę *Skoczowa*.

- Lewo na burtę!!! - krzyczy kapitan.

Sternik natychmiast wykonuje komendę. Kapitan spogląda przez okna sterówki. Teraz widać już gołym okiem dziób obcego statku kierujący się wprost na *Skoczów*. Polski statek zaczyna skręcać w lewo. Odległość pomiędzy jednostkami błyskawicznie maleje.

Kapitan podbiega do przycisku dzwonek alarmowych, nadaje siedem krótkich dźwięków i jeden długi. Alarm opuszczenia statku.

- Uciekajcie na lewą burtę!!! - krzyczy do wachtowych. St. mar. Palczykowski również widzi idący na zderzenie obcy statek.

- Rany boskie! Przywali prosto w mostek! - woła przerażony. Porzuca ster i wybiega na lewe skrzydło, aby tam schronić się przed uderzeniem. Kapitan trzyma się silnie poręczy przy pulpicie. III oficer również ucieka na lewe skrzydło, chwytając się

mocno poręczy. Wszyscy trzej wpatrują się w obcy statek. Wiedzą, że zderzenie jest nieuchronne. Po kilku sekundach następuje potężny wstrząs i huk. Jest 8.45. Po chwili następny odgłos, jakby wybuchu. Potem okaże się, że eksplodowały butle w stacji CO2. Statek przechyla się silnie na lewą burtę. Dziób obcej jednostki wsuwa się pod prawe skrzydło. Kapitan wie, że uderzenie nastąpiło w nadbudówkę. Ponownie nadaje sygnał opuszczenia statku.

Woda w maszynie

IV mechanik Jan Wilczyński, śpiący w swojej koi, słyszy dzwonki alarmowe. Za chwilę następuje huk i potężny wstrząs. Oficer zrywa się błyskawicznie. W tej samej chwili szoty jego kabiny pękają z trzaskiem, podłoga wygina się dziwnie w dół, a do sypialni wsuwa się... dziób obcego statku. Koja, na której przed chwilą spał, zostaje gwałtownie przesunięta w dół, do sąsiedniej kabiny, należącej do ochmistrza. IV mechanik przewraca się na skutek wstrząsu, lecz podnosi się natychmiast. Nadburcie dziobowe tamtego statku jest dosłownie na wyciągnięcie ręki. W rozbitym szocie nadbudówki powstał otwór, przez który widać morze. To makabryczny obraz, którego nie zapomina się do końca życia.

IV mechanik jest oszołomiony, ma pokrwawione ręce, wpatruje się w tkwiący w jego kabinie dziób obcego statku i zastanawia się, co ma robić. Kabina jest tak zdemolowana, że trudno będzie się z niej wydostać.

W momencie zderzenia wachtowy II mechanik Dymitr Wolski przebywa w siłowni w CMK, natomiast motorzysta Ryszard Kosiński znajduje się w pobliżu sprzężarek, w odległości około 4 metrów od prawej burty. Motorzysta słyszy dzwonki alarmowe. Zastanawia się przez chwilę, czy był na dzisiaj planowany ćwiczebny alarm i po kilkunastu sekundach słyszy huk. W tej samej chwili potężna siła rzuca go na płyty platformy siłowni. Ryszard Kosiński upada, widzi, jak rozrywają się płyty poszycia kadłuba. W pierwszej chwili ma wrażenie, że statek musiał uderzyć o coś burtą. Przez powstały w poszyciu otwór natychmiast wdziera się woda. Jej strumień bije aż pod sufit siłowni. Po chwili następuje „Black-out”, gaśnie oświetlenie w maszynie, zapalają się lampy awaryjne. Motorzysta w panice zrywa się z podłogi i ucieka w kierunku CMK. Dostrzega II mechanika.

- Kingston wysadziło! - krzyczy przerażony. - Zalewa nas! Statek tonie!

II mechanik zbiega w dół, aby ocenić sytuację. Woda sięga mu już do kolan i gwałtownie zalewa siłownię.

- Uciekamy! Biegnij na pokład! - decyduje II mechanik i obaj wybiegają z siłowni. Tuż przed wyjściem mechanik wachtowy jeszcze raz spogląda na siłownię. Woda dochodzi już do wysokości głowicy silnika głównego.

St. mechanik Jerzy Winiarski w chwili zderzenia idzie właśnie do siłowni, niosąc ze sobą dziennik maszynowy. Gdy jest na korytarzu, słyszy silny huk, a po chwili wstrząs rzuca go na podłogę. „Zde-

rzyliśmy się” – przebiega mu przez głowę przerażająca myśl. Chief z trudem podnosi się z podłogi, jest oszołomiony i przerażony. Spogląda na sąsiadujące z jego kabiną pomieszczenia kapitana, widzi zdemolowane szoty i wyłamane drzwi. Na korytarzu gasną światła. Chief kieruje się w stronę siłowni. Otwiera drzwi do maszyny i widzi wodę tuż za progiem. Dziennik maszynowy wypada mu z rąk i tonie. SG jest już niemal całkowicie zalany wodą. Korytarzem biegają marynarze w kamizelkach ratunkowych. St. mechanik widzi, że już nic nie da się zrobić, że pozostaje tylko ratować siebie. Biegiem wraca do kabiny po pas ratunkowy.

Ochmistrz Zbigniew Roj w swojej kabinie słyszy dzwonki alarmowe. Podbiega do bulaju, by zobaczyć, co się dzieje i za oknem dostrzega dziób dużego statku idący wprost na *Skoczów*. „O Boże, staranuje nas” – obawia się i wybiega na korytarz. Tam chwytą się mocno poręczy. Słyszy przerażający huk, jakiś wybuch, a następnie trzask łamanych okładzin na szotach i mebli. Ochmistrz widzi dziób obcego statku wrzynający się w nadbudówkę *Skoczowa*. Ma wrażenie, że tamta jednostka przetnie polski statek. Zatrzymuje się jednak, a Zbigniew Roj widzi kompletnie zdemolowane pomieszczenia. Dziobnica tamtego statku wypełnia 1/3 powierzchni biura ochmistrza. Szef załogi hotelowej wbiega na chwilę do kabiny po pas ratunkowy i znowu wychodzi na korytarz. Zdaje sobie sprawę, że nad jego pomieszczeniami znajduje się kabina IV mechanika i że musiała zostać całkowicie zdemolowana. Na korytarzu słuchać krzyki i tupot nóg marynarzy.

- Ratujcie Wilczyńskiego! - krzyczy ochmistrz. - Ratować IV mechanika!!! Kabina rozbita!!!

Na skutek zderzenia członkowie załogi upadają na podłogę, są rzucający na szoty i na meble. W kuchni z płyty grzejnej spadają na podłogę garnki, w pen-trze i mesie tłuką się talerze. Wszyscy są przerażeni tym, co się stało, nie wiedzą jakie skutki wywołała kolizja. Dzwonki alarmowe utwierdzają załogę w przekonaniu, że niebezpieczeństwo jest bardzo poważne.

Mimo to wszyscy zachowują się wzorowo. Nie ma oznak paniki, niesubordynacji, załoga zabiera pasy ratunkowe i udaje się na wyznaczone w rozkładzie alarmowym miejsca, pomaga pasażerom wydostać się z nadbudówki.



Skoczów opuszczony...



Jak się później okazało obcy statek też był drobnicowcem.

Ratujcie IV mechanika!

Kapitan po zderzeniu jeszcze raz nadaje dzwonekami sygnał opuszczenia statku, po czym wychodzi na prawe skrzydło. Tuż pod nim widać pokład dziobówki obcej jednostki, porozrywane płyty poszycia, a także ogromną dziurę w burcie, w której tkwi gruszka dziobowa tamtego statku.

Kpt. Surowiec dostrzega, że sternik, który był na mostku, już zdążył opuścić się na pokład obcej jednostki.

- Co tam robisz? Kto ci kazał uciekać! - krzyczy do niego kapitan. - Proszę wrócić na statek!

Na mostek wbiega II oficer Paweł Góralczyk, którego obudziły dzwonki alarmowe. Zgodnie z rozkładem alarmowym ma zabrać dziennik okrętowy, jego brulion i ostatnią mapę.

- Panie kapitanie, zabieram dziennik i mapę - zwraca się do kpt. Surowca.

- Dobrze, ale najpierw ustalmy pozycję - poleca kapitan.

Obaj pochylają się nad mapą. Po chwili kpt. Surowiec podbiega do radiotelefonu UKF.

- Mayday, Mayday, Mayday! This is polish motor vessel *Skoczów*...

Niemal natychmiast zgłaszają się liczne stacje brzegowe, które potwierdzają odbiór sygnału wezwania pomocy i zaczynają go niezwłocznie retransmitować (Mayday Relay).

Kpt. Surowiec zbiega na dół, by dowiedzieć się, jaka sytuacja jest w siłowni. Na korytarzu w pobliżu swej kabiny spotyka st. mechanika.

- Woda zalała już cały silnik główny! - dyszy ciężko chief z maszyny. - Wszyscy opuścili siłownię.

Kpt. Surowiec wraca na mostek. Przybywa tu również st. oficer Jeżewski.

- Panie kapitanie, ewakuujemy załogę?

- Oczywiście, dziura w burcie jak cholera, zalało z pewnością ładownię, maszyna cała zalana, nadbudówka rozbita. Nic już nie da się zrobić.

- To ja proponuję, by część ludzi przeszła po skrzydle na tamten statek. Wiedziałem, że Palczykowski już tam się prze dostał. Tak będzie najszybciej, a poza tym opuścimy lewą szalupę.

- Zgoda, niech pan tak zrobi - odpowiada kapitan.

St. oficer zbiega na pokład łodziowy p.b., gdzie zgromadziła się część załogi.

- Nie opuszczajcie łodzi! - poleca. - Będziemy przechodzić na tamten statek. Idźcie do góry!

Następnie chief Jeżewski biegnie na lewą burłę.

- Bosman, opuszczajcie szalupę! Tylko stała obsada do łodzi, reszta na prawą burłę, przejdziemy na tamten statek. Wy będziecie przy statku jako asekuracja. Pani pasażerka ze mną!

St. oficer biegnie teraz na pokład nawigacyjny, przywiązuje faleń do relingu, aby ułatwić załodze przechodzenie na obcy statek. Różnica wysokości pomiędzy pokładami jednostek wynosi około 2-2,5 m, ale załoga pomagając sobie wzajemnie sprawnie przechodzi na statek, który przed paroma minutami uderzył w *Skoczów*. W tym samym czasie bosman z kilkoma marynarzami opuszcza na wodę lewoburtową szalupę.

II i III mechanik słysząc wołanie ochmistra o ratowanie IV mechanika, biegną w kierunku jego kabiny. Drzwi do niej są zaklinowane, nie dają się otworzyć. II mechanik chwyta łom wiszący na korytarzu i uderza w szot sąsiedniej kabiny asystenta elektryka. Pękają ścienne okładziny, udaje się wyrwać płytę i obaj me-

chanicy poprzez tę kabinę dostają się do pomieszczeń kolegi.

IV mechanik jest nadal oszołomiony, ubrany tylko w spodenki, ze skaleczonej głowy sączy mu się krew. III mechanik daje mu swój kombinezon roboczy.

- Zakładaj to i biegnijmy do szalupy! No, szybko!

Obaj odprowadzają rannego kolegę na lewą burtę do szalupy.

II oficer Paweł Góralczyk również biegnie na lewą burtę, by zająć – zgodnie z rozkładem alarmowym – miejsce w szalupie. Dostrzega jednak, że została już zwodowana. Drugi wraca więc na mostek, zabiera stamtąd listę załogi i przechodzi na prawe skrzydło. Na statku pozostał już tylko on, kapitan i st. oficer.

- Drugi, przechodź na tamten statek - poleca kpt. Surowiec. Obaj z chiefem Jeżewskim liczą jeszcze, ile osób jest w szalupie, a ile przeszło na obcą jednostkę. Jest 8.55. Od zderzenia upłynęło 10 minut. Sprawdzenie listy załogi wykazuje, że 10 osób jest w łodzi ratunkowej, a 16 na pokładzie obcego statku.

Kapitan Surowiec sięga jeszcze po słuchawkę UKF-ki i informuje Finisterre Radio, że cała załoga została ewakuowana,



Dziób L'Abangi w nadbudówce Skoczowa.

a on z I oficerem właśnie opuszczają statek. Po nadaniu tego meldunku wychodzi na prawe skrzydło.

- No, niech pan schodzi! - poleca st. oficerowi. Po chwili kapitan, jako ostatni, opuszcza swój statek.



Imiona i nazwiska kapitana, III oficera i marynarza wachtowego m/s *Skoczów* zostały zmienione.

Jerzy Bittner

Dokończenie – za miesiąc.



Różnica wysokości pomiędzy pokładami jednostek wynosiła około 2-2,5 m.

Latarnia Morska

w Kołobrzegu

Początki powstania Kołobrzegu datują się na VII-IX wiek, kiedy to u ujścia rzeki Parsęty powstał gród Altstadt, stanowiący w owym czasie centrum handlu solą. Od XII wieku gród zaczął rozwijać się na prawym brzegu rzeki. Handel i przynależność do Hanzy powodowały rozkwit miasta. Lubeckie prawa miejskie Kołobrzeg otrzymał w 1255 r.

Duży wzrost znaczenia portu i miasta przyniósł wiek XIX, kiedy to nastąpił rozwój handlu, rybołówstwa i przetwórstwa. Wielki wpływ na rozkwit miasta miały również lecznicze solanki, dzięki którym powstał tu kurort Kolberg. Z roku na rok rosła liczba kuracjuszy odwiedzających uzdrowisko i korzystających z leczniczych solanek. Nie inaczej jest dzisiaj.

Pierwsze światło w Kołobrzegu

W niemieckich dokumentach nawigacyjnych można znaleźć opisy mówiące, iż pierwsze światło nawigacyjne w Kołobrzegu zapalono w 1666 r. Było to wzo-

W 1945 roku wzniesiono w Kołobrzegu nową latarnię z czerwonej cegły, tym razem usytuowano ją w centralnej części fortu.



Źródło światła latarni składa się z obrotowych paneli z dwudziestoma lampami halogenowymi o mocy 200 W każda.

rowane na latarni Trawemünde światło uzyskane z węgla palonego w specjalnym koszu, który umieszczony był na wieży. Jednak pierwsze „prawdziwe” światło nawigacyjne, mające wpływ na funkcjonowanie portu kołobrzeskiego, było podnoszone na maszcie znajdującym się obok stacji pilotów morskich (Lootsenhaus).

Pierwsza taka stacja została zbudowana w Kołobrzegu u nasady falochronu wschodniego w 1878 roku. Był to drewniany budynek, w którym mieściła się również ówczesna administracja morska portu. Do budynku stacji pilotów przylegał też magazyn (szopa), gdzie umieszczano łodzie pilotowe i być może łodzie ratownicze, a obok znajdował się mały basen portowy, gdzie stacjonowały łodzie pilotowe. Przed budynkiem stacji pilotów usytuowano maszt sygnałowy, na którym podnoszone były sygnały dzienne (kule, flagi itp.), nocne (lampy olejowe) służące komunikacji ze statkami, oczekującymi na redzie na wejście do portu. W 1896 roku światło zmieniono na czerwone, umieszczając je w soczewce Fresnela, co zapewniło jego widoczność z odległości 6 mil morskich.

Druga stacja pilotów - pierwsza latarnia morska

Kolejną - drugą stację pilotów morskich - zwaną też latarnią morską - zbu-

dowano w Kołobrzegu w 1899 roku obok Fortu Munde, usytuowanego na prawym brzegu rzeki Parsęty, w pobliżu jej ujścia. Drewniany, wysoki budynek z wieżą i strzelistym dachem miał lekką konstrukcję ryglową. Był postawiony na dolnym tarasie fortu i połączony z fortem pomostem komunikacyjnym. W południowo-zachodnim narożniku budynku znajdowała się wieża stacji pilotów z wysokim dachem o kształcie ostroboku i czterech kondygnacjach. Na górnej kondygnacji mieściła się dyżurka pilotów, skąd obserwowano redę portu i statki kotwiczące w oczekiwaniu na wejście do portu. Maszt sygnałowy stał nieopodal budynku na tarasie fortu. Czerwone światło, nazywane światłem latarni morskiej, podnoszono na wysokość 14 m. Miało zasięg 8 mil morskich. W 1904 roku doszło do ponownej zmiany światła, tym razem na białe - przerywane.

Druga latarnia morska

Murowana latarnia morska i trzecia stacja pilotów powstała w miejscu drewnianego budynku stacji w 1909 roku. Masywny budynek z wieżą latarni zbudowany był z cegły i przetrwał do 1945 r., kiedy wycofujące się wojska niemieckie wysadziły go w powietrze. Na wieży latarni, na wysokości 25 m była umieszczona laterna ze światłem gazowym o zasięgu 14

mil. Była to jedna z nielicznych latarni zasilanych w tym czasie gazem płynnym. Stanowił ją solidny murowany budynek koloru oliwkowego, ze stacją pilotów oraz ośmiokątną wieżą i ciemną laterną w górnej części obiektu. Wysokość wieży latarni od podstawy wynosiła 18,9 m, a wysokość światła nad wodą 25,3 m. Zasięg wynosił 14 mil morskich. Latarnia wysyłała światło błyskowe w grupie po dwa błyski o czasie trwania 1 s, z przerwą 2 s i długą przerwą 8 s, co razem dawało okres świecenia 12 s.

Budynek latarni (jak już wspomniano wcześniej) nie doczekał czasów współczesnych, został zniszczony w końcowych dniach II wojny światowej podczas walk o Kołobrzeg. Niemal w tym samym miejscu wzniesiono już w 1945 roku nową latarnię z czerwonej cegły, którą tym razem usytuowano w centralnej części fortu. Latarnia pozostaje czynna do dziś i stanowi atrakcję turystyczną miasta i portu.

Czasy współczesne

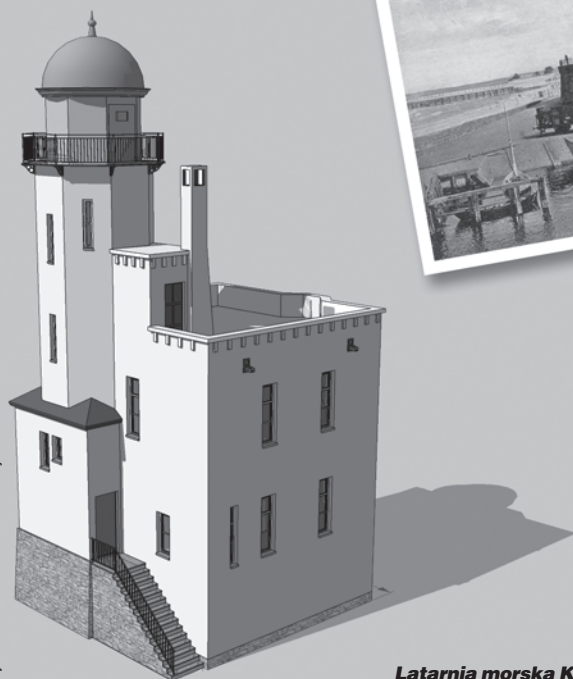
Obecna latarnia morska została zbudowana z cegieł pochodzących ze zniszczonych pobliskich budynków. Wieża ma kształt owalny, średnicę ok. 9 m, grubość murów ok. 0,7 m, a jej wysokość wraz z laterną i fortem wynosi 26 m. Wysokość światła nad poziomem morza to 36,5 m, a jego zasięg 16 mil morskich.

Światło elektryczne latarni stanowiła początkowo żarówka o mocy 500 W, umieszczona w zmieniaczu, gdzie zapasowym źródłem światła był najpierw palnik acetylenowy, a później druga żarówka o tej samej mocy. Żarówki były umieszczone wewnątrz katadioptrycznej soczewki cylindrycznej o średnicy 500 mm. Po remoncie wieży w latach 1979-1981 wymieniono źródło światła latarni na nowoczesny system PRB-21, który składa się z obrotowych paneli z dwudziestoma lampami halogenowymi o mocy 200 W każda. Panele ustawione są pod kątem co 36° i umieszczone w dwu rzędach na obrotowej płycie. Taki system świetlny działa do dnia dzisiejszego. Światło latarni ma charakterystykę: (światło 1 s, przerwa 2 s, okres 3 s) i jest widoczne z odległości 16 mil morskich.

Kołobrzaska latarnia morska jest obiektem dość specyficznym pod względem przynależności. Właścicielem fortu i samej wieży jest Gmina Kołobrzeg, natomiast laterna i znajdujący się w niej system świetlny, decyzją Rady Miasta Kołobrzeg zostały 04.10.1994 r. przekazane



Masywny budynek z wieżą latarni zbudowany był z cegły i przetrwał do 1945 r.



Latarnia morska Kolberg.



Najstarszy z braci - starszy latarnik Marek Kuźniewicz.



32-letni Andrzej Kuźniewicz.



45-letni Paweł Kuźniewicz.



Latarnik Józef Mielczarek z córką.

w użytkowanie wieczyste do Biura Hydrograficznego RP, które z kolei przekazało je pod zarządzanie Urzędowi Morskiemu w Słupsku.

Latarnia za pomocą systemu telemetrycznego już od 2007 r. jest zdalnie kontrolowana przez pracowników Inspektoratu Oznakowania Nawigacyjnego słupskiego Urzędu Morskiego. Pełna automatyzacja obiektu doprowadziła do likwidacji etatów i zwolnienia latarników wiosną roku 2010.

Ostatni latarnicy

W ostatniej grupie latarników obsługujących kołobrzeską latarnię morską było czterech panów. Trzech to „latarniczy klan” Kuźniewiczów: starszy latarnik Marek Kuźniewicz oraz jego dwóch młodszych braci - Paweł i Andrzej. To, że zostali latarnikami, to po trochu przypadek, ale i tradycja rodzinna. Prekursorem był ojciec, Wacław Kuźniewicz, który pracował w LM Kołobrzeg ponad 30 lat. Czwartym latarnikiem był Józef Mielczarek, który również, jak jego koledzy po-

chodzi z rodziny z tradycjami latarniczymi. Latarnikiem był ojciec, po którym Józef Mielczarek odziedziczył imię, który przepracował na latarni morskiej w niedalekich Gąskach ponad 30 lat.

Wszyscy czterej zgodnie twierdzą, że praca latarnika w XXI wieku to tylko nadzór nad automatycznie działającymi światłami portowymi i światłem latarni morskiej. Od dawna byli przygotowani na to, że przyjdzie im się rozstać z zawodem, co też nastąpiło w 2010 r. Obecnie kie-

rują ruchem turystycznym na latarnię, a zapytani opowiadają historię kołobrzeskiej latarni morskiej. Tak jak inni latarnicy, oni również mają nadzieję, że latarnie morskie przetrwają, gdyż są ważne dla żeglarzy i małych jednostek pływających, a także stanowią dziedzictwo kulturowe naszego kraju.

**dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej**

Z Polski

nadzwyczaj udane

55 lat temu, we wrześniu
1955 roku, „Morze” pisało:



Koniak z Ho Szi Minhem

Statek nasz – m/s „Curie-Skłodowska” – wyładował właśnie towary w jednym z portów chińskich, przygotowując się do powrotnej drogi do Ojczyzny, gdy otrzymaliśmy wiadomość, że przyjdzie nam jeszcze odbyć dodatkowy rejs. Rząd nasz zakupił pięć tysięcy ton ryżu i ofiarował go jako dar od narodu polskiego dla walczącej z trudnościami pierwszego okresu odbudowy młodej Republiki Wietnamskiej. I teraz właśnie mieliśmy przewieźć ten dar z odległego Rangoonu do Wietnamu. Wiedzieliśmy, że oznacza to przedłużenie naszego pobytu poza krajem i rozłąki z rodzinami o dalsze kilka miesięcy. Rozumieliśmy jednak przy tym dobrze zaszczytny charakter powierzonego nam zadania i pragnąc je jak najlepiej i najszybciej wykonać, wyruszyliśmy w drogę.

Rangoon, stolica Burmy, to miasto pagód, pokrytych złotą blachą i nieskładnie zabudowanych ulic, po których pędzą w zawody szczury z amerykańskimi jeepami. Niesamowite gorąco (65 stopni w słońcu!) bardzo dotkliwie dało nam się we znaki. Załadunek, który w naszych portach trwałby kilkadziesiąt godzin, wymagał tu 35 długich upalnych dni. Wychodziliśmy z portu żegnani przeciągłą syreną polskiego statku „Pokój”. (...)

Rzucamy kotwicę. Zdążają ku nam rybackie dżonki udekorowane flagami Polski i Wietnamu. Podjeżdżają blisko. Siedzący w nich Wietnamczycy machają słomianymi kapelusami, klaszczą w dłonie.

Wieczorem na statek wchodzi ambasador PRL w Hanoi w towarzystwie wietnamskiego ministra oświaty i dziennikarzy. W serdecznych słowach dziękuje załozdce za jej czyn, mówiąc: „Ryż, który tu przywieźliście, jest ogromną pomocą dla zagrożonej prowincji, zniszczonej wojną i posuchą. Obetrze on niejedną łzę matki, rozjaśni oblicze dzieci”. (...)

Czynimy ostatnie przygotowania do wizyty u Prezydenta Wietnamu. „Flagowym statkiem”, jak określiliśmy „Warszawę” z banderką, jedzie kapitan, następnymi reszta załogi. Kierunek: rezydencja Prezydenta Ho Szi Minha. (...) Na wstępie Prezydent zapytuje o zdrowie nasze i pozostałych na statku członków załogi, podróż i datę wyjazdu z kraju. Rozmawia-

my po rosyjsku i angielsku. Oprócz tych dwu języków Prezydent zna dobrze francuski i chiński. Kapitan przedstawia załogę. Prezydent przygląda się nam bacznie. Może przypominają mu się własne wspomnienia z czasów, kiedy był marynarzem. Zapytuje, czy pijemy piwo, czy też...

- Ale co tu pytać, przecież matrosy piją koniak! Sam przecież byłem matrosem. Pływałem na francuskich i angielskich statkach. Dawne to lata, jeszcze przed I wojną światową. Statki były stare, a życie na nich ciężkie...

Rozmowa potoczyła się na temat odbudowy naszego kraju. Szczególnie żywo interesował się Ho Szi Minh odbudową Warszawy, którą widział w 1914 r.

Chcemy się żegnać, bo oto słychać gwar dzieci. „Pójdziemy je razem powitać” – mówi Ho Szi Minh. Trudno opisać owację, jaką zgotowały dzieci Prezydentowi. Kiedy nieco się uspokoiło Ho Szi Minh przedstawił nas dzieciom. Ponowna burza oklasków i okrzyków: „Balab, Balan Vietnam Muon Nam” (Niech żyje Polska i Wietnam). (...)

**(Z darem dla przyjaciół,
Henryk Zięba, II oficer m/c
„Curie-Skłodowska”)**

50 lat temu, we wrześniu
1960 roku, „Morze” pisało:



Stocznia wielkich możliwości

(...) Najpierw okres odbudowy, trwający blisko 4 lata. Ale nie było to tylko usuwanie gruzów, naprawa nabrzeży, re-

mont hal, czy instalowanie sprzętu. Już podczas pierwszych dwóch powojennych lat stocznia im. Komuny Paryskiej wyremontowała około 300 jednostek pływających, a podczas całego okresu odbudo-

wy, to jest do 1949 roku, wyremontowano około 1400 jednostek, w tym ponad 300 zagranicznych. (...)

Stoczniowcy z Gdyni pragną aby ich placówka dorównała największym i najnowocześniejszym stoczniom w kraju i za granicą. W roku 1962, a więc za dwa lata, rozpoczną budowę serii statków o nośności 14 500 TDW, a za kilka lat będą budować kolosy, superstatki, o nośności 65 000, a może nawet do 100 000 TDW. (...)

Inżynierowie stoczni im. Komuny Paryskiej postanowili wybudować ogromny suchy dok. Dok ten będzie miał długości 240 metrów, szerokości 38 metrów i odpowiednią głębokość. Ogromny obszar na wybudowanie suchego doku zostanie dosłownie wydarty morzu. Po prostu dok powstanie w miejscu, gdzie obecnie jest woda, a przez to jeszcze bardziej zwiększą się możliwości rozbudowy stoczni. Przy budowie statków na tym doku przewidyje się zastosowanie pełnej mecha-

cji i postępu technicznego. A więc naładzie będą montowane ogromne 500-tonowe bloki, które dźwig przeniesie na dok i tam dopiero zmontuje się je w jedną całość, tworząc wielki statek.

Statki muszą więc być budowane szybko i nowocześnie. I dzisiejsza „mała” stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni już wkrótce będzie to robić.

**(Stocznia przyszłości,
Stanisław Goszczurny)**

45 lat temu, we wrześniu
1965 roku, „Morze” pisało:



Tajemniczy Bekatemor

Ukształtowany w postać statku znak, z wkomponowanymi literkami B, K, T i M, nie jest szeroko znany ogółowi społeczeństwa. Tylko ludzie związani bezpośrednio z gospodarką morską znają i cenią instytucję, którą ów znak symbolizuje. Jej pełna nazwa brzmi - BIURO KONSTRUKCYJNE TABORU MORSKIEGO; potocznie mówi się o niej - „Bekatemor”. (...)

Niektóre projekty mają swoją ciekawą historię i świadczą o wysokich kwalifikacjach zespołu pracowników BKTM. Swego czasu np. znana była sprawa 500-konnych lodołamaczy rzecznych, tak zwanych czołowych, niezbędnych dla Odry i Wisły. Zamówiliśmy je w stoczni NRD-owskiej, ale ponieważ nie uzyskały wymaganych parametrów i wykazały szereg wad - kontrakt został zerwany. Finlandia, kraj doświadczony w budowie tego rodzaju jednostek, odmówiła przyjęcia zamówienia: konstruktorzy fińscy nie widzieli możliwości ulokowania napędu o wymaganej mocy w kadłubie, którego limitowane zanurzenie - z uwagi na wiślane płycizny - nie mogło przekroczyć 150 centymetrów. Podjął się więc tej pracy Bekatemor i po obszernych wstępnych studiach, przeprowadzonych wspólnie z Katedrą Teorii Okrętu Politechniki Gdańskiej, opracował projekt, który został zrealizowany przez Gdynską Stocz-

nię Remontową. Dziś lodołamacze „Rosomak” (na Odrze) i „Żubr” (na Wiśle) cieszą się opinią nadzwyczaj udanych. Wkrótce ma być rozpoczęta budowa dwóch następnych, z silnikami 700-konnymi. (...)

Ogółem w ciągu dziesięciolecia działalności Bekatemoru wykonane zostały 73 projekty robocze różnych jednostek pływających, z czego zrealizowano 62 projekty, przy czym wiele z nich przekazano do produkcji seryjnej. (...)

Zgrany koleżeński zespół pracowników Bekatemoru liczy około 150 osób. W najbliższej przyszłości Biuro ulegnie dalszej rozbudowie, a liczba pracowników wzrośnie do około 300. (...)

**(W cieniu olbrzymów,
Jerzy Miciński)**

Chytry dach

Przed kilkoma miesiącami rozpoczął służbę na wodach amerykańskich nowo zbudowany w stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Trieście statek pasażerki „Oceanic” (32 000 BRT). Należy on do kosmopolitycznego przedsiębiorstwa żeglugowego Home Lines i pływa pod banderą panamską, wożąc turystów z Nowego Jorku do tropikalnych wybrzeży Morza Karaibskiego. (...)

Na wzmiankowanym pokładzie znajdują się dwie pływalnie, solarium oraz bary i sale restauracyjne. Ogromna przestrzeń zapewnia pasażerom swobodę ruchów oraz możliwość nie skrępowanego korzystania z najrozmaitszych sportów, gier i rozrywek. Najbardziej niezwykłą cechą całej instalacji jest przy tym jej niezależność od warunków atmosferycznych. Rozległy pokład, zajmujący niemal całą nasłonecznioną przestrzeń pomiędzy cofniętym do tyłu kominem a wysuniętym do przodu jedynym masztem statku, jest pokryty rozsuwanym przezroczystym dachem, którego finezyjna konstrukcja stanowi osiągnięcie techniczne nie spotykane dotąd w inżynierii okrętowej. (...)

Budowa dachu „Madrodrome” pochłonęła milionowe sumy, jednak armatorzy są zdania, że wydatek ten opłaci się w czasie. Chytre wyliczenie właścicieli statku opiera się na założeniu, że atrakcyjny pokład-lido będzie przez cały dzień gromadził większość pasażerów - a więc odpada konieczność zbudowania dla nich innych pomieszczeń i urządzeń rozrywkowych. Na zaoszczędzonym w ten sposób miejscu zbudowano liczne kabiny pasażerskie, które powiększą dochód statku. Jak się wydaje, przykład ten będzie chętnie naśladowany przez innych armatorów budujących statki pasażerskie do obsługi ruchu turystycznego.

(Statek z otwieranym dachem)

Opr. Czesław Romanowski

i

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

Morskie Skrzydła Rzeczypospolitej (XXI)

30 Pułk

Tu-2S przed startem.

Lotnictwa Marynarki Wojennej

W listopadzie 1949 roku zmieniono plan rozwoju lotnictwa morskiego. Zrezygnowano z organizacji samodzielnych eskadr na korzyść mieszanej dywizji lotniczej. Pierwszym krokiem w tym kierunku był rozkaz organizacyjny ministra obrony narodowej marszałka Konstantego Rokossowskiego z 22 listopada 1949 roku. Poleciał on dowódcy Marynarki Wojennej do 25 marca 1950 roku rozformowanie Eskadry Lotniczej MW i sformowanie na jej bazie następujących jednostek:

* 30 Pułku Lotniczego Marynarki Wojennej - Jednostka Wojskowa nr 5576, etat nr 35/118 o stanie osobowym 261 wojskowych i 1 kontraktowy;

* 50 Batalionu Obsługi Lotnisk Marynarki Wojennej - Jednostka Wojskowa nr 2428 etat nr 35/119 o stanie osobowym 393 wojskowych i 7 kontraktowych;

* Kompanii Szkolnej Lotnictwa Marynarki Wojennej - etat nr 35/120 o stanie

osobowym 21 wojskowych i stanie zmiennym 90 elewów.

Na miejsce formowania i postoju wyznaczono Słupsk. Dowódcy 30 Pułku Lotniczego MW podporządkowano 50 Batalion Obsługi Lotnisk MW (50 BOL MW) i Kompanię Szkolną Lotnictwa MW.

Rozkaz ten polecał dowódcy Wojsk Lotniczych na bazie Klucza Bombardującego-Wywiadowczego Eskadry Lotniczej MW sformowanie i przeszkolenie Eskadry Dalekiego Rozpoznania przy 7 Pułku Bombowców Nurkujących (7 pbn) w Poznaniu, a następnie przekazanie jej do składu powstającego pułku. Ponadto, określał sposób uzupełnienia pułku o sprzęt lotniczy oraz uzbrojenie i wyposażenie etatowe.

Określono również terminy wykonania rozkazu. Dowódcy obu wymienionych rodzajów wojsk mieli zameldować o jego wykonaniu do dnia 30 marca 1950 roku.

Organizacja pułku

Pułk składał się z dowództwa, sztabu, sekcji polityczno-wychowawczej, sekcji inżynieryjno-eksploatacyjnej oraz trzech eskadr (dalekiego rozpoznania, szturmowej i myśliwskiej). Eskadra myśliwska liczyła dwa klucze lotnicze, zaś eskadry szturmowa i dalekiego rozpoznania - po trzy klucze lotnicze.

Dla określenia kompetencji dowódców rodzajów wojsk (uściślenia podziału odpowiedzialności za formowaną jednostkę) pomiędzy dowództwem Wojsk Lotniczych a dowództwem Marynarki Wojennej, minister obrony narodowej wydał 5 grudnia 1949 roku stosowny rozkaz. Dowódca Wojsk Lotniczych ponosił odpowiedzialność za uzupełnienie personelu latającego i technicznego, jego dyscyplinę oraz wyszkolenie. Natomiast dowódca Marynarki Wojennej odpowiadał za

szkolenie polityczne, porządek wewnętrzny, zaopatrzenie, sprawy mobilizacyjne, służby sanitarne, ewidencję oraz sprawozdawczość.

Wykonując postawione zadanie, dowódca Wojsk Lotniczych wydał 26 stycznia 1950 r. rozkaz, w którym nakazał wyznaczonemu na stanowisko dowódcy nowej jednostki mjr. pil. Stanisławowi Turczyńskiemu przejąć protokolarnie Eskadrę Lotniczą MW do 31 stycznia i na jej bazie sformować do 15 lutego 30 Pułk Lotniczy MW. Ustalono, że w Słupsku stacjonować będzie dowództwo i sztab, eskadra szturmowa i eskadra dalekiego rozpoznania oraz klucz łącznikowy dowództwa pułku. Eskadrę myśliwską pozostawiono w Wicku Morskim, zaś w Pucku klucz łącznikowy dowództwa MW.

Nadzór nad powstającymi jednostkami lotniczymi powierzono dowódcy Dywizji Lotnictwa Bombowego, oficerowi radzieckiemu, pułkownikowi Włodzimierzowi Gawriłowowi.

Poważnym problemem dla dowództwa MW był stan obiektów lotniskowych, brak betonowego pasa startowego oraz odpowiedniej bazy magazynowej i kwa-

terunkowej na słupskim lotnisku w Redzikowie.

Wyniki przeprowadzonej kontroli, dowódca MW przedstawił wiceministrowi obrony narodowej w piśmie z 15 grudnia 1949 r. Poinformował go, iż odremontowano budynki koszarowe, a także postawiono prowizoryczny barak mieszczący stołówkę i kuchnię. Jednak obiekty te mogą pomieścić jedynie personel mającej się tam przebazować z Wicka Morskiego, eskadry. Stwierdzono brak garaży dla taboru samochodowego jednostki oraz schronów amunicyjnych. Zaproponowano, aby kadrze jednostki przydzielić odpowiednią liczbę kwater w Słupsku, jak również w planie inwestycyjnym Departamentu Budownictwa MON zagwarantować odpowiednie środki na budowę m.in. stołówki żołnierskiej, garaży z warsztatem, schronu amunicyjnego i bloków mieszkalnych.

Pomimo tych trudności, 7 lutego 1950 roku, mjr pilot St. Turczyński zameldował o przystąpieniu do pełnienia obowiązków służbowych. Tego dnia odbyła się zbiórka całego stanu osobowego pułku, batalionu ochrony lotniska oraz szkoleni kompanii lotniczej.

W okresie od 5 do 14 sierpnia 1950 roku przebywała w Marynarce Wojennej komisja powołana przez Sztab Generalny 2 sierpnia 1950 roku. W jej pracach uczestniczył m.in. szef lotnictwa MW kmrd por. pil. Michał Grib. Komisja ustaliła następujące bazy lotnictwa morskiego: Słupsk i Babie Doły (lotniska lądowe) oraz Puck, Dziwnów, Wicko Morskie i Uniasty (lotniska lądowo-wodne). Uznano, że taka dyslokacja baz lotniczych zapewnia zabezpieczenie działań operacyjnych Floty oraz współdziałanie przy obronie wybrzeża morskiego. W warunkach wojennych zamierzano również wykorzystać lotniska cywilne w Gdańsku -Wrzeszczu i Szczecinie-Dąbiu.

Lotnisko w Słupsku

Szczególną uwagę zwrócono na lotnisko w Słupsku. Jego mankamentem był brak betonowego pasa startowego, szczególnie ważnego dla samolotów bombowych. Ponadto, z istniejących 7 hangarów 4 wymagały remontu. Stwierdzono, że brak budynków mieszkalnych dla kadry i ich rodzin w pobliżu lotniska, a oddale-

Uroczystość nadania sztandaru 30 pl MW, ufundowanego przez Powszechną Spółdzielnię Spożywców w Katowicach, Słupsk 27 sierpnia 1950 rok.



nie od Słupska nie zapewnia wymaganej gotowości bojowej. Brak było również magazynów dla bomb, min głębinowych oraz torped.

Teren lotniska był podmokły i trudny do użytkowania w porze deszczowej. Obiekty koszarowe i techniczne zostały po wojnie częściowo odbudowane. Wyremontowano je siłami batalionu obsługi, przy pomocy całego składu osobowego pułku. Marynarzy zakwaterowano w budynkach koszarowych. Kadra zawodowa mieszkała w większości w śródmieściu Słupska. Oficerowie i podoficerowie zawodowi posiadający rodziny dysponowali w większości samodzielnymi mieszkaniami, zaś kawalerowie mieszkali zazwyczaj przy rodzinach.

Swoje spotkanie z lotnictwem morskim tak wspominał Kazimierz Gawron, ówczesny chor. nawig. w 7 pbn.

- W styczniowy dzień 1950 roku pełniłem służbę oficera dyżurnego na lotnisku Poznań-Ławica. Dostałem telefon z jednostki, że mam się po służbie stawić na odprawę u dowódcy pułku. Wraz ze mną stawiła się grupa osób. Dowódca pułku, płk. Mikołaj Bortnikow i jego zastępca ds. pilotażu mjr Stanisław Turczyński poinformowali nas, że zostaliśmy skierowani do lotnictwa morskiego do Słupska. Zatkąło nas, gdyż trzech chor. nawig.: K. Gawron, Jacek Łęcki i Jan Korolczuk przybyliśmy do pułku niedawno – 3 września 1949 roku, zaraz po promocji. Byliśmy rozdzieleni po załogach. Poznański pułk był nam znany, gdyż tu odbywaliśmy praktykę. Lataliśmy,

choć niewiele, na bombowcach Pe-2. Angażowano mnie m.in. do prowadzenia zajęć z nawigacji w Aeroklubie Poznańskim.

Koleżdy zazdrościli nam, że założymy marynarskie mundury. Rodziny z dobytciem pojechały pociągiem osobowym. Dowodziłem transportem towarowym wraz z 6 podoficerami. Przez Szczecinek dojechaliśmy do Słupska. Przyjechały po nas ciężarowe Studry z szachownicą i kotwicą na szoferce.

Większość kadry zawodowej przybyłej z poznańskiego pułku zakwaterowano w odremontowanej kamienicy przy ul. Kniaziewiczza, przy szosie wylotowej na Gdańsk. Znajdowały się w niej 2 i 3-pokojowe mieszkania opalane piecami węglowymi.

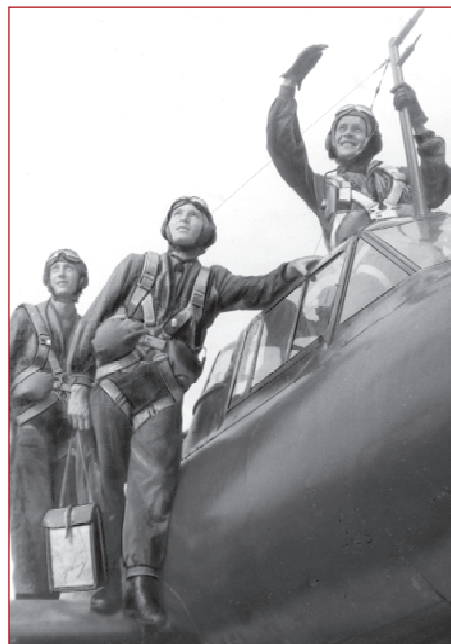
Kadrę do pracy dowożono specjalnie w tym celu zakupionym autobusem. W garnizonie był sklep WPH, działały dwa bufety, funkcjonowało kasyno i klub oficerski. Była także przychodnia lekarska. Rodziny zaopatrywały się w mieście. Tam też do szkoły chodziły dzieci. W porównaniu do Wicka Morskiego, warunki bytowe znacznie się poprawiły.

Przeszkody i trudności wynikające ze stanu bazy lotniczej, personel jednostki stopniowo pokonywał. Wiosną rozpoczęło intensywne szkolenie.

W sierpniu jednostka otrzymała sztandar ufundowany przez Powszechną Spółdzielnię Spożywców w Katowicach. 27 sierpnia był odtąd obchodzony jako święto jednostki.

Pułk oraz podległy mu 50 BOL i Kompanię Szkolną Lotnictwa, rozkazem ministra obrony narodowej z 14 sierpnia, podporządkowano z dniem 1 września 1950 roku dowódcy Marynarki Wojennej. W gestii Wojsk Lotniczych pozostawiono: uzupełnienie kadr lotniczych i technicznych oraz kontrolę ich wyszkolenia, a także zaopatrzenie w sprzęt lotniczo-techniczny, uzbrojenie lotnicze, samochody specjalne i budownictwo lotniskowe.

W listopadzie 1950 roku doszło do kilku ważnych dla organizacji pułku wydarzeń. Minister obrony narodowej nakazał rozkazem z 13 listopada opuścić do 1 grudnia tego roku lotnisko Babie Doły przez bazujący tu 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Odchodzący pułk przekazał zadanie ochrony wybrzeża morskiego 30 Pułkowi Lotnictwa MW. Już 24 listopada, na Babie Doły przebazowała się eskadra myśliwska, zaś trzy dni później klucz łącznikowy dowództwa Marynarki Wojennej.



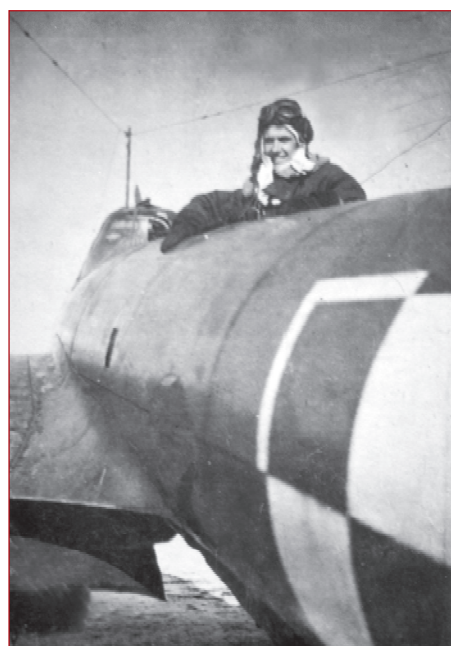
Załoga bombowca Pe-2, ppor. mar. pil. Zdzisław Olszewski, ppor. mar. nawig. Lucjan Macikiewicz i bosman strz. rtg. Leszek Baranowski.

Lotnisko Babie Doły miało wiele zalet. Oprócz bliskości dowództwa MW mogły z niego korzystać samoloty wszystkich typów, gdyż dysponowało dwoma betonowymi pasami startowymi o długości 1800 metrów każdy. Znajdował się tam także duży hangar o powierzchni 3000 metrów kwadratowych, przybudówki warsztatowe oraz budynki koszarowe.

21 kwietnia 1951 roku, Kompanię Szkolną Lotnictwa MW wraz z całym stanem osobowym stałym i zmiennym, przekazano Wojskom Lotniczym na mocy rozkazu organizacyjnego Sztabu General-



Pierwszy dowódca 30 Pułku Lotnictwa MW, mjr pil. Stanisław Turczyński, oficer radziecki polskiego pochodzenia.



Bosman Kazimierz Jamrozik, strzelec pokładowy w załodze bombowca Pe-2.

Samolot szkolno-treningowy Jak-11 nr S-2



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



Załoga bombowca Pe-2, od lewej: por. mar. pil. Hilary Zarucki, ppor. nawig. Tadeusz Pawlaczek i bosman strz. rtg. Jerzy Raj.



Czwórka przyjaciół - od lewej: ppor.mar.pil. Zygmunt Samborski, por. mar. pil. Hilary Zarucki, ppor. mar. pil. Lesław Węgrzynowski i ppor. mar. pil. Marian Piątek.



Samolot bombowy i rozpoznawczy Tu-2S.

nego z 28 grudnia 1950 roku. Wkrótce ją rozformowano, a na jej bazie powołano do życia Szkołę Młodszych Specjalistów Lotnictwa nr 11 podporządkowaną dowódcy Wojsk Lotniczych.

Garnizon Babie Doły

W wyniku przekazania lotniska w Słupsku dowództwu Wojsk Lotniczych, 30 Pułk wraz z 50 BOL przebazował się z Garnizonu Lotniczego Słupsk do Garnizonu Lotniczego Babie Doły 11 maja 1951 r., realizując rozkaz ministra obrony narodowej z 13 kwietnia tego roku. Na słupskim lotnisku do czasu całkowitego przekazania obiektów Wojskom Lotniczym, pozostała grupa marynarzy z kompanii wartowniczej 50 BOL.

Niebawem, 10 września tego roku, dowódca 30 Pułku zorganizował na terenie lotniska w Babich Dołach komendę Wojskowej Terenowej Obrony Przeciwlotniczej. W jej składzie znalazło się: pogotowie przeciwpożarowe i techniczne oraz służby – sanitarna, bezpieczeństwa, operacyjno-alarmowa i odkażania. Nieetatowym komendantem wyznaczono dowódcę 50 BOL kpt. mar. Stanisława Lecha.

Warunki mieszkaniowe w Garnizonie Babie Doły znacznie się pogorszyły. Marynarze służby zasadniczej mieszkali w starych, poniemieckich barakach. Dla rodzin kadry zawodowej wybudowano nad morzem drewniane baraki. Kawalerów rozmieszczono w piętrowych poniemieckich barakach na obrzeżu garnizonu. Część kadry zamieszkiwała w murowanym budynku poszpitalnym. Tam też mieściło się dowództwo Lotnictwa MW. Warunki wymusiły rozpoczęcie budowy w 1952 r. murowanych budynków mieszkalnych i koszarowych. Utrudniona była również komunikacja z Gdynią. Umożliwiła ją dopiero otwarta w 1952 r. linia autobusowa. Zaopatrywano się w małym, wielobranżowym sklepie WCH na terenie garnizonu. Dzieci kadry dowożono do gdyńskich szkół.

Zgodnie z zakładanym rozwojem lotnictwa MW, ujętym w zamierzeniach organizacyjnych Marynarki Wojennej na lata 1951-1952, przystąpiono do organizacji pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Stosowny rozkaz organizacyjny ministra ukazał się 10 grudnia 1951 roku. W myśl tego rozkazu, do 1 lutego 1952 r., miał zostać sformowany 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, wg etatu nr 6/100. W dalszej części rozkazu podano, że nowy pułk powstanie na bazie eskadry myśliwskiej, istniejącej w etacie 30

Pułku Lotnictwa MW, z miejscem postoju w Babich Dołach. Do dnia 1 września 1952 roku miał on być pułkiem dwueskadrowym, o stanie osobowym 64 oficerów, 101 podoficerów, 9 szeregowych i 1 pracownik kontraktowy. 26 stycznia 1952 r., kmdr por. pil. St. Turczyński przekazał protokolarnie eskadrę myśliwską dowódcy nowo formowanej jednostki – kpt. pil. Konstantemu Jankowskiemu.

W 1954 roku postanowiono część skoncentrowanych na lotnisku w Babich Dołach jednostek przebazować na lotnisko w Gdańsku-Wrzeszczu. Wynikało to m.in. z trudnej sytuacji mieszkaniowej oraz nadmiernego zagęszczenia w koszarach służby zasadniczej. Lotnisko we Wrzeszczu dysponowało dwoma pasami startowymi, dwoma hangarami, zabudowaniami warsztatowymi, przestronnymi koszarami oraz mieszkaniami dla kadry i ich rodzin. Stosowny rozkaz o przebazowaniu 30 Pułku i 50 BOL do Garnizonu Gdańsk- Wrzeszcz wydał dowódca 33 Dywizji Lotnictwa MW w dniu 25 kwietnia 1954 r.

Dla usprawnienia organizacji 30 Pułku, minister obrony narodowej rozkazem organizacyjnym z 11 maja 1954 roku polecił przenieść jednostkę z etatu nr 35/118 na etat 35/245 o stanie osobowym 255 wojskowych i 1 kontraktowy. Miejsce bazowania jednostki oraz jej numer pozostały bez zmian. Posunięcie to było bezpośrednio związane z powołaniem do życia, na bazie kluczy łącznikowych istniejących w etacie dowództwa, 33 Dywizji Lotnictwa MW oraz 30 Pułku – 16 Eskadry Lotnictwa Łącznikowego (Jednostka Wojskowa nr 1660, wg etatu 35/246 o stanie osobowym 37 wojskowych). Na miejsce bazowania i postoju wyznaczono lotnisko Babie Doły. Dowódcą eskadry został kpt. mar. pil. Hilary Zarucki.

1 marca 1955 r., zgodnie z etatem nr 35/245 zorganizowano drugą eskadrę szturmową 30 Pułku w składzie trzech kluczy lotniczych. Na dowódcę wyznaczono kpt. pil. Kazimierza Przysuchę.

Jednym z elementów mających zwiększyć możliwości bojowe Marynarki



Wrak stawiacza min ORP Gryf służący jako cel dla lotnictwa do 1954 roku.



Uszkodzony Tu-2 nr 2 na lotnisku Babie Doły, kwiecień 1954 rok.

Wojennej w połowie lat pięćdziesiątych, było m.in. powołanie do życia 15 Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego MW (15 SELR MW). Pierwszym krokiem w tym kierunku było zarządzenie szefa Tyłów WP z 16 sierpnia 1955 r. oraz rozkaz dowódcy 33 Dywizji Lotnictwa MW z 10 września 1955 roku. Eskadra powstawała na bazie Eskadry Dalekiego Rozpoznania 30 Pułku Lotniczego MW. Na jej dowódcę wyznaczono kpt. mar. pil. Hilarego Zaruckiego, byłego dowódcę 16 Eskadry Lotnictwa Łącznikowego MW. Personel latający i techniczny dla nowo powstającej eskadry wysłano do Modlina. Tam ich przeszkolono przy 15 Dywizji Lotnictwa Bombowego na samoloty odrzutowe typu Il-28.

Realizując plan rozwoju lotnictwa morskiego, szef Sztabu Generalnego polecił dowódcy MW, zarządzeniem z 8 sierpnia 1956 r., na bazie Eskadry Dalekiego Rozpoznania 30 Pułku Lotnictwa MW do 1 września 1956 roku sformowanie 15 Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego MW, wg etatu nr 35/307. Jednostka liczyła 113 wojskowych i jednego kontraktowego pracownika cywilnego. Na miejsce formowania wyznaczono Babie Doły, zaś na miejsce bazowania miejscowość Łebunia koło Łęborka.

Od tego czasu 30 Pułk stał się faktycznie pułkiem szturmowym. W tym kształcie organizacyjnym przetrwał do lipca 1957 roku.

Wyposażenie pułku w sprzęt lotniczy

Zgodnie z etatem, pułk miał liczyć 44 samoloty, w tym samolotów bojowych: 12

Pe-2, 12 Il-2 i 8 Jak-9. Ponadto 8 samolotów szkolnych Po-2, po jednym szkolno-bojowym UPe-2, UII-2 i Ujak-9 oraz jeden treningowy UT-2.

Były to przede wszystkim samoloty użytkowane przez Eskadrę Lotniczą MW. 2 marca 1950 roku do jednostki przybyło 8 szturmowych Il-10 z Bydgoszczy.

5 kwietnia, dowódca pułku uznał, że można przystąpić do realizacji wyszkolenia bojowego. W związku z tym wydał rozkaz specjalny, w którym ustalił skład bojowy poszczególnych eskadr. I tak, klucz dowództwa liczył 1 samolot bombowy Tu-2. Natomiast eskadra myśliwska w pierwszym kluczu 3 samoloty myśliwskie Jak-9 (dwa Jak-9p i jeden Jak-9m) w drugim kluczu 2 Jak-9p, szkolno-bojowy UJak-9 i szkolno-treningowy UT-2.



Marian Piątek już jako kapitan marynarki pilot.

Eskadra szturmowa liczyła w dwóch kluczach po 4 samoloty szturmowe Il-2. Ponadto, przydzielono pilotom i mechanikom eskadry nowe Il-10 (8 szt.) w celu utrzymania w należytej konserwacji. Eskadra Dalekiego Rozpoznania liczyła 7 bombowców Pe-2 oraz 1 szkolno-bojowy UPe-2, z tym, że 1 Pe-2 przydzielono dowódcy eskadry, 3 samoloty bojowe do pierwszego klucza, zaś pozostałe do drugiego klucza. Klucz Łącznikowy Dowództwa Pułku liczył 5 samolotów łącznikowych Po-2 oraz jednego Storcha. Z kolei Klucz Łącznikowy Dowództwa MW liczył 3 Po-2 i jednego Storcha. W maju otrzymano 4 samoloty Jak-9p (z dwa z Krakowa i dwa z Nowego Dworu) oraz dwa samoloty Tu-2 z Poznania.

W związku z otrzymaniem dodatkowego sprzętu dla eskadry myśliwskiej,

kmr ppor. pil. St. Turczyński ustalił jej nowy skład bojowy. Pierwszy klucz liczył teraz 5 Jak-9p, 1 UJak-9 oraz 1 UT-2. W drugim kluczu znalazły się 3 Jak-9p i 1 Jak-9m.

14 lipca, podczas powrotu z poligonu w samolocie Jak-9p pilotowanym przez chor. Mariana Piątka nastąpiła przerwa w pracy silnika. Niesterowny samolot uderzył w słup linii energetycznej i rozbił się. Pilot wyszedł z wypadku z drobnymi potłuczeniami. Jako przyczynę wypadku uznano zatarcie się silnika z winy personelu technicznego.

Tak po latach relacjonował to wydarzenie wówczas ppor. pil. Marian Piątek: - *Ze Słupska poleciałem wraz z Zygmuntem Samborskim na strzelanie powietrzne. Ja prowadziłem, on był prowadzony. Strefę strzelania mieliśmy wzdłuż*

toru od Jezierzyc Słupskich do Lęborka. Uzgodniliśmy, że wpierv odstrzelamy się do rękawa, a następnie polecimy na poligon morski Smoldzino. W pewnym momencie Zygmunt mi odszedł, nie rozumiałem o co mu chodzi. Po chwili usłyszałem, że jest nad lotniskiem i ląduje, ponieważ ma awarię, prawdopodobnie prędkościomierz mu nawalił. Na poligonie lotami kierował kapitan M. Góral. Zaszedłem raz, oddałem serię, drugą i po trzeciej serii w trakcie wyprawowania poczułem, że silnik przestaje ciągnąć. Z rozpędu wzniosłem się na około 500 m i zameldowałem o niesprawności silnika. Silnik zaczął coraz bardziej tracić obroty i wysokość lotu obniżała się. Chciałem dolecieć do lotniska. Jakieś 15 km od niego zobaczyłem ścianę lasu. Musiałem podjąć szybko decyzję i siadać w polu. Znajdowała się obok pola polna droga prowadząca do chałup. Przechyliłem samolot lecąc już na minimalnych obrotach i krytycznych kątach. Nagle pojawił się przede mną słup linii wysokiego napięcia. Samolot w tym momencie przepadł i zawadził skrzydłem o słup. Drugim skrzydłem uderzył o ziemię. Odbił się i uderzył ogonem w ziemię. Za kolejnym uderzeniem w ziemię, trwało to jakby całą wieczność, poczułem zapach benzyny. Złapałem za klamrę pasów, poczułem uderzenie i straciłem przytomność.

Gdy oprzytomniałem, stała przy mnie grupka ludzi. Leżałem od rozbitego samolotu jakieś 15 metrów. Kiedy jakoś doszedłem do siebie, zaczęto mnie częstować, nawet ktoś przyniósł ciwarkę. Prosiłem żeby zadzwonili po pomoc. Po jakimś czasie przyjechała sanitarka ze szpitala w Słupsku. Po drodze spoikaliśmy dowódcę pułku. W szpitalu okazało się, że nie mam żadnych złamań. Miałem uszkodzoną nogę, skóra była aż przysmażona, prawdopodobnie w momencie wyrzucenia mnie z kabiny. Odwiedził mnie w szpitalu dowódca lotnictwa morskiego komandor Grib i powiedział „ty żywiesz i nie pijosz?”. Samolot był zupełnie rozbitý. Został z niego tylko silnik z powyginanymi łopatami śmigieł, kawałki skrzydeł i ogon. Przyczyną wypadku była awaria sprzężarki.

Po szpitalnej rekonwalescencji i pobycie w sanatorium ppor. pil. M. Piątek wrócił do latania.

Późną jesienią przekazano do Instytutu Lotnictwa w Warszawie jednego Storcha.

W listopadzie 1950 roku ustalono skład bojowy pułku na okres wyszkoleniowy



Pamiętkowe tableau ze służby w lotnictwie morskim w latach 1951-1954.



Kierowniczy personel inżynieryjno-lotniczy lotnictwa morskiego, Babie Doły 1954 rok.

1950/1951. Klucz Dowództwa składał się z jednego samolotu bombowego Tu-2. Eskadra myśliwska składała się z trzech kluczy lotniczych liczących 12 samolotów Jak-9 (10 Jak-9p, 1 Jak-9w i 1 Jak-9m) oraz 1 UT-2. Eskadra szturmowa w składzie trzech kluczy lotniczych liczyła 8 Ił-10, 1 UIł-10 oraz 8 Ił-2. Wyśłużone Ił-2 zostały zakonserwowane i oczekiwały na spisanie ze stanu. Eskadra Dalekiego Rozpoznania składała się z dwóch kluczy lotniczych i liczyła 2 Tu-2, 7 Pe-2 i 1 UPe-2. Klucz Łącznikowy Dowództwa Pułku liczył 10 Po-2 i 1 Storcha, a Dowództwa MW 4 Po-2. Z wymienionych samolotów do nowoczesnych można było zaliczyć Tu-2 i Ił-10. Pozostałe maszyny często były jeszcze wojennej produkcji i znacznie wyeksploatowane.

W grudniu 1950 roku przekazano Storcha użytkowanego w Kluczu Łącznikowym Dowództwa Pułku do 9 Samodzielnej Eskadry Łącznikowej KBW. Lotnicy eskadry przebazowali go ze Słupska na warszawskie Bemowo.

10 kwietnia 1951 roku przeprowadzono kontrolę przygotowania sprzętu lotniczego oraz personelu latającego i technicznego do letniej eksploatacji. Na 49 samolotów przygotowano 45. Trzy samoloty wymagały remontów (w tym Pe-2 głównego) zaś Jak-9m został przygotowany do spisania ze stanu. Do jednostki przybył fabrycznie nowy szkolno-treningowy Jak-11. W Eskadrze Szturmowej pozostały jeszcze 2 Ił-2, które niebawem spisano ze stanu.

W styczniu 1952 r., na bazie Eskadry Myśliwskiej 30 Pułku Lotniczego sformowano nową jednostkę myśliwską – 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. W lutym 1952 roku przekazano nowej jednostce sprzęt latający. Było to 13 samolotów bojowych Jak-9p, 2 szkolno-bojowe UJak-9, 3 łącznikowe Po-2 i szkolno-treningowe Jak-11 oraz UT-2. Maszyny bojowe miały silniki w znacznym stopniu już wyeksploatowane. Z wymienionych samolotów Jak-9, jeden był bez silnika, w jednym silnik wypracował resurs, zaś dwa miały silniki uszkodzone. Poważnym problemem dla służb inżynieryjno-technicznych były Jak-9p, które po wypracowaniu resursów silników WK-107 stawały się praktycznie bezużyteczne. Brakowało zapasowych silników tego typu. Pozostałe samoloty były sprawne i znajdowały się w gotowości bojowej.

Na podstawie meldunku o stanie pułku z listopada 1952 roku dowiadujemy się, że jednostka liczyła 27 samolotów



An-2 nr 11110, od 1952 roku samolot dyspozycyjny dowódcy MW.

w tym 7 niesprawnych. Były to: 3 Tu-2, 5 Pe-2, 2 UPe-2, 8 Ił-10, 1 UIł-10, 7 Po-2 oraz 1 An-2. Przyczyną niesprawności 3 Pe-2 były awarie silników WK-105, podobnie jednego Ił-10 oraz konieczność wysłania do remontu Po-2 po wypracowaniu resursu silników i płatowców. Stan pokrycia lakierowanego oceniono jako dobry na 60 proc. płatowców. Jednak nawet na stosunkowo nowych Ił-10 stwierdzono luzy we wnękach podwozia, co wymagało naprawy w Lotniczych Warsztatach Remontowych. Wszystkie samoloty posiadały pełne uzbrojenie, radiostację oraz przyrządy pokładowe.

24 kwietnia 1953 roku w katastrofie lotniczej śmierć poniosła załoga Ił-10, ppor. mar. pil. R. Makowski i strz. pokł. st. mar. Zdzisław Jasiński. Samolot został całkowicie rozbity. Przyczyną katastrofy były błędy pilotażu.

W maju 1954 roku przekazano dla nowo utworzonej 16 Eskadry Lotnictwa Łącznikowego samoloty łącznikowe Po-2 (oprócz jednego) oraz samolot aerofotogrametryczny An-2. W następnej kolejności przekazano do kasacji samoloty bombowe Pe-2. Wczesną wiosną 1954 roku otrzymano samoloty szturmowe Ił-10 (Avia B-33) produkowane na licencji w Czechosłowacji. Były produkowane w dużych ilościach i używane bojowo podczas konfliktu koreańskiego.

Zakończenie wojny koreańskiej spowodowało konieczność ich wykorzystania. Lotnictwo MW otrzymało 19 sztuk bojowych B-33 oraz 2 szkolne CB-33. Nie cieszyły się sympatią pilotów. Wymagały znacznej uwagi, szczególnie podczas lądowania, gdyż miały tendencję do „wałenia się” na prawe skrzydło. Było to m.in.

przyczyną katastrofy B-33 na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu 2 sierpnia 1956 roku. Często zdarzało się pęknięcie korytek olejowych w silniku, co powodowało wyciek oleju i w następstwie zatarcie silnika. W 1957 roku samoloty te wycofano z użytku.

Jesienią 1955 roku przekazano do 19 Lotniczej Eskadry Holowniczej w Słupsku samoloty bombowe Tu-2. Personel Eskadry Dalekiego Rozpoznania rozpoczął szkolenie na samolotach odrzutowych Ił-28.

Według stanu na dzień 17 listopada 1956 roku użytkowano 34 samoloty, w tym 23 Ił-10, 5 UIł-10, 2 Jak-11 oraz 4 Po-2. Było to o dziewięć samolotów mniej niż przewidywał etat pułku.

Oceniając ten okres można stwierdzić, że Marynarka Wojenna otrzymała znaczną siłę uderzeniową powietrznych środków walki. Jednak dla realizacji zadań taktyczno-operacyjnych morskiego rodzaju sił zbrojnych, były to zbyt skromne środki. Wynikało to m.in. z braku min, torped oraz środków radiotechnicznych. Ponadto, szkolenie personelu latającego utrudniała zbyt mała, w stosunku do potrzeb, liczba samolotów szkolno-bojowych i szkolnych.

Mariusz Konarski



Zdjęcia ze zbiorów autora, Muzeum Marynarki Wojennej, Centralnego Archiwum Wojskowego, Janusza Uklejewskiego, Mariusza Borowiaka, Wojtka Sankowskiego oraz Tadeusza Pawlaczka.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Wrzesień 2000 r.

10 – Po 160 dniach do Gdyni powrócił *Dar Młodzieży*, który w tej podróży m.in. brał udział w zlocie żaglowców Sail Boston 2000 i regatach Tall Ships 2000. W regatach uczestniczyło 300 żaglowców, w tym 15 klasy A (takich jak *Dar Młodzieży*). *Dar* zajął pierwsze miejsce w I etapie i drugie w klasyfikacji generalnej. Do niego należał też rekord prędkości pod żaglami na trasie Halifax-Amsterdam, średnia wyniosła 17,6 węzła (na pokładzie *Daru* w Bostonie).



15 – Jadąc na rozmowy z Ministerstwem Skarbu na temat dalszych losów Stoczni Gdańskiej, w wypadku samochodowym zginął kpt. ż.w. Bolesław Hutyra – działacz NSZZ „Solidarność”, założyciel Portowej Rady Opiekuńczej i Fundacji „Stella Maris”, były dyrektor Departamentu Administracji Morskiej, Śródlądowej Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

16 – W Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA wodowano 615 statek zbudowany tam po wojnie. Był nim kontenerowiec *Amanda* (22900 ton i 1728 TEU) zamówiony przez amatora Petera Doehle.

22 – W 78 rocznicę powstania portu w Gdyni rozpoczęto przekazywanie akcji Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA 6685 uprawnionym pracownikom i emerytom. Do rozdania przygotowano 1 965 065 akcji, każda o wartości nominalnej 10 zł.

27 – W porcie gdyńskim doszło do katastrofy spowodowanej przez kilkanaście wagonów, które przez nikogo nie kontrolowane, stoczyły się po lekko nachylnym torze i uderzyły w wielkie zbiorni-

ki (20 m wysokości) ze związkami saletry amonowej i mocznika, powodując ogromny wyciek i poważne straty w portowej infrastrukturze.

27 – W Stoczni Szczecińskiej na zmodernizowanej pochylni Wulkan II rozpoczęto montaż suwnicy bramowej, której rozpiętość przęsła wynosiła 98,5 m, wysokość 71 m i mogła podnosić ciężar 450 ton.

W polskich stoczniach zwodowano 1 kontenerowiec.

20 lat temu

Wrzesień 1990 r.

6 – W Stoczni Gdańskiej rozpoczęto obróbkę blach dla wycieczkowego żaglowca, któremu planowano nadanie imienia *Gwarek*.



7 – Zakończyły się V Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo '90, w których udział wzięło 463 wystawców z 18 krajów. Była to wtedy druga co do wielkości impreza targowa w Polsce, po Międzynarodowych Targach Poznańskich.



15 – Na placu między historyczną bramą Stoczni Gdańskiej i Pomnikiem Poległych Stoczniovców odbył się wiec gdańszczan z udziałem byłego prezydenta USA Ronald Regana i jego małżonki Nancy, po którym ex prezydent spotkał się w stocz-

ni z Lechem Wałęsą, wówczas kandydatem nr 1 na prezydenta RP.

17 – PLO, rejssem czarterowanym statkiem *POL Baltic* uruchomiły nową linię kontenerową do portów południowych wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych i Zatoki Meksykańskiej.



28 – Po trwających ponad 18 miesięcy negocjacjach Stoczni im. Komuny Paryskiej z jednym z największych stoczniowych koncernów skandynawskich Kvaerner Klude S/A, osiągnięto porozumienie i złożono w Sądzie Rejestrowym w Gdyni wniosek o rejestrację spółki.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec rybacki i okręt rakietowy.

30 lat temu

Wrzesień 1980 r.

6 – Drobnicowiec *Profesor Rylke* zawinął na Tajwan, do Cilung, jako pierwszy polski statek i pierwszy statek z państw socjalistycznych.

11 – Uroczystie podniesiono polską banderę na transportowcu rybackim *Terral*, pierwszym statku z serii B-361.

19 – Siarkowiec *Siarkopol* płynący z Run-corn do Gdańska zderzył się w rejonie Nest Point z brytyjskim statkiem rybackim *Valiant*, który zatonął.

30 – We francuskiej stoczni w Le Ciotat zwodowano statek *Tadeusz Kościuszko* - pierwszy z czterech statków typu con-ro zamówionych przez PLO.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, trawler-przetwórnę i okręt na-

ukowo-badawczy *Witjaż* (prototyp serii B-86).

40 lat temu

Wrzesień 1970 r.

2 – W Ystad przedstawiciele Centromoru i PLO przejęli prom *Visby*, który później wszedł do polskiej służby jako *Skandy-nawia*.



15 – Po zakończeniu prób morskich przekazano PŻM masowiec *Manifest Lipco-uy*, prototyp serii B-521. W dwa dni później uroczyście wszedł do służby.

30 – Do służby w PŻM wszedł niewielki masowiec *Tarnów* (3812 BRT), prototyp serii B-522.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, statek szkolno-towarowy, masowiec, trawler-przetwórnę i okręt hydrograficzny.

50 lat temu

Wrzesień 1960 r.

6 – Kpt. Zbigniew Puchalski powrócił do Gdyni z samotnego rejsu dookoła świata.

9 – Niszczyciel *Wicher* oraz trałowce *Bóbr* i *Mors* rozpoczęły oficjalną wizytę w Portsmouth, do 13.09.

14 – W Gdańsku podniesiono banderę na drewnowcu *Wolgoles* - pierwszym z serii B-514 i pierwszym statku z prądem zmiennym zbudowanym w Polsce.



25 – Niszczyciel *Wicher*, trałowiec i 2 okręty podwodne przybyły do Rostocku z oficjalną wizytą.

W polskich stoczniach zwodowano 2 statki towarowo-pasażerskie, 2 drobnicowce, węglowiec, trawler burtowy i patrolowiec.

60 lat temu

Wrzesień 1950 r.

7 – Dowódcą Polskiej Marynarki Wojennej został Rosjanin, kontradmirał Wiktor Czerokow. Dowodził nią do marca 1953 r.

18 – Aresztowano - pod zarzutem współpracy z obcym wywiadem - kmr ppor. Zbigniewa Przybyszewskiego, szefa artylerii Marynarki Wojennej.



W polskich stoczniach zwodowano lugrot-rawler.

70 lat temu

Wrzesień 1940 r.

Polska Marynarka Wojenna:

- *Błyskawica* i *Burza* - patrole w kanale La Manche (25.09 *Błyskawica* zatrzymała bretoński kuter rybacki, przejęła jego załogę i zatopiła go);
- *Garland* - na Morzu Śródziemnym i przejście do W. Brytanii;
- *Ouragan* - w remoncie;
- ścigacze S-2 i S-3 oraz ex-francuskie i ex-belgijskie patrolowce - patrole w kanale La Manche;
- *Wilk* - patrol na Morzu Północnym.

Polska Marynarka Handlowa:

- na Oceanie Indyjskim, w rejsie do Australii z liverpoolskimi dziećmi (na zdjęciu) *Batory*;



- na wodach brytyjskich: *Chorzów*, *Kordecki*;
- postój w porcie brytyjskim: *Lech*, *Lwów*
- na wodach brytyjskich, w remoncie: *Bug*, *Pułaski*, *Stalowa Wola*;
- na wodach Afryki Zachodniej: *Cieszyn*, *Sobieski*, *Śląsk*;
- konwój z Kanady: *Hel*, *Katowice*, *Kraków*, *Lechistan*, *Morska Wola*, *Narocz*, *Poznań*, *Kmicic*, *Wisła*;

- konwój do Kanady: *Lewant*, *Lida*, *Częstochowa*, *Wilno*;
- konwój z Afryki Zachodniej: *Kroman*;
- konwój do Gibraltaru: *Lublin*;
- konwój z Gibraltaru: *Puck*;
- postój, internowany w Safi: *Oksywie*;
- na wodach amerykańskich: *Rozewie*;
- na Morzu Śródziemnym: *Warszawa*;
- remont w Kanadzie: *Wigry*.

30 – Rozkaz Naczelnego Wodza gen. W. Sikorskiego regulujący stosunek marynarzy Polskiej Marynarki Handlowej do obowiązku służby wojskowej na czas wojny. Uznano w nim służbę na statkach handlowych za równie zaszczytną, co na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej.



80 lat temu

Wrzesień 1930 r.

Do polskiej służby wszedł węglowiec *Robur V*, zbudowany w Goeteborgu na polskie zamówienie.

90 lat temu

Wrzesień 1920 r.

21 – W Holandii zakupiono dla Szkoły Morskiej żaglowiec *Nest*, który następnie otrzymał nazwę *Lwów*.



25 – Na konferencję w Rydze wyjechał kpt. Jan Stankiewicz, z zadaniem zażądania 10 procent okrętów byłej floty carskiej.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Oficerskie powołanie

Patenty oficerskie to jedne z najcenniejszych pamiątek po oficerach polskiej floty wojennej. Szczególnie po takich ludziach, jak Kazimierz Szczęsny czy Franciszek Czelusta.

Patent oficerski to ozdobny dokument stwierdzający, że legitymująca się nim osoba została mianowana na pierwszy stopień oficerski, czyli podporucznika. W okresie II Rzeczypospolitej jego posiadanie stanowiło powód do dumy i rzecz niezwykle osobistą. To, że niektóre z nich ma w swoich zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, także może stanowić dla niego wyróżnienie.

Placówka doczekała się już nowego gmachu, który stoi w centrum Gdyni. Niestety, na wykończenie obiektu nie ma na razie pieniędzy. Tymczasem w magazynach muzeum przechowywanych jest wiele tysięcy bezcennych pamiątek dotyczących dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. Dopóki jednak budowa nowej siedziby nie zostanie sfinalizowana, eks-

ponatów tych nikt, poza pracownikami muzeum i historykami, nie ogląda. Dzięki uprzejmości władz placówki szansę zapoznania się z nimi mają jeszcze także Czytelnicy „Naszego MORZA”.

Patenty oficerskie, które dzisiaj prezentujemy zasługują na szczególną uwagę. Oba były własnością znakomitych oficerów i trafiły do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku jako podarunek od ich rodzin. Każdy z dokumentów stwierdza, że jego właściciel „*posiada przygotowanie wojskowe i zalety właściwe powołaniu oficera*” oraz, że „*uszedzie i zawsze okaże się godnym stopnia oficerskiego i gotów będzie wszystko poświęcić ku dobru i chwale ojczyzny*”. Pod dokumentem widnieje podpis prezydenta Ignacego Mościckiego.

Patent Kazimierza Szczęsnego (korpus morski) jest datowany jest na rok 1934, a Franciszka Czelusty (korpus morskich oficerów technicznych) wystawiony został w 1937 roku. Obaj zasługują na przypomnienie.

Kazimierz Szczęsny urodził się w 1912 roku. Po promocji służył na *Wilii*, potem związał się z Flotyllą Pińską. Następnie został oficerem wachtowym na *Mazurze*. Odbił niemal roczną podróż szkolną na francuskim krążowniku. W 1938 roku wysłany został na kurs oficerów obserwatorów lotnictwa morskiego i rozpoczął służbę w Morskim Dywizjonie Lotniczym w Pucku, jedynej w ówczesnej Polscej Marynarce Wojennej jednostce lotnictwa morskiego, jako oficer II Eskadry Liniowej.

Po wybuchu drugiej wojny światowej ewakuowany został na Hel i wziął udział w obronie Półwyspu jako dowódca oddziału przeciwdesantowego w Juracie. W noc poprzedzającą kapitulację próbował uciec z Helu na kutrze *Hel-117*. Bez powodzenia. Ucieczki jednak stały się jego specjalnością. Kolejnej spróbował już jako więzień oflagu. Niestety, na wolności nie był długo. Po dwóch dniach został schwytany.

Po wojnie wrócił do kraju. Służył w morskim szkolnictwie wojskowym a potem w Biurze Hydrograficznym. Po przeniesieniu do rezerwy, w stopniu komandora porucznika, pracował jako inspektor portów. W latach 1953-1956 był kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego.

Trzy lata później uzyskał dyplom kapitana żeglugi wielkiej i przez kolejnych kilkanaście lat dowodził statkami handlowymi polskich i obcych armatorów. Był także współtwórcą Panteonu Pamięci Okrętów Marynarki Wojennej w Gdyni Oksywiu. Zmarł nagle w 1984 roku.

Franciszek Czelusta, trzy lata młodszy od Kazimierza Szczęsnego, po ukończeniu szkoły podchorążych rozpoczął służbę na *Gromie*. Jako drugi oficer mechanik ewakuował się na pokładzie *Błyskawicy* do Wielkiej Brytanii. Po awansowaniu na pierwszego mechanika służył na tym okręcie do 1943 roku, biorąc udział w najważniejszych akcjach z jego udziałem. Potem został drugim mechanikiem na krążowniku *Dragon*. Awansowany na stopień kapitana wrócił raz jeszcze na pokład *Błyskawicy*. Po wojnie pozostał na emigracji.



Patent Czelusty.

Patent Szczęsnego.

Tomasz Falba

Suchą stopą przez morze

Cud natury

Izraelici przeszli suchą stopą przez Morze Czerwone, czy nie przeszli?
Wody rozstały się, czy nie? Wydarzył się cud, czy nie wydarzył?
A może było jeszcze inaczej?

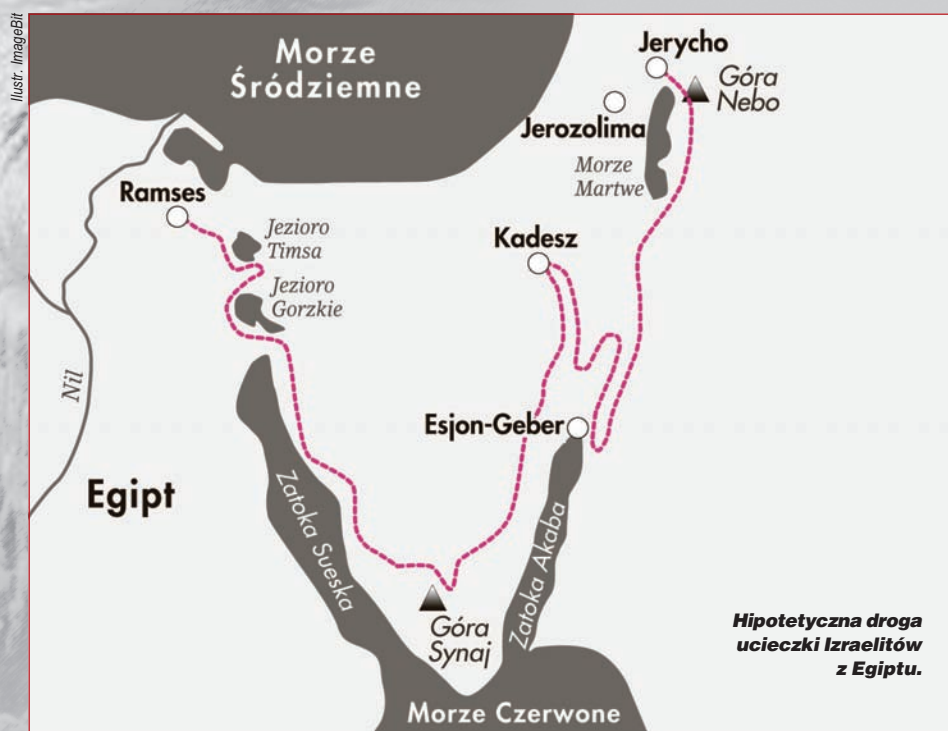
Przejście przez Morze Czerwone to centralne wydarzenie w biblijnej historii Izraela. Dla religijnych Żydów do dzisiaj stanowi najważniejszy punkt odniesienia (istotny jest także dla chrześcijan). Oto ścigany przez Egipcjan naród wybrany, został w cudowny sposób ocalony przez Boga. Ten obraz, zawarty w Księdze Wyjścia, jest jednym z najsilniej przemawiających do wyobraźni w całym przekazie biblijnym.

Biblia (w przekładzie Biblii Tysiąclecia) tak opisuje wydarzenie przejścia przez Izraelitów Morza Czerwonego: „Rozkazał wówczas faraon zaprzęgać swoje rydwany i zabrał ludzi swoich ze sobą. Wziął sześćset rydwanów wyborowych oraz wszystkie inne rydwany egipskie, a na każdym z nich byli dzielni

wojownicy. Pan uczynił upartym serce faraona, króla egipskiego, który urządził pościg za Izraelitami. Ci jednak wyszli z podniesioną ręką. Egipcjanie więc ścigali ich i dopędzili obozujących nad morzem - wszystkie konie i rydwany faraona, jeźdźcy i całe wojsko jego - pod Pi-Hachiroi naprzeciw Baal-Sefon. A gdy się zbliżył faraon, Izraelici podnieśli oczy, a ujrzawszy, że Egipcjanie ciągną za nimi, ogromnie się przerazili. Izraelici podnieśli głośne wołanie do Pana. Rzekli do Mojżesza: „Czyż brakowało grobów w Egipcie, że nas tu przyprowadziłeś, abyśmy pomarli na pustyni? Cóż za usługę wyświadczyłeś nam przez to, że wyprowadziłeś nas z Egiptu? Czyż nie mówiliśmy ci wyraźnie w Egipcie: Zostaw nas w spokoju, chcemy służyć Egipcja-

nom. Lepiej bowiem nam było służyć im, niż umierać na tej pustyni”. Mojżesz odpowiedział ludowi: „Nie bójcie się! Pozostańcie na swoim miejscu, a zobaczycie zbawienie od Pana, jakie zgotuje nam dzisiaj. Egipcjan, których widzicie teraz, nie będziecie już nigdy oglądać. Pan będzie walczył za was, a wy będziecie spokojni”.

Pan rzekł do Mojżesza: „Czemu głośno wołasz do Mnie? Powiedz Izraelitom, niech ruszają w drogę. Ty zaś podnieś swą laskę i wyciągnij rękę nad morze i rozdziel je na dwoje, a wejdą Izraelici w środek na suchą ziemię. Ja natomiast uczynię upartymi serca Egipcjan, że pójdą za nimi. Wtedy okażę moją potęgę wobec faraona, całego wojska jego, rydwanów i wszystkich jego jeźdźców.



A gdy okażę moją potęgę wobec faraona, jego rydwanów i jeźdźców, wtedy poznają Egipcjanie, że ja jestem Pan”.

Anioł Boży, który szedł na przedzie wojsk izraelskich, zmienił miejsce i szedł na ich tyłach. Słup obłoku również przeszedł z przodu i zajął ich tyły, stając między wojskiem egipskim a wojskiem izraelskim. I tam był obłok ciemnością, tu zaś oświecał noc. I nie zbliżyli się jedni do drugich przez całą noc. Mojżesz wyciągnął rękę nad morze, a Pan cofnął wody gwałtownym wiatrem wschodnim, który wiał przez całą noc, i uczynił morze suchą ziemią. Wody się rozstąpiły, a Izraelici szli przez środek morza po suchej ziemi, mając mur z wód po prawej i po lewej stronie. Egipcjanie ścigali ich. Wszystkie konie faraona, jego rydwany i jeźdźcy weszli za nimi w środek morza. O świcie spojrzął Pan ze słupa ognia i ze słupa obłoku na wojsko egipskie i zmusił je do ucieczki. I zatrzymał koła ich rydwanów, tak że z wielką trudnością mogli się naprzód posuwać. Egipcjanie krzyknęli: „Uciekajmy przed Izraelem, bo w jego obronie Pan walczy z Egipcjanami”. A Pan rzekł do Mojżesza: „Wyciągnij rękę nad morze, aby wody zalały Egipcjan, ich rydwany i jeźdźców”. Wyciągnął Mojżesz rękę nad morze, które o brzasku dnia wróciło na swoje miejsce. Egipcjanie uciekając biegli naprzeciw falom, i pogrążył ich Pan w środku morza. Powracające fale zatopiły rydwany i jeźdźców całego wojska

faraona, którzy weszli w morze, ścigając tamtych, nie ocalał z nich ani jeden. Izraelici zaś szli po suchym dnie morskim, mając mur [wodny] po prawej i po lewej stronie. W tym to dniu wybawił Pan Izraela z rąk Egipcjan. I widzieli Izraelici martwych Egipcjan na brzegu morza. Gdy Izraelici widzieli wielkie dzieło, którego dokonał Pan wobec Egipcjan, ulekli się Pana i uwierzyli Jemu oraz Jego słudze Mojżeszowi.”

Uważny czytelnik od razu zauważy, że opowieść ta jest niespójna, niekonsekwentna, miejscami nawet sprzeczna. Do tego stopnia, że wielu sceptyków neguje nie tylko przebieg przejścia Żydów przez morze, ale nawet kwestionuje jego historyczność. Niektórzy twierdzą wręcz, że jest to tylko budująca bajka stworzona dla pokrzepienia Izraelitów. Jaka jest prawda?

Od relacji do redakcji

Zwolennicy prostych odpowiedzi będą zawiedzeni. Aby jakoś odpowiedzieć na postawione powyżej pytanie, musimy bowiem dokładniej przyjrzeć się biblijnej opowieści. Ale po kolei. Zaczniemy od stwierdzenia, że nie wiemy dokładnie kiedy ostatecznie powstała Księga Wyjścia. Na ogół przyjmuje się, że mógł to być VI wiek przed narodzinami Chrystusa. I to jest pierwsza z szeregu niewiadomych, na jakie natrafimy przy naszej analizie. Kolejna to czas

wyjścia z Egiptu. On także nie jest dokładnie znany.

Przypomnijmy, że według Biblii, Izraelici zostali do Egiptu sprowadzeni przez Józefa, jednego z synów Jakuba, którego bracia sprzedali tam w niewolę. Przy boskiej pomocy Józef stał się drugą osobą w państwie faraona. Jednak po jego śmierci, kolejni władcy Egiptu, byli już coraz mniej przychylni dla Żydów, obawiając się wzrostu ich znaczenia. Zaczęli ich więc uciskać. Wtedy Bóg powołał Mojżesza, który zmusił faraona do udzielenia zgody na opuszczenie przez Izraelitów Egiptu. Ci udali się na wschód. Faraon jednak zmienił zdanie i postanowił ścigać uciekinierów. Właśnie ten moment opisuje przytoczony wyżej fragment Starego Testamentu.

Kiedy to mogło być? Przyjmuje się, że najprawdopodobniej około XIII/XII wieku przed naszą erą. To bardzo ważne założenie, jeśli bowiem przyjąć je za prawdziwe, oznaczałoby to, że Księga Wyjścia zawiera opis wydarzenia odległego od jego utrwalenia na piśmie o około sześć stuleci. Sześćset lat, sześć wieków! To tak jakby dzisiaj ktoś chciał opisać wydarzenie z XV stulecia. I to bazując prawie wyłącznie na przekazach ustnych, czyli na ludzkiej pamięci, bo taką sytuację miał przecież autor Księgi Wyjścia.

Tu zresztą natrafiamy na kolejną trudność. Autor czy autorzy? Nikt nie umie odpowiedzieć jak było naprawdę. Niemal na pewno jednak opowieść o przejściu

Izraelitów przez Morze Czerwone składa się z dwóch, a niektórzy sądzą, że nawet trzech różniących się w szczegółach historii. Istnieje nawet hipoteza, że wyjście Izraelitów z Egiptu nie musiało być jednorazowym wydarzeniem, że Żydzi mogli opuścić państwo nad Nilem np. w dwu grupach i w różnym czasie.

Redaktor czy też redaktorzy ostatecznej wersji tej historii, spleli przekazy ze sobą, chcąc zapewne nie stracić żadnego z wątków. Wyobraźmy sobie w jak trudnej sytuacji się znajdowali. Dysponowali dwoma, a może trzema nawet opisami wydarzenia czy wydarzeń odległych o kilka stuleci od ich epoki. Jak je połączyć, aby stanowiły spójną całość, a jednocześnie nie traciły na wiarygodności? To karłowate zadanie wykonali jak umieli najlepiej.

Czy wydarzenie przez nich opisane miało naprawdę miejsce? Jeśli trzech ludzi będzie coś oglądać, a potem każdy im to opisać, każdy zrobi to inaczej. Na pewno ich relacje będą się od siebie róż-

nić szczegółami, nawet znacznie. Czy jednak będą nieprawdziwe? Sprzeczności, które pojawiają się w opowieści o przejściu przez Żydów Morza Czerwonego, nie muszą świadczyć o braku wiarygodności jej samej. Możemy śmiało przyjąć, że pamięć Izraelitów przechowywała opis jakiegoś bardzo ważnego wydarzenia związanego z pokonaniem morza, do jakiego doszło podczas ich ucieczki z Egiptu do Ziemi Obiecanej. Musiał to być epizod naprawdę wielkiej wagi, skoro przetrwał w kilku różnych wersjach przez wiele stuleci.

Jeśli przyjąć, że Księga Wyjścia została ostatecznie zredagowana w czasach niewoli babilońskiej, czyli w okresie upadku królestwa żydowskiego, cel jej napisania wydaje się jasny. Wgnanym z ojczyzny Izraelitom jej autor albo autorzy chcą przypomnieć, że Bóg opiekuje się nimi, że jest w stanie zmienić ich los i wybawić z niewoli tak, jak kiedyś zrobił to w Egipcie. Ta chęć wpłynęła zapewne na kształt tekstu, dodatkowo utrudniając

nam dzisiaj odtworzenie prawdziwego przebiegu wydarzeń.

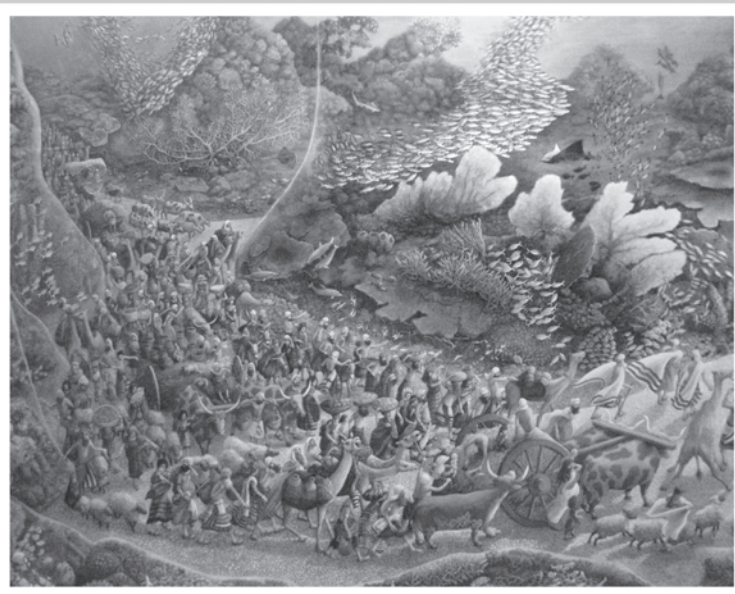
Od morza do Jordanu

Co zatem wiemy o samym przejściu Izraelitów przez Morze Czerwone? Biorąc pod uwagę to co napisaliśmy powyżej i dużo, i mało zarazem. Dużo, bo Biblia zawiera sporo szczegółów. Mało, bo nie wiadomo do końca, który z nich odnosi się do której tradycji. Musimy poruszać się bardzo ostrożnie.

Mamy do rozstrzygnięcia trzy najważniejsze kwestie. Gdzie przejście miało miejsce, jak wyglądało i co było jego powodem. Z każdą z nich wiążą się inne trudności. Wydaje się jednak, że jesteśmy w stanie, przynajmniej z grubsza, spróbować je wyjaśnić.

Najpierw miejsce zdarzenia. Kiedy mówimy o przejściu Żydów przez morze, automatycznie określamy je jako Morze Czerwone. Ale sprawa nie jest tak jednoznaczna. Żydzi zamieszkiwali deltę Nilu

Fot. Wikipedia



Różne wyobrażenia przejścia Izraelitów przez Morze Czerwone.

Fot. Wikipedia



Fot. Wikipedia



(m.in. okolice miasta Ramses), a udali się w kierunku wschodnim. Musieli więc po drodze przejść przez bagnisty pas wody morskiej i jezior, jaki w starożytności rozciągał się od Morza Czerwonego do Morza Śródziemnego. Dzisiaj jest tutaj Kanał Sueski. Nie da się, bez żadnych wątpliwości powiedzieć, w którym miejscu dokładnie Izraelici przebrnęli przez ten teren.

Sytuację komplikuje fakt, że w hebrajskim oryginale nie ma w ogóle mowy o Morzu Czerwonym. Tekst mówi tylko o przejściu jakiegoś „morza”, zwanego też „morzem sitowia” albo „morzem trzcin”. Problem jednak w tym, że Żydzi nie byli ludem morskim, a w związku z tym ich słownictwo w tym zakresie było ubogie. Dlatego jednym słowem określali zarówno morze, jak i jezioro, czy w ogóle jakiś zbiornik wodny.

Nie ma jednak wątpliwości, że przez jakieś wody musieli przejść, skoro były

one na trasie ich ucieczki. Biblia donosi, że w pewnym momencie Izraelici stanęli przed zbiornikiem, którego pokonanie, na pierwszy rzut oka, było niemożliwe. Tymczasem zbliżali się Egipcjanie. Sytuacja stawała się beznadziejna. I wtedy z pomocą przyszedł Bóg. Wody się rozstały, ukazał się suchy pas łądy, po którym Żydzi bezpiecznie przeprawili się na drugą stronę. Egipcjanie zaś, którzy ruszyli ich śladem zostali zatopieni cofającymi się wodami.

Jest jeden szczegół, który uwiarygodnia tę relację. Biblia wspomina, że wody zostały wstrzymane gwałtownym wiatrem wschodnim, który wiał przez całą noc. Ten fragment uznaje się za starszy od kolejnego, mówiącego, że morze rozstało się w jednej chwili. Warto zauważyć, że także według starszej relacji, rydwany ugrzęzły w błocie, a dopiero potem zalała je woda. W istocie więc mamy tu do czynienia z opisem działania sił natury, zinterpretowanych jako cudowne działanie Boga. W rejonie, gdzie doszło do tego wydarzenia, gwałtowne wiatry rzeczywiście się zdarzają i są w stanie „przewiać” część wody z jednego miejsca na drugie, „rozdzielając” je od siebie. Potem wracają one na swoje miejsce.

Mojżesz przemawia do Żydów.

Czy tak było i w tym przypadku? Jest to bardzo prawdopodobne. Jedni powiedzą, że Izraelici mieli zwyczajnie szczęście. W krytycznej sytuacji z pomocą przyszło im zjawisko przyrodnicze. Ale sami Żydzi musieli widzieć w tym ingerencję Boga, który przecież panuje także nad siłami natury. Być może nawet wiatr zaczął wiać po prośbie Mojżesza, którą ten wznosił do Boga wołając do Niego o ratunek przed zagładą z ręki Egipcjan.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że w Biblii, w Księdze Jozuego, opisane jest kolejne cudowne rozstąpienie się wód. Doszło do niego, kiedy po czterdziestoletniej tułaczce po pustyni, naród wybrany stanął nad brzegiem Jordanu, skąd miał się udać na podbój Ziemi Obiecanej.

Biblia tak o tym mówi: „*Gdy więc lud wyruszył ze swoich namiotów, by przeprowić się przez Jordan, kapłani niosący Arkę Przymierza szli na czele ludu. Zaledwie niosący arkę przyszedli nad Jordan, a nogi kapłanów niosących arkę zanurzyły się w wodzie przybrzeżnej - Jordan bowiem wezbrał aż po brzegi przez cały czas żniwa - zatrzymały się wody płynące z góry i utworzyły jakby jeden wał na znacznej przestrzeni od miasta Adam leżącego w pobliżu Sartan, podczas gdy wody spływające do morza Araby, czyli Morza Słonego, oddzieliły się zupełnie, a lud przechodził naprzeciw Jerycha. Kapłani niosący Arkę Przymierza Pańskiego stali mocno na suchym łożysku w środku Jordanu, a tymczasem cały Izrael siedł po suchej ziemi, aż wreszcie cały naród skończył przeprawę przez Jordan.*”.

Podobieństwa z wcześniejszym przejściem przez Morze Czerwone są uderzające. Opowieść ta miała zapewne legitymizować przywództwo Jozuego nad narodem wybranym. I tak też bywała ona interpretowana przez wielu biblistów. I pewnie byłoby tak do dzisiaj, gdyby nie pewne wydarzenie z początku ubiegłego stulecia.

Otóż w 1927 roku do Jordanu osunęły się nadbrzeżne skały. Na kilkanaście godzin przepływ wody w rzece został zatrzymany. Oczywiście skały osunęły się na skutek naturalnych procesów erozyjnych. Jeśli jednak do takiej sytuacji doszło w czasach Jozuego, w momencie kiedy Izraelici chcieli pokonać Jordan, to czy świadkowie takiego zdarzenia nie mogli go zinterpretować jako cud? W końcu jedno drugiego nie wyklucza.

Tomasz Falba

Koszulki

Andrzej Perepeczko

Przed wszystkim wypada uprzedzić ewentualnych Czytelników, że po pierwsze wydarzenia te miały miejsce, a po drugie, że działo się to w lecie 1951 roku, czyli niemal 60 (!) lat temu.

Ale do rzeczy, a raczej do wspomnień.

Po szczęśliwym ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej, szczęśliwym przebiegu naprawdę pięknego rejsu „dyplomowego” do jeszcze piękniejszej Południowej Ameryki, spotkały mnie jeszcze dwa szczęśliwe i wielce znaczące w moim życiu wydarzenia:

- wyrzucono mnie z Marynarki Wojennej,
- przypadek sprawił, że zamustrowałem jako „najmłodszy pałac we flocie” na budujący się w Anglii statek pod tytułem *Jarostaw Dąbrowski*.

Tenże statek, a ja z nim, pływał na stałej linii Gdynia – Londyn – Gdynia, co pozwoliło mi co dziesięć dni korzystać z uroków miasta po drugiej - tej nieporównanie lepszej - stronie żelaznej kurtyny, oddzielającej bardzo szczelnie nasz kraj od wolnego świata.

A nie trzeba nikogo uświadamiać, że w Londynie jest co oglądać, szczególnie, gdy skromne dewizy nie pozwalały na bardziej przyziemne, choć też atrakcyjne, poznawanie innych, poza muzeami i kinami, uroków miasta.

W czasie jednego z ostatnich postojów, gdy zbliżał się czas zejścia ze statku na obowiązkowy urlop, zawędrowałem do

Greenwich, gdzie w specjalnie zbudowanym suchym doku tkwił na wieczną rzeczność pamiątkę jeden z najświetniejszych klipów herbacianych *Cutty Sark*.

Rozczytany w książkach Londona i Conrada patrzyłem z zachwytem na świadka ostatniej ery białoskrzydłych statków i w mojej bujnej wyobraźni widziałem kliper zmagający się z wichrami „ryczących czterdziestek” poniżej Przylądka Dobrej Nadziei, a siebie na którejś z górnych reji.

Co prawda pod polską banderą pływał w tym czasie piękny żaglowiec *Dar Pomorza*, zdecydowanie większy od *Cutty Sark*, ale po pierwsze ominęło mnie do tamtego czasu pływanie na nim, a po drugie kliper był o dobre 40 lat starszy od *Daru*, a łączna powierzchnia jego żagli była większa o około 1/3 od tych na naszej szkolnej fregacie.

Cutty Sark w języku staro-szkockim oznaczała ni mniej ni więcej, tylko KRÓTKA KOSZULKA. Czytając o nim, nie rozumiałem skąd i dlaczego ta nazwa?

I wtedy zobaczyłem galion, czyli dziobową rzeźbę klipra. Była to postać wychylonej tuż nad bukszprytem młodej, ładnej kobiety z ręką wyciągniętą gdzieś hen w stronę horyzontu. Odziana była w dość kuszący w istocie KOSZULKĘ, ledwo zasłaniającą kształtne piersi.

Tak więc wszystko jasne. I słusznie, że koszulka krótka, bo po co zasłaniać coś tak pięknego, jak kusząco zgrabne kobiece nogi.

• • •

To była moja ostatnia podróż do Londynu. Potem nastąpiły moje 21 urodziny, obchodzone dość hucznie, wiadomo „pływający”, potem urlop, na który wyjechałem z Gdańska Wrzeszcza aż do... Sopotu, a potem... potem były następne statki.

• • •

Urlop, mój pierwszy urlop w zawodowym życiu, skończył się bardzo szybko i trzeba było zgłosić się do pracy, czyli rano być w Biurze Załogowym w Gdyni na ulicy Portowej, tuż obok knajpy z przedwojennymi, marynarskimi tradycjami, która nazywała się „Pod dębem”, od sporego drzewa, które rosło w świetle ulicy.

Z Biura Załogowego odsyłano nas, dejmanów czekających na zamustrowanie, na rozmaite statki stojące w porcie. Pierwszego dnia wysłano mnie na stary parowiec, gdzie zgłosiłem się do starszego mechanika.

W jego kabinie panował raczej bałagan i roztaczał się upojny zapach wczorajszego alkoholu. Chief przywitał mnie niewyraźnym mruknięciem, wziął otrzymaną w Biurze Załogowym tzw. kartę pracy i przyjrzał mi się badawczo.

- Książeczkę masz? - zapytał.
- Mam - domyśliłem się, że chodzi o książeczkę żeglarską
- Dawaj - rozkazał.

Dałem, a on spojrzał na pierwszą stronę, gdzie wklejone było moje maturalne jeszcze zdjęcie i widniały wszystkie najważniejsze osobiste dane.

- Po Szkole Morskiej - ni to stwierdził, ni to zapytał.

Nietrudno było odgadnąć, jeżeli w rubryce „dowód osobisty” – widniał wpis:

Legit. P.S.M. nr 98

- Po szkole - przytaknałem.

- Jesteś ze Lwowa - znowu stwierdził chief.

- Ze Lwowa.

- Dobrze ci z oczu patrzy - powiedział łaskawie. Wyciągnął z szuflady dwudziestozłotowy papierek i podał mi go mówiąc: - Skocz no na jednej nodze po pół litry berbeluchy. Tylko szybko, bo mnie suszy.

- Berbeluchy? - powtórzyłem.

Że chodziło o alkohol, nietrudno było się domyślić, ale „berbelucha”? Nie miałem pojęcia co to za rodzaj wódki.

- Ze Lwowa jesteś i nie wiesz co to berbelucha - skrzywił się chief z niesmakiem - czego was tam w tej szkole uczą? Kup pół litry czystej. Najzdrowsza.

Poszedłem prawie biegiem, bo zorientowałem się, że chief się męczy i po kilkunastu minutach przyniosłem owe „pół litry berbeluchy”.

- W porządku - zadowolony chief wybił zgrabnym uderzeniem korek z butelki i sięgnął po szklanekę. Przez chwilę jakby się zawahał, ale powiedział:

- Nie naleję ci, bo nie można młodzieży rozpijać.

Sięgnął po moją kontrolkę, przybił pieczętkę, podpisał się i podał mi razem z książeczką

Pierwszy dzień dejmani miałem zaliczony.

• • •

W czasie następnych kilku dni poznałem siłownie kilku polskich statków, łącznie z flagowym *Batorym*, gdzie przez cały dzień sprzątałem, coś tam myłem i wynosiłem śmieci do dużego pojemnika na kei przy Dworcu Morskim. Robota była nudna, męcząca i – co tu ukrywać – mało ciekawa, ale za to

obiad! I smaczny, i przede wszystkim dużo, bez żadnych ograniczeń. Śmiało mogłem oszczędzić na kolacji.

Następnego dnia, w sobotę 7 lipca 1951 zostałem zamustrowany na m/s *Mikołaj Rej* w charakterze motorzysty.

Minałby się z prawdą ktoś, kto by chciał powiedzieć o tym statku, że jest ładny. Widać to było już na pierwszy rzut oka.

Przed wszystkim brakowało na nim komina, który był wielce charakterystyczną cechą każdego przyzwoitego parowca. Dziób tego statku spadał pionowo w dół, jakby go ktoś siekierą obciął, było pięć ładowni, trzy nadbudówki i dla szeregowej załogi pomieszczenia na samej rufie pod pokładem.

Z kabiną trafiłem bardzo dobrze, bo akurat zeszło dwóch motorzystów, którzy zajmowali niewielką dziuplę w rufowej nadbudówce. Razem ze mną zamieszkał tam również motorzysta i absolwent Szkoły Morskiej, mój kolega Adam.

W rufowej nadbudówce mieściły się jeszcze dwie mesy, pokładowa i maszynowa oraz pentra i pojedyncze kabiny cieśli i bosmana. Po lewej burcie, oddzielone korytarzem na otwartym pokładzie mieściły się: umywalnia z prysznicami oraz ubikacja. Na razie było lato i przejście czy to „za potrzebą” czy to po myciu lub prysznicu przez pokład do kabiny nie stanowiło problemu, ale w zimie, a na dodatek w sztormie... tu zabrakło mi wyobraźni. Poznanie zalet takiego rozwiązania nastąpiło znacznie później. Gdy przyszedłem na statek, zameldowałem się u służbowego mechanika, którym bodajże był Dańko (imienia nie pomnę). Był to osobnik niedużego wzrostu, a za to większej od wzrostu tuszy, który – jak się później dowiedziałem – był przedwojennym, zawodowym podoficerem Marynarki Wojennej i służył bodaj na *Wichrze*, choć tego ostatniego nie jestem pewien.

Drugi spytał mnie czy jestem po szkole, a po mojej twierdzącej odpowiedzi zdecydował:

- Przyjdzie pan na ósmą wieczór. Służba w maszynowni do rana, a potem cała doba wolna. OK?

• • •

Tu muszę wyjaśnić, że wszystkie dotychczasowe statki w mojej marynarskiej karierze to były parowce. Dwa z nich *Borzysław* i *Jarostaw Dąbrowski* opalane węglem, a *Pułaski* – ho, ho – opalany paliwem płynnym, a w dodatku turbinowiec (!). *Mikołaj Rej* był moim pierwszym statkiem z napędem silnikiem spalinowym.

Co prawda w Szkole Morskiej miałem wykłady z silników, ale wykładowcą był bardzo sympatyczny co prawda inżynier Komocki, który pracował w szkole jeszcze przed wojną, ale był to człowiek raczej starej daty i z silnikami spalinowymi nie miał zbyt dużo do czynienia.

Pierwsza moja służba na *Reju* była jak pamiętam bardzo ważkim i mocno stresującym przeżyciem. Mechanik służbowy oznajmił mi na wstępie, że jest zmęczony i idzie spać, a jakby coś nie daj Boże, to mam go zbudzić, ale lepiej nie.

Co prawda w maszynowni pracował jedynie jeden, nie najnowszej konstrukcji silnik pomocniczy napędzający prądnicę, ale ja całą noc byłem spięty, co chwila podchodziłem do niego, smarowałem zapewne z dużym nadmiarem i w napięciu słuchałem czy równo pracuje. Dodatkowo musiałem walczyć z ogarniającą mnie sennością.

Doczekałem jednak jakoś ranka, zjadłem śniadanie i pociągłem pojechałem do Wrzeszcza, gdzie na ulicy Politechnicznej 13 czekało na mnie łóżko w permanentnym bałaganie pokoiku mego kolegi, Stasia.

Dotarłem tam chyba około 10, w niedzielę 8 lipca 1951 roku. Jakież było jednak moje zaskoczenie, kiedy wszedłem do pokoju i na łóżku współlokatora dostrzegłem... najwyraźniej kobiecie, rudokasztanowe włosy wystające spod kołdry.

W pierwszej chwili chciałem się cofnąć, bo nie bardzo wiedziałem co mam myśleć i co z tym „fantem” począć. I gdy tak stałem zdetonowany, dziewczyna na stałkowym łóżku otworzyła oczy.

- Jestem siostrą Staszka - odezwała się, dość mocno (nic dziwnego) zmieszana.

- OK. Witaj! - powiedziałem. - Nie przejmuj się mną. Jestem po całonocnej służbie na statku. Bardzo mi się chce spać i nie mam gdzie się podziać. Pozwolisz, że położę się na tym wyrku za biurkiem. Zapewniam, że zasnę po pięciu minutach i wtedy będziesz mogła robić co ci się podoba.

Dziewczyna miała na sobie, oczywiście, nocną KOSZULKĘ. Nie pamiętam po latach jakiego była koloru, ale chyba niebieska.

Nie wiedziałem też – oczywiście – jakiej była długości, bo całość okrywała kołdra.

- Dobranoc! - dorzuciłem po chwili.

Co oznajmiwszy, zrzuciłem jedynie buty, położyłem się w ubraniu, przykryłem kocem i postanowiłem udawać, że śpię, aby w odpowiednim momencie, gdy uspokojona zacznie wstawać, przez zmrużone powieki sprawdzić długość KOSZULKI.

Chytry plan spalił jednak na panewce i gdy obudziłem się dobrze po południu, nikogo w pokoju nie było, a pokój... pokój wydał mi się jakiś zupełnie obcy. Początkowo nie zdawałem sobie sprawy dlaczego, ale po chwili zorientowałem się, że w pokoju jest – o dziwo – porządek!?

Staszek z siostrą i jej koleżanką wrócili pod wieczór. Wyszliśmy jeszcze gdzieś razem, może na lody i... poszedłem spać na statek, no bo gdzieś trzeba się było podziać.

Żegnając się stwierdziłem z nieukrywanym żalem, że, niestety, zobaczymy się ewentualnie dopiero po kilku miesiącach, jako że załoga miała być na burcie następnego dnia o 10.

• • •

I tu pojawiła się trzecia KOSZULKA!!! Otóż w czasie próby silnika okazało się, że... KOSZULKA trzeciego układu lewego silnika jest pęknięta.

Niewtajemniczonych informuję, że „koszulka” nazywaliśmy ważącą całkiem sporo tuleję cylindrową silnika.

Pęknięcie było co prawda nieznaczne i woda chłodząca zaledwie kroplami przedostawała się do cylindra, ale w takim stanie nie można było ruszać w podróż na Daleki Wschód. Trzeba było ona KOSZULKĘ wymienić.

Ku memu niezmiernemu zadowoleniu okazała się niezwykle oporna, a wszelkie próby jej wyciągnięcia daremne. Nie pozostawało nic innego, jak przeciąć ją pneumatycznym dłutem.

Czy to materiał KOSZYLKI był nadzwyczaj twardy, czy też kolejne dłuta wykonano z nienadzwyczajnej stali, dość że cała operacja – wciąż ku mej radości – trwała cztery(!) dni. W ciągu tego czasu dwa razy brałem na

ochotnika nocne służby, aby słoneczne dni spędzać z rudowłosą na sopockiej plaży.

W tej sytuacji nic dziwnego, że zdarzało mi się notorycznie i zdecydowanie nieelegancko zasypiać twardym snem na sopockim piasku, co niewątpliwie mogło zniechęcać do mnie rudowłosą panienkę o imieniu Lucyna.

• • •

Z każdego portu wysyłałem bardzo długie listy, ozdabiane rysunczkami, a nawet... wierszami. Jeden z nich brzmiał:

*W dzień, kiedy słońce kroczy
po niebie złoto snując
to widzisz moje oczy
jak Ciebie wypatrują*

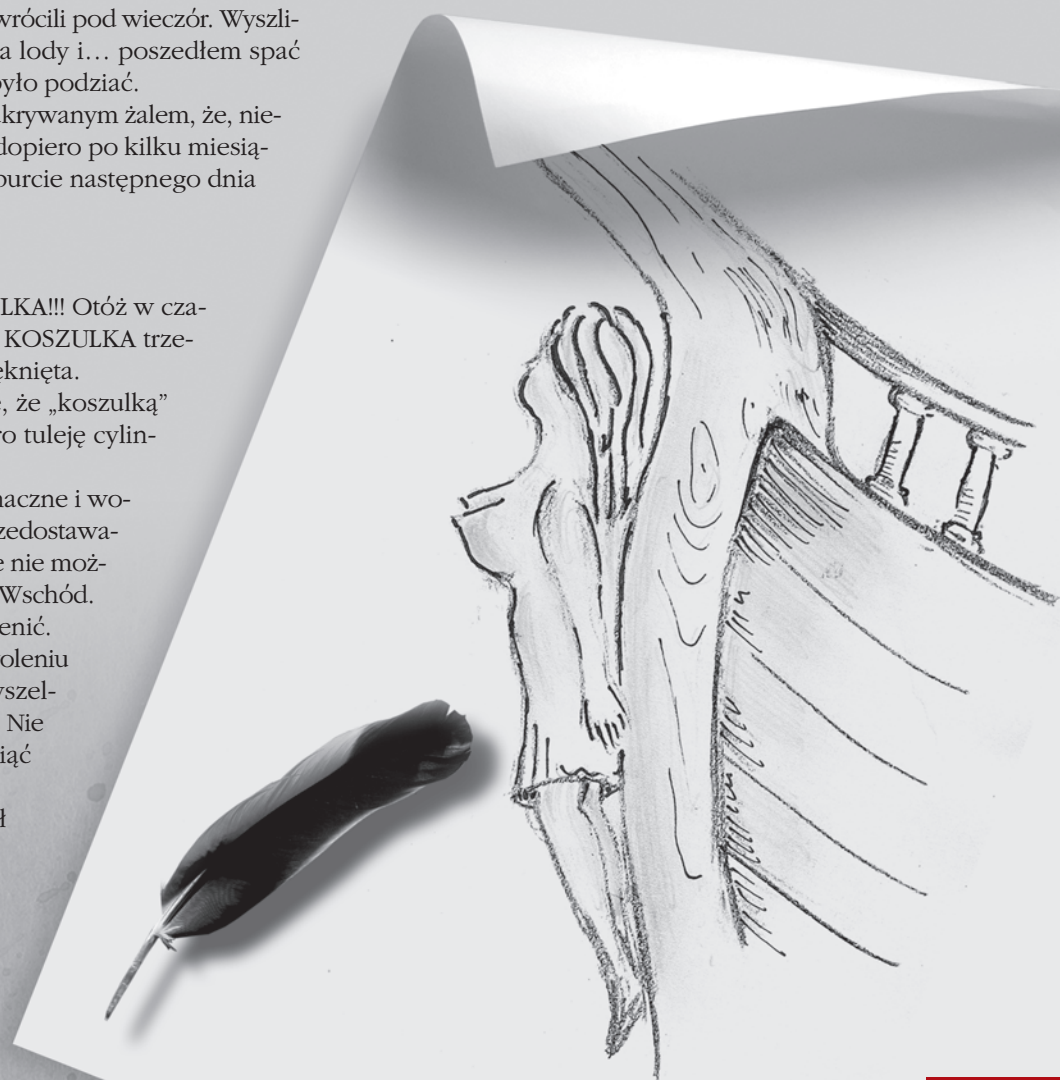
*a nocą, kiedy ciszy
nad głową strumień płynie
to serce moje słyszysz
jak szepce Twoje imię...*

m/s, MIKOŁAJ REJ

w morzu, 21 sierpnia 1951

• • •

21 września 1953 miał miejsce nasz ślub, a 8 lipca 1955, dokładnie w cztery lata od naszego poznania, żona urodziła córkę i w domu pojawiły się pieluszki i dziecinnie, małe KRÓTKIE KOSZULKI.



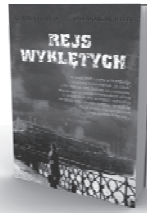
O Pani Ani



„Anna Solidarność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929-2010)”, Sławomir Cenckiewicz, Zysk i S-ka Wydawnictwo (www.zysk.com.pl), str. 758 plus płyta CD

Anna Walentynowicz – legendarna działaczka opozycyjna, współzałożycielka Wolnych Związków Zawodowych, kobieta, z powodu której zaczął się sierpniowy strajk w Stoczni Gdańskiej, w wyniku którego z kolei powstała „Solidarność”. Ale także po prostu Pani Ania, jak mówili o niej stoczniojcy, skromna patriotka, bezkompromisowa i wierna swoim ideałom aż do tragicznego końca, czyli śmierci w katastrofie smoleńskiej. Książka Sławomira Cenckiewicza, znanego z głośnej pracy o Lechu Wałęsie, przybliży tę wielką, a niedocenianą postać. Autor, bez wątplenia zafascynowany swoją bohaterką, ukazuje ją jednak bez niepotrzebnego blichtru, nie stroniąc od wyrażania własnego zdania. Dodatkowym walorem tej pracy, ukazującej się w trzydziestą rocznicę Sierpnia 80, są załączone zdjęcia, dokumenty i płyta CD z nagraniem dziesięciu spotkań Walentynowicz z wrocławskimi działaczami „Solidarności” w 1981 roku.

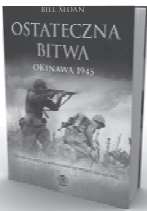
Wygnani i zdradzeni



„Rejs wyklętych”, Gordon Thomas, Max Morgan-Witts, Replika (www.replika.eu), str. 324

To książka opisująca tak nieprawdopodobną historię, że aż nie chce się w nią wierzyć. Oto mamy maj 1939 roku. Nad Europą zbierają się chmury zbliżającej się nieuchronnie drugiej wojny światowej. Niemieccy Żydzi próbują za wszelką cenę uciec z III Rzeszy. Chwytają się każdego sposobu, nie bacząc na koszty, bo stawką jest ich życie. Kilkuset mustruje na pokładzie transatlantyku *St. Louis*. Statek płynie na Kubę, skąd uciekinierzy mają się dostać do Stanów Zjednoczonych. Po dotarciu na wyspę spotyka ich jednak zawód. Kuba nie chce ich przyjąć. Nie ma słów, które oddałyby rozgoryczenie i rozpacz pasażerów *St. Louis*. Transatlantyk zawraca do Europy. Z przebywających na pokładzie statku Żydów wojnę przeżyje ledwie garstka. Autorzy „Rejsu wyklętych” dzień po dniu opisują dramat tego rejsu. O sprawie napiszemy więcej w cyklu „Morze tajemnic” w październikowym numerze „Naszego MORZA”. Dzięki uprzejmości wydawnictwa Replika prześlemy także Czytelnikom bezpłatne egzemplarze „Rejsu wyklętych”.

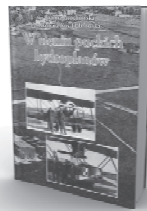
Przerażająca Okinawa



„Ostateczna bitwa. Okinawa 1945. Ostatnia wielka bitwa drugiej wojny światowej”, Bill Sloan, Dom Wydawniczy Rebis (www.rebis.com.pl), str. 446

„Ostateczną bitwę” czyta się miejscami jak powieść. Niestety, nie jest to powieść. To książka opowiadająca o jednej z najbardziej zaciętych i krwawych batalii w historii, bo taką właśnie była bitwa o Okinawę. Napisana w oparciu o relacje weteranów (w tym Eugene Sledge’a którego historię obejrzeć można było ostatnio w serialu HBO „Pacyfik”) ukazuje zmagania amerykańsko-japońskie na lądzie, morzu i w powietrzu takimi, jakie były one naprawdę, bez retuszu i ubarwień. To obraz przerażający. Być może dlatego przy jej końcu, z ulgą równą tej, jaką czuli amerykańscy żołnierze w sierpniu 1945 roku, przyjmujemy do wiadomości fakt zrzućenia bomb atomowych na Hiroszimę i Nagasaki. Czytelnik nie ma wątpliwości, że ich użycie było mniejszym złem. I to kolejny przerażający wniosek wyłaniający się z pracy Sloana. Jej lektura to obowiązek dla wszystkich, którzy chcieliby wiedzieć więcej o przebiegu drugiej wojny światowej na Pacyfiku.

Album 90-lecia



„W cieniu puckich hydroplanów. Historia Morskiego Dywizjonu Lotniczego w prasie pomorskiej okresu międzywojennego i kolekcji fotografii Tadeusza Stankiewicza”, Joanna Grochowska, Barbara Kos-Dąbrowska, Maszoperia Literacka (www.maszoperia.org), str. 112

W tym roku wypada dziewięćdziesiąta rocznica powstania Polskiego Lotnictwa Morskiego. Przed drugą wojną światową jedyną jej jednostką był Morski Dywizjon Lotniczy w Pucku. „W cieniu puckich hydroplanów” opowiada dzieje tej jednostki, ilustrując je przedrukami z ówczesnych gazet i zdjęciami z kolekcji Tadeusza Stankiewicza, którego ojciec był jednym z pilotów Dywizjonu. Powstała publikacja nie tylko ciekawa, ale także zwyczajnie piękna, co niewątpliwie jest zasługą wydawnictwa. Książkę czyta się z ciekawością, a jeszcze lepiej ogląda. Fotografie ukazują bazę, samoloty, personel naziemny i pilotów puckiej jednostki, zarówno w czasie ich codziennych zajęć, oficjalnych uroczystości, jak również w momentach dramatycznych czy tragicznych, np. podczas kraks i katastrof lotniczych. Polecamy.

Desant na Madagaskar



„Madagaskar 1942”,
Józef Wiesław Dyskant, Bellona
(www.bellona.pl), str. 219,
seria „Historyczne bitwy”

Ta książka to kolejna dobrze wykonana praca Józefa Wiesława Dyskanta, jednego z klasyków współczesnej polskiej marynistyki. Tym razem to co przygotował, to spora gratka. Po raz pierwszy bodaj w polskiej historiografii zostało bowiem tak obszernie opisane zajęcie podczas drugiej wojny światowej Madagaskaru przez aliantów. Wyspa będąca kolonią francuską, po upadku metropolii opowiedziała się za rządem Vichy. Ze względu na jej strategiczne położenie, alianci nie mogli sobie pozwolić na jej pozostawienie w rękach Petaina. O walkach o Madagaskar Dyskant (co charakterystyczne dla niego) opowiada jasno i na tyle obszernie, na ile pozwala konwencja serii „Historyczne bitwy”. Wszystko okraszone zostało czytelnymi mapkami i unikalnymi zdjęciami. Na uwagę zasługuje też fakt, że autor wyeksponował polskie wątki operacji madagaskarskiej. Dzięki temu temat, nieco przecież dla nas egzotyczny, stał się bliższy czytelnikowi.

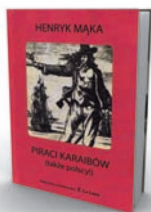
Przygoda w głębinach



„Nurkuj po przygodę. Odkryj najpiękniejsze wraki świata”,
pod redakcją Egidio Trainito,
Bellona (www.bellona.pl), str. 256

Zapewniamy, że „Nurkuj po przygodę” zrobi wrażenie na każdym, kto sięgnie po tę książkę. To niezwykle starannie wydany album, zawierający opis kilkudziesięciu wraków statków, okrętów i samolotów z różnych epok zatopionych w Atlantyku, Pacyfiku, Oceanie Indyjskim, Morzu Czerwonym i Śródziemnym. Autorzy dobrali obiekty zarówno pod względem ich podwodnej „urody”, jak również ich dostępności. Chodziło o to, aby opisane przez nich wraki mieli możliwość zobaczyć także ci z minimum doświadczenia nurkowego. Każdy obiekt został dokładnie opisany, łącznie z jego historią i podaniem podstawowych danych technicznych. Do tego dołożono archiwalne zdjęcia, mapki lokalizacji oraz wizualizacje położenia i wyglądu wraku. Jednak największe wrażenie robią nieprawdopodobne wręcz zdjęcia zatopionych jednostek. Zapadną one na długo w pamięć, nawet tym, którzy nigdy do nich nie zanurkują.

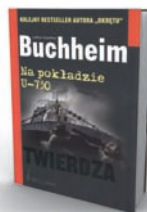
Piraci po polsku



„Piraci Karaibów (także polscy!)”,
Henryk Mąka, Oficyna Literacka
La Luna, str. 288

Henryk Mąka to jeden z najbardziej znanych polskich marynistów. Na swoim koncie ma kilkadziesiąt książek. Tym razem przedstawia nam dzieje karaibskiego piractwa. Nie poprzestaje jednak tylko na jego złotym okresie, znanym choćby z licznych filmów. Opisuje jego początki i rozwój, doprowadzając temat aż do czasów współczesnych. Wiele stron swojej najnowszej pracy poświęca Mąka najśłynniejszym karaibskim piratom, ale też sporo miejsca ich polskim towarzyszom. Wciąż bowiem niewiele osób zdaje sobie sprawę, że Polacy parali się piractwem i to z niezłym nieraz skutkiem. Najwięcej piratów o polskim rodowodzie znalazło się na Karaibach na początku wieku XIX. Zostali tam wysłani przez Napoleona do stłumienia antyfrancuskiego powstania. Po kampanii, w czasie której część z nich opowiedziała się po stronie rebeliantów, niektórzy pozostali w rejonie zaciągając się pod piracką banderę, z czasem dorabiając się nawet własnych statków.

Ucieczka U-Bootem



„Na pokładzie U-730. Twierdza”,
Lothar-Günther Buchheim, Bellona
(www.bellona.pl), str. 333

„Na pokładzie U-730” to przedostatnia z serii pięciu książek Buchheima wydawanych pod wspólnym tytułem „Twierdza”, a będących bezpośrednią kontynuacją legendarnego „Okrętu”. Tym razem, wspólnie z autorem, znajdujemy się na pokładzie U-Boota, który wymyka się z Brestu i udaje w kierunku La Pallice. Buchheim mistrzowsko opisuje życie na okręcie, które znał przecież z autopsji. Pod tym względem książka przypomina najlepsze stronicę z „Okrętu”. Załoga U-730 musi zmagać się nie tylko z tropiącymi ich aliantami, ale także z zatruciem pokarmowym i jego gastrycznymi skutkami. Ta część powieści zasługuje na osobne słowa uznania. Książka trzyma zresztą w napięciu od pierwszej do ostatniej strony. Buchheim pokazuje się z jak najlepszej strony, a opis atmosfery zagrożenia, strachu i beznadziei panujący na pokładzie U-730 zaliczyć trzeba do najlepszych tego rodzaju w literaturze światowej. Z niecierpliwością czekamy na ostatnią część cyklu zatytułowaną „Kierunek Rzesza”.

Ponad 1000 gazowców LPG

Polacy obecni!

Jak poinformował na początku sierpnia magazyn „LPG World Shipping”, światowa flota gazowców LPG osiągnęła, według stanu z 1 lipca 2010 r., rekordową w historii liczbę 1092 statków, a kolejnych 166 znajdowało się w stoczniowych portfelach zamówień. W tym rynku mają też pewien udział polskie stocznie i projektanci statków.

Gazowiec Syn Antares.



Zdaniem Mike'a Corkhilla, redaktora „LPG World Shipping”, w ostatnich miesiącach zauważa się ponownie, po czasie globalnej recesji gospodarczej, wzmożoną aktywność na rynku zamówień na statki floty LPG.

Światową flotę LPG można rozbić na dwa podstawowe sektory. Wśród 240 statków z pierwszego z nich - ze zbiornikami na ładunki w pełni schładzane (*fully refrigerated LPG carriers*) mamy 146 jednostek bardzo dużych (VLGCs - *very large gas carriers*), 21 dużych gazowców (LGCs - *large gas carriers*) i 73 statki klasy „handy” (MGCs - *medium-sized gas carriers / handy-size gas carriers*). Na początku sierpnia w zamówieniach było 18 statków klasy VLGC i 7 MGC.

Drugi sektor stanowi flota gazowców przystosowanych do przewozu ładunków częściowo sprężanych i całkowicie lub częściowo schładzanych (*semi-pressurised / fully refrigerated (semi-ref) gas carriers*), która składa się z 320 statków, wśród których znajduje się 127 etylenowców (LEGCs - *liquefied ethylene gas carriers*). Flota etylenowców była w ostatnich latach najszybciej rozwijającym się sektorem rynku gazowców LPG, a wśród 70 statków klasy *semi-ref* znajdujących się obecnie w zamówieniach jest aż 37 etylenowców (LEGCs).

Największą grupę stanowią statki najmniejsze - ze zbiornikami przystosowanymi do przewozu ładunku pod wysokim ciśnieniem, bez schładzania (*fully pressurised gas carriers*). Są to 532 statki w przedziale od kilkuset do ok. 10 000 m³. Aktualne zamówienia opiewają na 71 statków „w pełni ciśnieniowych”.

Niegdyś Stocznia Gdynia budowała duże, „w pełni chłodzone” (z ładunkiem przewożonym pod ciśnieniem zbliżonym do atmosferycznego i w temperaturze ok. 50° poniżej zera) gazowce LPG dla armatorów ze Stanów Zjednoczonych i Norwegii (ostatnie dwa, po wielu latach przerwy, w latach 2000-2001).

Polskie budowy

Obecnie najbardziej uniwersalne gazowce - LNG-LEG-LPG - ma w swojej ofercie Grupa REMONTOWA. Jeden taki statek - pierwszy w świecie w swoim rodzaju - przekazała w 2009 roku, pod nazwą *Coral Methane*, armatorowi holenderskiemu Anthony Veder Rederijzaken B.V. Stocznia Północna SA, jednak na razie nie poszły za tym, niestety, dalsze zamówienia. Niemniej jest nadzieja na kolejne zle-

cenia na budowę takich statków, bo wspomniany armator tego nie wykluczał, a statek zebrał kilka międzynarodowych wyróżnień.

Stocznia Gdańska oferuje (w tym podobno także zaprojektowane we własnym biurze projektowym) gazowce LPG i etylenowce. Budowa etylenowca jest w toku.

Z kolei polscy projektanci statków dostarczają dokumentację serii niewielkich gazowców z jednego z głośniejszych w ostatnich miesiącach kontraktów na nowe budowy w sektorze LPG.

Grupa Hamworthy zdobyła kontrakt od brazylijskiej stoczni Estaleiro Promar SA obejmujący projekty gazowców LPG w trzech wielkościach i dostawę systemów przeładunkowych na w sumie osiem takich statków przeznaczonych dla armatora Transpetro, należącego do jednego z najpotężniejszych koncernów naftowych - Petrobras.

Hamworthy, specjalizująca się w systemach magazynowania i przeładunku płynów na statkach i obiektach offshore (oceanotechniki i górnictwa morskiego), ujawniła, że kontrakt ma wartość ok. 50 mln GBP (funtów brytyjskich). Przewiduje on zaprojektowanie statków i ich ciśnieniowych zbiorników ładunkowych na płynny propan butan (LPG), a także dostawę systemów przeładunkowych i skraplania ładunku (rury, pompy, sprężarki, sterowanie i monitoring za- i wyładunku statku, etc.).

Dostawa wyposażenia do stoczni przewidziana jest na okres od połowy roku 2012 do połowy 2015. Kontrakt zdobył dla Hamworthy oddział systemów gazowych (Gas Systems Division), który dostarczy system obsługi ładunku (LPG). Hamworthy prześle na serię ośmiu statków budowanych w Brazylii także zestawy pomp głębinowych ze swojego duńskiego oddziału - Hamworthy Svanehøj A/S, światowego lidera na rynku pomp ładunkowych dla gazowców.

Wykonanie pełnych projektów statków powierzono należącej do Hamworthy, gdyńskiej firmie Baltic Design Centre - odpowiedzialnej w grupie za projektowanie specjalistycznych jednostek pływających.

Dwa z zaprojektowanych przez polskich inżynierów-okrętowców brazylijskich statków będą się charakteryzowały pojemnością ładunkową 4000 m³, cztery - 7000 m³, a kolejne dwa będą się legitymować ładownością 12 000 m³.

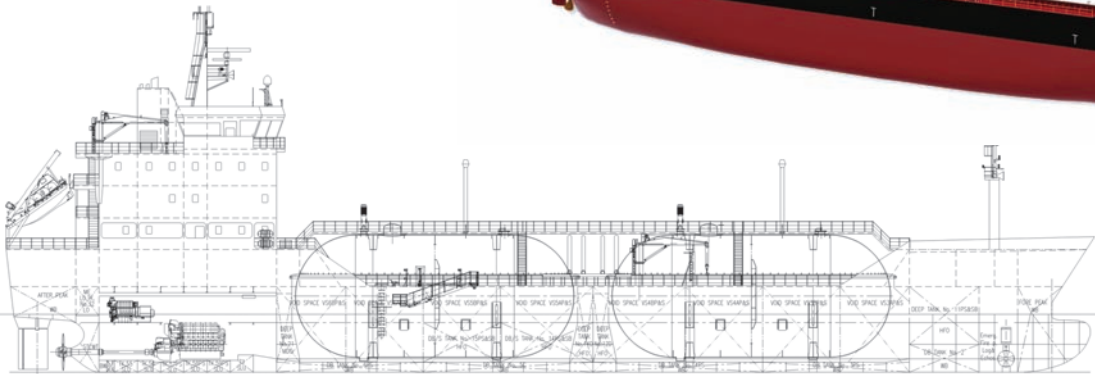
Tore Lunde, dyrektor zarządzający oddziału Gas Systems grupy Hamworthy powiedział m.in.: - Jesteśmy bardzo zadowoleni ze zdobycia tego znaczącego na rynku małych gazowców kontraktu. Nasz specjalistyczny oddział projektowania statków - Hamworthy Baltic Design Centre - umożliwił nam znaczące poszerzenie zakresu dostaw. Na statkach tych znajdują się nie tylko nasze systemy skraplania i pompy ładunkowe. W ramach kontraktu dostarczamy również projekty



Gazowiec Syn Antares tkwi na pochylni Stoczni Gdańsk od wielu miesięcy. Zleceniodawca ma problemy z finansowaniem dokończenia budowy.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Projekt 5110 - zbiornowiec LPG ze zbiornikami ciśnieniowymi, o ładowności 4000 m³ (renderyzacja komputerowa ze wstępnego projektu autorstwa biura projektowo-konsultingowego Hamworthy Baltic Design Centre z Gdyni).



Rys. Hamworthy Baltic Design Centre

Widok boczny z planu ogólnego projektu wstępnego statku typu 5110.

statków oraz ich zbiorników, a także same zbiorniki.

Polskie projekty

Hamworthy nabyła większościowe udziały w okrętowym biurze projektowo-konsultingowym Baltic Design Centre (utworzonym głównie przez młodych projektantów wywodzących się ze Stoczni Gdynia), w listopadzie 2008 roku. Przejęcie gdyńskiej firmy nie tylko zwiększyło konkurencyjność sektora systemów gazowych w Hamworthy, ale wzmocniło

również szerokie kompetencje projektowe grupy i pozwoliło uzyskać lepszy wgląd w operacyjne i eksploatacyjne wymagania klientów dotyczące systemów gazowych.

Na tle całości wychodzącego powoli z kryzysu światowego przemysłu okrętowego, zapotrzebowanie na małe gazowce LPG utrzymało się na całkiem dobrym poziomie. Łączna wartość inwestycji w osiem gazowców, stanowiącej część realizacji programu modernizacji i rozbudowy floty „Promef”, szacowana jest na 536 mln USD. W ramach Promef zamówiono już 46 statków. Jest to program, z którym łączyły nadzieje polskie stocznie, ale ostatecznie nie udało się z niego skorzystać.

Podobne, ale zaprojektowane w gdyńskim biurze projektowym w trzech wersjach wielkościowych, statki zostaną zbudowane w stoczni Estaleiro Promar SA, powstałej ostatnio „od zera” nieopodal istniejącej stoczni Estaleiro Atlântico Sul na wyspie Tatuoca. Rozpoczęcia budowy należy się spodziewać w ciągu najbliższego roku. Pierwszy statek z serii ma być przekazany do eksploatacji w 2013 roku.

Promar to już druga stocznia wybudowana od podstaw w rezultacie zapotrzebowania na nowe statki ze strony Transpetro. Pierwsza z nich - Estaleiro Atlântico Sul (EAS) jest obecnie największą w Brazylii i zbuduje 22 statki dla państwowego koncernu.

PioSta, rel



Lady Elena - prawdopodobnie najpowszechniej w Polsce znany gazowiec LPG. Jego niedawna wizyta w porcie Gdynia przypomniała tragiczne wydarzenie z 10 września 2000 roku, kiedy to w wyniku zderzenia z tym statkiem zatonął (na pozycji 56°36' 04" N, 7°29' 07" E) polski jacht Bieszczady. Lady Elena to jednostka zbudowana w roku 1998 w japońskiej stoczni K.K. Tachibana Senpaku Tekko - Anan, należąca do grupy gazowców ze zbiornikami ciśnieniowymi (fully pressurized), o ładowności 3524 m³, GT 3465, nośności 4289 t, długości całkowitej 99,60 m.

Przegląd floty polskich armatorów - cz. I

Fot. Piotr B. Sierafczak



Dojrzałe statki

Euroafrica, eksploatująca swoje promy w zarządzie komercyjnym Unity Line, wymieniła prom kolejowo-samochodowy Mikołaj Kopernik (jednostkę niemal bliźniaczą tragicznej sławy promu Jan Heweliusz) z 1974 roku na niewiele młodszy, bo zbudowany w 1977 (jednak później przebudowywany i modernizowany) Kopernik.

Rok 2009 upłynął bez spektakularnych zasileń polskiej floty w nowe statki, podobnie będzie w roku bieżącym. Jedynie najwięksi armatorzy, państwowe przedsiębiorstwa Polska Żegluga Morska ze Szczecina oraz polsko-chiński Chipolbrot, konsekwentnie wdrażają program odnowy. O nich opowiemy jednak w kolejnych odcinkach przeglądu, dzisiaj zaś przyjrzymy się ruchom we flotach przede wszystkim prywatnych, średnich i małych polskich armatorów.

EuroAfrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o. - EuroAfrica Shipping Lines, Szczecin
ESL Hass Holding Ltd., Cypr

Armator prywatny, pochodzący ze Szczecina, utrzymuje własne serwisy liniowe. Czarteruje też statki innym operatorom. Poza drobnicą, kontenerami, ładunkami tocznymi i pasażerami, czasami przewozi także ładunki masowe.

Gdyby trzymać się ścisłych, purystycznych kryteriów, należałoby przestać uznawać tego armatora za polskiego. Spółka Euroafrica Linie Żeglugowe została 1 czerwca br. wykreślona ze szczecińskiego rejestru spółek. Przejęła ją firma ESL Hass Holding Ltd, z siedzibą na Cyprze (Andrzej Hass to trójmiejski przedsiębior-

ca). Konsolidacja nastąpiła według procedury połączenia transgranicznego spółek kapitałowych, regulowanego prawem Unii Europejskiej, po wydaniu zgody sądowej w obu krajach (takie rozwiązanie prawne działa od 2009 roku). Flota pływać będzie nadal w barwach i pod marką Euroafrica.

Jacek Wiśniewski, prezes holdingu, zapewnia, że decyzja została podjęta ze względu na uproszczenie struktury, co powinno przełożyć się na łatwiejsze zarządzanie i większy potencjał holdingu, a nie ze względów podatkowych (przy-

najmniej nie one były decydujące). Armator zapowiada, że pozytywne tego efekty mogą się ujawnić jeszcze w tym roku - przez zakup nowych statków.

Ponieważ operacyjny ośrodek kierowania flotą („biuro armatora”, służby eksploatacyjne) pozostaje w Polsce pod postacią firmy Euroafrica Services, a firma w całości lub w znacznej części zostaje w rękach polskiego kapitału lub kapitału pochodzącego od obywateli i firm polskich, uznajemy statki ESL za należące do floty polskiej. Wszyscy dotychczasowi pracownicy ESL w Szczecinie zachowali

Flota EuroAfrica - ESL Hass Holding Ltd według stanu z sierpnia 2010 r.

Imię statku	Rok budowy	GT	Nośność [t]	Typ statku	Bandera
<i>Alexander 1</i>	1990	11 572	13 864	mpp	Cypr
<i>Magdalena</i>	1988	11 574	13 864	mpp	Malta
<i>Szczecin</i>	1987	11 581	13 634	mpp	Malta
<i>Azuryt</i>	1988	6030	9590	mpp	Cypr
<i>Malachit</i>	1989	6030	9595	mpp	Cypr
<i>Nefryt</i> *	1991	6030	9500	mpp	Malta
<i>Onyx</i> *	1989	6030	9594	mpp	Cypr
<i>Amber</i>	1993	6719	5387	ro-ro	Norwegia (NIS)
<i>Jan Śniadecki</i>	1988	14 417	5583	kolej	Cypr
<i>Galileusz</i>	1992	14 398	7330	ro-pax	Cypr
<i>Kopernik</i>	1977	14 221	3034	kolej	Polska
<i>Dette G</i>	1995	3992	5330	feeder	Antigua & Barbuda

Źródło: ESL, bazy danych on-line „Internet Ship Register” oraz „Sea-Web” IHS Fairplay; informacje własne;

*Nefryt i Onyx to jednostki siostrzane Azuryta i Malachita (należące do typoszeregu „Onego”);

Dette G - statek wycarterowany od armatora obcego;

mpp - udźwigowane drobnicowce wielozadaniowe / semi-kontenerowce;

kolej - promy kolejowo-samochodowe; feeder - kontenerowiec dowozowy.

pracę w nowej strukturze i pracują nadal według polskiego kodeksu pracy.

Firma, mimo globalnego kryzysu, jest w zadowalającej sytuacji finansowej i zdobyła się niedawno na kolejne inwestycje. Zakupy obejmujące statki używane i to nie najmłodsze, nie wpłynęły na obniżenie średniego wieku statków we flocie armatora. W połowie 2007 roku wynosił on 18,8 lat, a obecnie - ok. 21,5 roku.

Do niedawna flotę Euroafrica stanowiło 13 własnych statków, o łącznej nośności 117 560 t i przeciętnym wieku ok. 22,93 lat, a zestaw ten wzbogacony był i jest nadal o jeden statek wycarterowa-

ny z rynku (*Dette G* czarterowany od niemieckiego armatora Reederei Gerdes na linię Polska - Wielka Brytania).

W lutym br. (19.02.2010) armator oficjalnie poinformował o zakupie dwóch statków podobnych do zakupionych nieco wcześniej *Azuryta* i *Malachita*, eksploatowanych na linii zachodnio-afrykańskiej. *Nefryt* i *Onyx*, należące przedtem do rosyjskiego armatora Sovcomflot, wprowadzono do służby na tej samej linii.

Bodajże najnowszą zmianą jest wykreślenie ze stanu floty *Inowrocławia*. Jeszcze kilkanaście miesięcy temu Euroafrica eksploatowała dwa statki ro-ro (nie licząc

promów): *Inowrocław* i *Amber*. Pracowały w czarterze u fińskiego armatora Finnlines. Pod koniec okresu objętego umową czarterową *Inowrocław* miał chwile przestoju przy nabrzeżu (co obciążało oczywiście czarterującego, a nie polskiego armatora); podobnie, lecz krócej bez pracy pozostawał przejściowo *Amber*.

Jednak już od kilku miesięcy ten ostatni wycarterowany jest przez norweskiego operatora Sea-Cargo i eksploatowany w serwisie liniowym w rejonie Morza Północnego, natomiast w czerwcu źródła brokerskie informowały o sprzedaży „ilkony” polskiej floty statków typu ro-ro na złom



W 2009 roku Euroafrica sprzedała swój drobnicowiec wielozadaniowy *Opal*. Na zdjęciu widoczny już z nową nazwą i w barwach nowego właściciela.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Euroafrica nabyła w ostatnich latach cztery jednostki typu „Onego”, o nośności po ok. 9500 t (dwie: Nefryt i Onyx - na początku roku bieżącego). Na zdjęciu Malachit zbudowany w 1989 roku.

za 2,487 mln USD. Zbudowany w 1980 r. *Inowrocław* został zełomowany najprawdopodobniej w rejonie Bombaju w Indiach. Do Kanału Sueskiego dotarł ok. 20 kwietnia br., zanim zawrócił na Zachód zdążył dopłynąć do Singapuru i w połowie czerwca, z destynacją - Bombaj, przechodził przez Cieśninę Malakka.

W 2009 roku drobnicowiec *Opal* został sprzedany armatorowi ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich i według informacji z początku br. wciąż był eksploatowany (pod nazwą zmienioną na *Masar Trade*). Natomiast w I kwartale bieżącego roku sprzedano podobną jednostkę

o nazwie *Rubin*, która trafiła do Chin. gdzie jest eksploatowana pod nazwą *Carlo Star*.

Wcześniejsze zmiany w stanie floty obejmowały:

- nabycie w listopadzie 2008 r. udźwignionego drobnicowca wielozadaniowego z ładowniami *box shaped* o nazwie *Aziuryt*;
- nabycie w sierpniu 2007 r. udźwignionego drobnicowca wielozadaniowego z ładowniami *box shaped* eksploatowanego pod nazwą *Malachit*;
- nabycie w listopadzie 2007 roku jednostki ro-ro (promu typu ro-pax), której

nadano imię *Kopernik*, zastępującej sprzedany do Turcji w połowie 2008 roku (eksploatowany tam pod nazwą *Harput*), prom samochodowo-kolejowy *Mikołaj Kopernik*;

- sprzedaż w październiku 2007 r. pojemnikowca dowozowego *Topaz*, ex *Gdynia* (niemiecki armator przebudował go na cementowca).

- sprzedaż, na początku 2007 roku, drobnicowca - semi-kontenerowca *Turkus* (nowy polski armator przemianował go na *Krokus*, a po niezbyt długim okresie eksploatacji - sprzedał na złom).

Statki Euroafrica Linie Żeglugowe skreślone ze stanu floty od połowy roku 2007

Imię statku	Rok budowy	GT	Nośność [t]	Typ statku	Bandera
<i>Opal</i>	1981	6742	9408	mpp	Cypr
<i>Mikołaj Kopernik</i>	1974	8734	2350	kolej	Polska
<i>Topaz (ex Gdynia)</i>	2000	b.d.	5183	feeder	Cypr
<i>Inowrocław</i>	1980	14 786	7203	ro-ro	Polska
<i>Rubin</i>	1981	6742	9291	mpp	Cypr

* za czasów eksploatacji przez polskiego armatora

POL-Euro Linie Żeglugowe Sp. z o.o. - POL-Euro, POL-Euro Shipping Lines Ltd., Gdynia

POL-Euro to armator państwowy, w 100 procentach należący do Agencji Rozwoju Przemysłu, która, jako największy udziałowiec, kontrolowała także do chwili zamknięcia stoczni w połowie 2009 roku, Stocznię Szczecińską Nową i Stocznia Gdynia. POL-Euro powstało 8 grudnia 2002 w efekcie restrukturyzacji grupy PLO.

Na początku bieżącego roku firma dysponowała dwoma statkami o średnim wieku 25 lat. Niedługo przedtem we flocie POL-Euro były trzy statki - jeden typu ro-ro oraz dwa drobnicowce: *Włocławek* (ro-ro), *Safmarine Palanca* i *Safmarine Aberdeen*. Ten ostatni, który rozpoczął służbę w barwach POL-Euro jako *Feniks*, został sprzedany na złom w czerw-

cu 2009 roku, po tym, gdy zakończył się jego czarter w firmie Safmarine z grupy A.P. Moller - Maersk.

Obecnie armator z Gdyni znowu ma we flocie trzy jednostki. W połowie roku zakupiono, nie zmieniając mu nazwy, poprzednio eksploatowany przez armatora włoskiego statek *Sider Lipari*, o nośności 4999 t, zbudowany w 1994 roku w Japonii. Przez samego armatora opiswany jest on jako drobnicowiec uniwersalny, ale baza danych „Sea-Web” IHS Fairplay klasyfikuje go jako *aggregates carrier* (statek do przewozu kruszywa), czyli de facto masowiec; za czym przemawia również fakt, iż jednostka nie posiada międzypokładu.

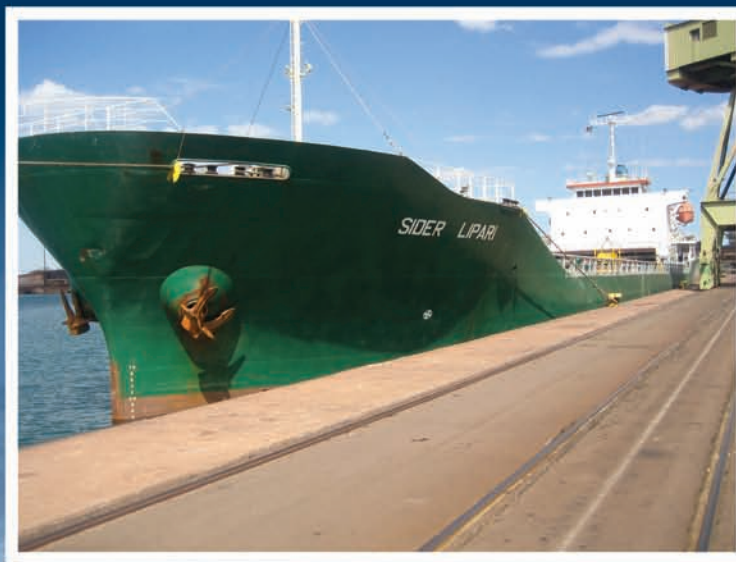
Średni wiek obecnej floty składającej się z trzech statków wynosi ok. 22 lata.

Firma oczekuje na zakończenie budowy, w 2011 roku, dokańczanego i wyposażanego przez Szczecińską Stocznia Remontową „Gryfia” SA udźwigowionego pojemnikowca z serii B-178. Statek ma być długoterminowo czarterowany od spółki Aranda Sp. z o.o. z Warszawy, która podobnie jak gdyński armator, jest spółką należącą do ARP. Długi na 220 m kontenerowiec o nośności ok. 42 000 t (nr budowy Stoczni Szczecińskiej Nowej B178-I/23) został zakupiony, wraz z częścią niezainstalowanych materiałów i wyposażenia, przez Arandę na jednym z przetargów majątku Stoczni Szczeciń-

Flota POL-Euro według stanu z sierpnia 2010 r.

Imię statku	Rok budowy	GT	Nośność [t]	Typ statku	Bandera
<i>Włocławek</i>	1989	15 635	8044	ro-ro	Malta
<i>Safmarine Palanca</i>	1981	9 594	12 720	drobnicowiec	Panama
<i>Sider Lipari</i>	1994	5352	4999	drobnicowiec / masowiec	Malta

Źródło: witryna WWW POL-Euro, baza danych on-line „Sea-Web” IHS Fairplay; informacje własne



Drobnicowiec (wg niektórych źródeł - masowiec) Sider Lipari (4999 t nośności, zbudowany w 1994 roku), zakupiony minionego lata przez POL-Euro.



skiej Nowej. Operator zaplanował *de-rating* (celowe obniżenie osiągow) silnika napędu głównego wyposażanego w Szczecinie statku, co wiąże się z obniżeniem prędkości eksploatacyjnej w stosunku do pierwotnego projektu, a także ze zmniejszeniem zużycia paliwa.

Wcześniej firma deklarowała zamiar zakupu lub długookresowego wycarterowania średniej wielkości drobnicowców wielozadaniowych lub pojemnikowców, ale na razie te plany zostały najwyraźniej zawieszono lub odłożono w czasie. Podobnie jest z ogłoszonym na początku 2009 roku, planowanym wejściem firmy na Giełdę Warszawską. Kierownictwo deklarowało na początku roku 2009, że armator powinien dysponować pięcioma statkami do końca ubiegłego roku oraz ośmioma jednostkami w ciągu 5 lat. Najwyraźniej na drodze realizacji tych planów stanął kryzys.



Fot. POL-Euro

Sider Lipari.

POL-Levant Linie Żeglugowe Sp. z o.o., Gdynia

POL-Levant Linie Żeglugowe Spółka z o.o. należy do Grupy PLO (Polskich Linii Oceanicznych). W ostatnich latach gdynska spółka eksploatowała trzy bliźniacze jednostki typu ro-ro: *Żerań*, *Tychy* i *Divio* (ex *Chodzież*) i przejściowo (wycarterowaną) czwartą taką samą - *Włocławek*. *Żerań* i *Chodzież* pochodzą z firmy-matki POL-Levantu, czyli z PLO, zaś *Tychy* od końca 1995 roku czarterowane są od armatora greckiego Niver Lines Shipping Co SA.

Poza przyjmowaniem i oddawaniem statków z czarteru, nie było we flocie tego

armatora żadnych większych zmian, poza sprzedażą, na początku II połowy 2009 roku, drobnicowca - semi-kontenerowca *Krokus*, zakupionego od Euroafriki na początku 2007 r.

Dobrych kilka lat temu armator planował i zapowiadał odnowienie floty przez zakup nowych statków ze Stoczni Gdańskiej, potem - statków używanych. Pojawiła się też koncepcja przebudowy (modernizacji i przedłużenia) posiadanych statków ro-ro, jednak uznano ją ostatecznie za nieopłacalną. Sygnały z kwietnia 2009 r. zawierały pla-

ny zakupu z rynku statków używanych dwóch lub trzech drobnicowców wielozadaniowych o nośności 10 000 - 12 000 ton do eksploatacji na rynku europejskim i śródziemnomorskim, jednak z uwagi na kryzys najwyraźniej zostały odłożone w czasie.

Ostatnio nie słychać nic o planach odnowy floty, a średni wiek obecnej to ok. 22,3 lat, podczas gdy w 2007 roku wynosił on 20,8.

Flota POL-Levant według stanu z sierpnia 2010 r.

Imię statku	Rok budowy	GT	Nośność [t]	Typ statku	Bandera
<i>Żerań</i>	1987	15 685	8044	ro-ro	Malta
<i>Tychy</i>	1988	15 652	8044	ro-ro	Malta
<i>Divio (ex Chodzież)</i>	1988	15 666	8044	ro-ro	Malta

Źródło: witryna WWW POL-Levant; baza danych on-line „Sea-Web” IHS Fairplay; informacje własne

Unibaltic Sp. z o.o., Szczecin

Flota szczecińskiego armatora Unibaltic Sp. z o.o., składająca się przedtem z czterech zbiornikowców i jednego małego statku wielozadaniowego, wzrosła do sześciu jednostek, wraz z zakupem chemikaliowca *Messana*, który został przemianowany na *Antracytb*. Jak poinformował Arkadiusz Wójcik, prezes Uni-

baltiku, statek został kupiony na licytacji we Włoszech.

Messana była pierwszym licytowanym składnikiem majątku armatora Società Cooperativa di Navigazione „G. Giulietti” a r.l. z Genui. Statek był eksploatowany przez tę firmę od początku jej istnienia, czyli od 2003 roku. Wcześniej

Messana należała do bogatego w tradycje włoskiego armatora Società Cooperativa di Navigazione Garibaldi (założonego przez kapitana Giuseppe Giulietiego w 1918 roku).

Nie wiadomo, za jaką ostatecznie cenę Unibaltic nabył zlicytowany statek, jednak nota o licytacji wydana przez likwi-

Flota Unibaltic według stanu z sierpnia 2010 r.

Imię statku	Rok budowy	GT	Nośność [t]	Typ statku	Bandera
<i>Amarantb</i>	1980	4382	5858	chemikaliowiec	Polska
<i>Amonitb</i>	1972	1843	3475	chemikaliowiec / produktowiec	NIS
<i>Azurymb</i>	1982	3922	6126	chemikaliowiec / produktowiec	Vanuatu
<i>Ametystb</i>	1991	1716	3232	chemikaliowiec / produktowiec	Cypr
<i>Antracytb</i>	1990	2910	4441	chemikaliowiec	Cypr
<i>Tburkus</i>	1991	2561	3284	drobnicowiec wielozadaniowy	Cypr

datora w sierpniu 2009 r., zatwierdzona przez włoskie Ministerstwo Rozwoju Gospodarczego, mówiła o cenie wyjściowej minimum 3 mln USD (nieco ponad 2,1 mln euro). Termin składania ofert upływał 10 września 2009 r. Statek został przyjęty przez Unibaltic w grudniu 2009 r., a wprowadzony do eksploatacji na początku bieżącego.

Jednostka, przekazana do eksploatacji pod koniec 1990 r. przez (także w międzyczasie zbankrutowaną) stocznnię SMEB z Messyny (Cant. Nav. S.M.E.B. S.p.A.), ma podwójne poszycie kadłuba i zbiorniki ładunkowe ze stali nierdzewnej. Chemikaliowiec charakteryzuje się nośnością ok. 4500 t i jest długi na 86,5 m.

Statek, który przedtem pływał głównie po Morzu Śródziemnym, przeszedł

remont w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, gdzie został dostosowany do żeglugi po Bałtyku i Morzu Północnym i do potrzeb, i wymogów nowego armatora.

Unibaltic działa od 2003 w żegludzie bliskiego zasięgu. Przez lokalne media szczecińskie jest często określany jako „najdynamiczniej rozwijająca się firma” wśród przedsiębiorstw żeglugowych. W rzeczywistości rozwój ten należałoby chyba poprawniej nazwać konsekwentnym, stopniowym i stabilnym, co oczywiście także cieszy.

Ostatnie ruchy we flocie Unibaltiku, poza omówionym szerzej najnowszym nabytkiem (*Antracytb*), to sprzedaż zbiornikowca *Ametystb* (od 2008 roku pływa on w barwach armatora bułgarskiego jako

Agamemnon) i nabycie zbiornikowca nazwanego podobnie - *Ametystb* (w grudniu 2007 roku) oraz drobnicowca wielozadaniowego *Tburkus* (w styczniu 2008 r.).

Tak więc obecnie flota szczecińskiego Unibaltiku składa się z sześciu jednostek o łącznej nośności 26 416 t i średnim wieku ponad 25 i pół roku. W ostatnich kilkunastu miesiącach dało się zauważyć przeflagowanie niektórych statków spod bandery polskiej i NIS (drugi rejestr norweski) do rejestrów Cypru i Vanuatu.

Opracował:
Piotr B. Stareńczak

Chemikaliowiec zakupiony pod koniec ub.r. przez Unibaltic i wprowadzony do eksploatacji w marcu 2010 jako Antracytb (4441 t nośności, zbudowany w 1990 r.).



Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



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

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

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

Kwota:

Zleceniodawca:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**
Odcinek dla banku odbiorcy:
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:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Oplata:

Oplata:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

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

Kwota:

Zleceniodawca:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**
Odcinek dla banku zleceniodawcy:
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:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata:

Oplata:



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

W październiku w „Naszym MORZU”

Fot. Archiwum Kazimierza Lisa



Rodzinny kuter pościgowy

Z kutrem pościgowym *Batory* wiązą Kazimierza Lisa szczególne więzy. No bo jak inaczej nazwać okręt, na którego pokładzie bawił się jako dziecko, a jego matka płynęła nim do porodu? Stojący obecnie w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni eksponat, uratowany niedawno od zniszczenia, także dzięki zaangażowaniu „Naszego MORZA”, *Batory* jest najstarszym polskim okrętem i jedynym, który przetrwał do dzisiaj, a brał czynny udział w wojnie obronnej 1939 roku. A 80-letni mieszkaniec Gdyni Kazimierz Lis jest dzisiaj jednym z nielicznych, którzy pamiętają go sprzed wojny. Jego ojciec był motorzystą na ścigaczu od momentu jego budowy do ucieczki do Szwecji z obłąconego Helu. Opowiedział nam o swoim dzieciństwie spędzonym w cieniu *Batorego* przy okazji pokazując bezcenne zdjęcia.

Dobrze, że żyjemy

Skoczów zaczyna szybko zanurzać się rufą. Dziób unosi się nieco do góry. Dla każdego kapitana widok jego statku w takiej sytuacji to prawdziwy dramat. Nie tak zapowiadał się ten rejs, jeszcze kilka godzin temu nic nie zwiastowało tragedii. Teraz jest 14.25. Nadbudówka polskiego statku szybko pogrąży się w wodzie. Widać jeszcze tylko dziobnicę. Polska załoga spodziewała się, że gaboński statek przynajmniej pożegna syreną staranowany przez siebie *Skoczów*. Nic takiego jednak nie następuje... Druga część opowieści o zderzeniu *Skoczowa* z *L'abanga*.



Portsmouth to bez mała półmilionowe miasto leżące na przynależnej administracyjnie do południowoangielskiego hrabstwa Hampshire wyspie Portsea (przy połączeniu cieśniny Solent z Kanałem La Manche). Podobnie jak w przeszłości, jest nadal ważną bazą morską - stacjonuje tu ok. dwóch trzecich sił nawodnych brytyjskiej Royal Navy - ośrodkiem przemysłu stoczniowego nastawionego głównie na odbiorcę wojskowego oraz centrum edukacyjnym i badawczo-rozwojowym. Drugie oblicze Portsmouth to kurort i baza wypadowa na piaszczyste plaże wyspy Wright. Miasto utrzymuje również połączenia promowe z Havrem, St. Molo i innymi portami francuskiego wybrzeża. Sezonowo utrzymywane są połączenia z Hiszpanią.

Fot. Krzysztof Kubiak



Poduszkiowiec **Solent Express** utrzymuje od marca 2007 roku połączenie między Portsmouth a wyspą Wright. Ma 29,3 m długości, 15 m szerokości i waży 70 ton. Prędkość podróżna to 45 węzłów. Zabiera 131 pasażerów. Załoga liczy cztery osoby.

Fot. Krzysztof Kubiak



Prom **Bretagne** obsługuje linię łączącą Portsmouth z St. Molo. Przekazany armatorowi w 1989 roku statek ma 24 534 jednostek pojemności brutto, przy długości 152,8 m i szerokości 26 m. Prędkość podróżna wynosi 21 węzłów. Zabiera on 2056 pasażerów i 580 samochodów. Załoga 130 osób.

Fot. Krzysztof Kubiak



Prom **St. Clare** (zbudowany w 2001 roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej) utrzymuje połączenie między Portsmouth a Fishbourne na wyspie Wright. Prędkość podróżna wynosi 13 węzłów. Przy długości 86 m, szerokości 18 m i zanurzeniu 2,6 m, zabiera o 878 pasażerów i 186 samochodów osobowych na trzech pokładach.