

WYDARZENIA I IMPREZY MORSKIE W 2012

www.naszemorze.com.pl

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 2 (74) luty 2012
NR INDEKSU 211214

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

Więckiewicz jak Wałęsa

Niemal 70 samochodów,
ponad 300 osób ekipy filmowej.
Dodajmy jeszcze statystów
i dziennikarzy. Zalali Gdańską
Stocznę Remontową...

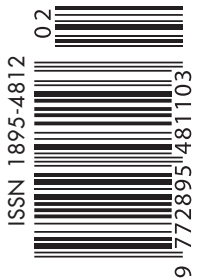


Ile wazy morze?



Wielki triumf
szalupy

OSTATNI SALUT



ISSN 1895-4812
02
9 772895 481103



Transport Week



Port Strategy & Investments Conference 2012



Baltic Container Conference 2012



Intermodal Conference 2012

Who should attend?

- / seaports /
- / maritime organizations /
- / terminal operators /
- / railway carriers /
- / logistics operators /
- / forwarders /
- / railways /
- / infrastructure managers /
- / local authorities /
- / governmental bodies /
- / financial institutions /
- / products & services providers /
- / consulting companies /
- / universities /
- / companies & institutions associated with the maritime, railway & intermodal sector /

6-8 March 2012

Polish Baltic Philharmonic
Gdańsk / Poland

www.actaconferences.com

Contact us

e-mail / alan@actiaforum.pl
phone / (+48 58) 627 2323
www.actiaconferences.com

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 2 (74) Rok VII
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 15 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35
piotr.blaszowski@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 17 90; 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują:**Poczta Polska,
Ruch SA, Kolporter SA**Oprac. graficzne i DTP:**

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:Hubert Bierdgarski, Jerzy Bitner
Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczko,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podwierzyniec 25
37-100 Łańcut

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

Nakład 2400 egz.

Schettino nie był cretino?

Żyjemy w czasach, które dają nam poczucie, że podróżujemy bezpiecznie. Skoro w historii transportu do tej pory wydarzyły się setki katastrof, morskich, lotniczych i lądowych, a po zbadaniu ich przyczyn wymyślono setki (o ile nie tysiące) nowych regulacji, przepisów i standardów bezpieczeństwa (na morzu, w powietrzu i na lądzie), skoro na podstawie ogromnej liczby danych, stworzono zaawansowane symulacje, dzięki którym dziś da się przewidzieć niemal każde zagrożenie, to nic złego nie powinno się już wydarzyć. Wierzymy w rozwój technologii, kompetencji i zdrowego rozsądku. Wyposażeni w potężny arsenał wiedzy, procedur i systemów ufamy, że nic nam nie grozi. Wierzą w to miliony pasażerów wsiadających na pokład statków, samolotów i innych środków transportu. Jak pokazała tragedia *Costa Concordii*, ta wiara bywa iluzją.

Światowe media żywiły się katastrofą wycieczkowca przez wiele ostatnich tygodni. Odegrały swój spektakl i wskazały winnego. Internauci ochrztili włoskiego kapitana mianem „Schettino – cretino”. Pod jego adresem padło tyle zarzutów, że jego obrony podejmie się już chyba tylko *advocatus diaboli*, mając zresztą kiepskie perspektywy na sukces.

Schettino z pewnością popełnił wiele błędów. Jakich – wykaże śledztwo, które zapewne będzie trwało latami. Nie wiadomo, czy kiedykolwiek dowiemy się całej prawdy o tej tragedii. Tak to już jest z katastrofami. Mam jednak nadzieję, że przyczyni się ono do postawienia kilku ważnych pytań, których do tej pory zadawać „nie wypadało”.

Jak wiadomo (choć chyba nie wszyscy są tego w pełni świadomi), wycieczkowce nie wykonują typowej funkcji transportowej, ich zadaniem nie jest dostarczenie ładunku do portu docelowego. Taką funkcję pełnią statki towarowe i promy pasażerskie, te ostatnie nie raz z wyglądu ludzko podobne do wycieczkowców. Np. efektowne promy Color Line, łączące Niemcy ze Skandynawią mają na pokładzie luksusy, które mogą umilić pasażerom podróż. Jednak głównym zadaniem jest dowiedzenie do celu podróży. Natomiast wycieczkowce to pływające hotele i centra rozrywki, których nadrzędną funkcją jest zarabianie pieniędzy na zabawianiu turystów na morzu. Im bogatsza oferta rozrywkowa, im więcej zadowolonych klientów, tym większe zyski armatora. Tu liczą się wspomnienia i wrażenia z rejsu. No właśnie, wrażenia... Jaki rejs będzie lepiej zapamiętany – ten z typową ofertą, która jest



podobna u konkurencji, czy ten z dodatkowym dreszczykiem emocji, wynikającym choćby z wykonania ryzykownego manewru, który w programie rejsu jest wartością dodaną? Kapitan wchodzi tu w rolę kreatora nieszablonowego *eventu*. Pasażerowie chcą takich atrakcji (tym bardziej, że to wszystko „all inclusive”), chce ich armator, bo jego klienci dostają coś ekstra, a i kapitan ma satysfakcję. Czy w takim razie winni są pasażerowie, armator, czy kapitan? A może „winny” jest charakter tego biznesu?

Nie wierzę, że włoski kapitan pod wpływem blisko wyspy Giglio działał bez uzgodnienia z armatorem. Nie bądźmy naiwni. A w takim razie, kim jest (powinien być) kapitan w współczesnym wycieczkowcu? Dowódcą statku, czy szefem centrum rozrywki, działającym na rzecz marketingu armatora? Czy te dwie role są w ogóle do pogodzenia? I w końcu, gdzie, w rejsie wycieczkowym (i czy w ogóle) jest granica pomiędzy *cruising*, a *entertainment*?

Francesco Schettino twierdził, że ten manewr wykonywał wielokrotnie i rutynowo. Jeżeli tak, to rutyna go zgnębiła. Czy po katastrofie *Costa Concordii* kapitanowie pozostałych wycieczkowców nie będą już wykonywać ryzykownych manewrów „nawigacji turystycznej”? Rozsądek podpowiada, że tak. Realia biznesu *cruisingowego* nakazują sceptycyzm. *Show must go on...*

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Schettino nie był cretino? str. **3**

MORZE LISTÓW

Hold ratownikom *Batorego* str. **5**

MORSKIE TRAGEDIE

Ostatni salut str. **6**

W MORZU KOMENTARZY

Morze nie wybacza str. **13**

WYDARZENIA

Kompromitacja? str. **16**

Wiedza, kontakty, integracja str. **19**

Gdzie wbić łopate? str. **20**

Film w stoczni! str. **22**


22

Więckiewicz jak Wałęsa

Robert Więckiewicz wygląda jak Lech Wałęsa sprzed 36 lat. Doskonała charakteryzacja, do tego bardzo podobny sposób poruszania się i charakterystyczny sposób mówienia. Każda przerwa w pracy na planie, to od razu prośby statystów o wspólne zdjęcie. Pan Robert nie odmawia, ale... na pytanie dziennikarzy o pracę nad rolą wypowiadać się nie chce.

- Ocenicie na ekranie - rzuca z uśmiechem.


25

Ile waży morze?

- Kino polskie w jego relacjach do morza, podzielić można na dwie grupy: kino morskie i kino pomorskie. Morskich filmów nie ma aż tak wiele. Zdecydowanie większą uwagę twórcy przywiązywali do pasa łączącego wodę z lądem: plaży, stoczni, portów - w różnych aspektach. Na przykład metaforycznym, jak u Konwickiego - plaża jest tu ewidentnie sceną dla egzystencjalnych rozważań bohaterów. Czy warto żyć, czy nie, czy warto kochać czy nie...

MORZE FILMÓW

Ile waży morze? str. **25**

LUDZIE MORZA

Jak hartowała się Formoza str. **30**

PROMOCJA

DANA SPICER, KESSLER, AXLETECH w maszynach przeładunkowych w terminalach kontenerowych str. **35**

ROZMOWY MORZA

Ksiądz militarysta str. **37**

MORZE MUZEÓW

Muzeum pod żaglami str. **41**

MORZE ŻAGLI

Moja Szkoła pod Żaglami str. **44**

MORZE OPOWIEŚCI

Wielki triumf szalupy str. **48**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Wypływamy na szerokie wody str. **55**

MORZE TAJEMNIC

Przygody Conrada żeglarza str. **58**

MORZE OPOWIADAŃ

Zderzenie, czyli grecka wachta str. **62**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **65**

PRZEWODNIK MORSKI

Wydarzenia i imprezy morskie w 2012 str. **67**

37


Ksiądz militarysta

- Wybitny znawca japońskiej broni pancerniej, mój internetowy przyjaciel, Akira Takizawa, napisał ostatnio dwa artykuły na temat japońskich czołgów. Pierwszy był w osiemdziesięciu procentach zilustrowany moimi zdjęciami, a drugi w dziewięćdziesięciu pięciu. Inny specjalista z Japonii, zajmujący się historią kolejnictwa, zilustrował swój tekst moimi zdjęciami pociągów pancernych. To o czymś świadczy. Jeśli chodzi o zbiory dotyczące japońskiej broni pancerniej, moja kolekcja liczy obecnie blisko 400 zdjęć.

Zdjęcie na okładce:

Costa Concordia po wypadku...

Fot. Guardia di Finanza

Hołd ratownikom *Batorego*

Na uroczystości symbolicznego chrztu *Batorego* w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni - od lewej: Sławomir Lewandowski, Sławomir Kudela i Gerard Łukaszewicz.

Szanowna Redakcjo,

Niespełna dwa lata temu, w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, poproszono mnie o symboliczne „wodowanie” – oddanie na użytek turystów - najstarszego w polskiej flocie wojennej, a zbudowanego przez polskiego inżyniera i w polskiej stoczni okrętu – kutra pościgowego *Batory*, którego byłem ostatnim, powojennym dowódcą.

Jestem dumny z tego, że okręt udało się uchronić od zagłady, że dobrze służy pasjonatom morza. Pomyślałem więc, że warto by było pomniejszyć trochę swoje zasługi i oddać hołd tym wszystkim, dzięki którym jednostka ta została uratowana.

Choć bowiem rzeczywiście to ja, jesienią 1973 roku, po rozpaczliwym apelu miesięcznika „Morze” o ratowanie *Batorego*, który dogorywał wówczas opuszczony i podtopiony w warszawskim porcie rzeczonym na Żeraniu, podjąłem próbę zainteresowania tym faktem mojego dowództwa, to jednak nie tylko ja zasługuję na pochwałę. Trafiałem na mądrych i myślących ludzi, którzy pomimo niesprzyjającego klimatu dla takiej inicjatywy, podjęli decyzję o ratowaniu jednostki. Dali mi wszelkie pełnomocnictwa do działania.

W Warszawie również spotkałem prawdziwych patriotów - podobnie myślących entuzjastów. Bez nich nie miałbym żadnych szans. Brakowało nam bowiem wszystkiego – pieniędzy, środków transportu, sprzętu, materiałów, narzędzi i ludzi.

Batory od ponad pół roku był pod wodą. Podniesiony został dźwigiem, odpompowaliśmy wodę i po przeholowaniu pod slip został wynurzony. Jego stan był zły. Dla przejścia bardzo płytką Wisłą do Gdańska należało go odciążyć. Wyjęliśmy silniki. Trzeba było również okręt przygotować do drogi, wyczyścić ze szlamu i brudu, odmalować i zaopatrzyć w niezbędny osprzęt. Wiecie Państwo jak wyglądają domy po przejściu powodzi. My musieliśmy na *Batorym*, przez co najmniej kilkanaście dni, bezpiecznie płynąć, pracować i mieszkać.

Nie będę opisywać tych prac, zabiegania o wszystko, pożyczania, kombinowania. Nie mieliśmy pieniędzy – były trudne czasy. Pomogła nam brać żeglarska, pletwonurkowie i motorowodniacy z Warszawy. Ale UDAŁO SIĘ. Potem był niezapomniany rejs w dół Wisły, na holu, przy burcie lodołamacza, holowników, pchacza, motorówek i innych jednostek.

Nie mieliśmy napędu, byliśmy zdani na życzliwość i pomoc ludzi spotkanych na wodzie. Tą fantastyczną i jedyną w swoim rodzaju podróż opisał redaktor Mieczysław Kuligiewicz w miesięczniku „Morze” w czerwcu 1974 roku.

Od tamtego czasu upłynęło ponad 30 lat. I znowu, zapomnianego w Helu *Batorego*, trzeba było ratować. I znowu sprawę wsparło czasopismo, następca „starego” „Morza” miesięcznik „Nasze MORZE”. Okręt został przejęty przez Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, odremontowany i udostępniony do zwiedzania.

Warto przypomnieć ludzi, bez których nie byłoby to możliwe. Na wymienienie zasługują:

- konstruktor i budowniczy *Batorego* – znany profesor Politechniki Gdańskiej, założyciel Polskiego Rejestru Statków - inż. Aleksander Potyrała,
- kapitan jachtowy Andrzej Piotrowski - Polskie Bractwo Kutrowe,
- redaktor Mieczysław Kuligiewicz – dziennikarz, autor książki o *Batorym*.

Kapitanowie jednostek, które holowały *Batorego*:

- Czesław Aleksandrowicz - holownik motorowy *Albatros*,
- Stanisław Karwasiński - lodołamacz *Lemur*,
- chor. Ryszard Kukliński, kpr. Zdzisław Kosmacz - kutry saperskie,
- kpr. Karol Combrzyński - Warszawski Pułk Pontonowo-Mostowy Włocławek,
- kpt. Paweł Lemański - holownik motorowy *Piast*,
- kpt. Bogdan Łuczak - pchacz *Wda*,
- kpt. Władysław Zakrzewski - holownik parowy *Malbork*,
- bosm. szt. Andrzej Kubicki z załogą - kuter trałowy Marynarki Wojennej *K-7*,
- a także moja ówczesna załoga - bosm. Zenon Plachta, mat Andrzej Okrój i marynarze: Jan Pacholski, Michał Nitz, Krzysztof Szczecina i Andrzej Klimas.

Jak również:

- kmr inż. Stanisław Wielebski - mój ówczesny przełożony z Garnizonu Hel, który mnie wysłał do ratowania *Batorego*,
- Sławomir Lewandowski - ostatni renowator okrętu z firmy Gotył z Torunia,
- redaktor Tomasz Falba z „Naszego MORZA”
- ówczesny dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni dr Sławomir Kudela.

Jeśli są jeszcze inni zasługujący na wymienienie, o których nie wspomniałem, niech mi wybaczą.

**Z poważaniem
- Gerard Łukaszewicz**

PS Odnosnie poprawności pisowni niektórych nazwisk, a zwłaszcza imion oraz ewentualnych błędów, jakie się mogły pojawić, pragnę podkreślić, że nie wynikają one z mojej złej woli, a są wynikiem braku dokumentów i 38 lat jakie upłynęły od tamtych pamiętnych dni.

Concordia na skałach, kapitan pod pręgierzem

Ostatni salut

Po katastrofie wielkiego statku pasażerskiego, w zbiorowej pamięci pozostaje jego nazwa, już zawsze kojarzona z wypadkiem. Tym razem zapamiętamy także nazwisko kapitana, który jak większość ujawnionych dotąd okoliczności wskazuje, sam okrył je niestawą.

Costa Concordia zamówiona została w styczniu 2004 roku, jako większa, zmodyfikowana wersja statków *Costa Fortuna* i *Costa Magica* z lat 2003 i 2004 (o pojemności brutto 102 587, mieszczących o ok. 300 pasażerów mniej od *Concordii*).

Stała się pierwszym statkiem najnowszej serii we flocie armatora Costa Crociere, do której należą także *Costa Serena* (z roku 2007), *Costa Pacifica* (2009) – zawiał do Gdyni w minionym sezonie,

Costa Favolosa (2011), a ostatni z obecnie zamówionych - *Costa Fascinosa* - ma być przekazany do eksploatacji w I połowie bieżącego roku (prawdopodobnie w maju).

Typoszereg statków światowej floty wycieczkowców podobnych do *Costa Concordia*, bazuje na tej samej platformie technicznej co klasa „Conquest” operatora Carnival Cruise Lines - należącego, tak jak Costa Cruises - do grupy Carnival Corporation.

Szybkie tempo budowy obu serii: „Concordia” i „Conquest” dobrze ilustruje liczba statków przekazanych przez stocznię koncernu Fincantieri w latach 2002-2012. Tylko dla dwóch brandów - Carnival i Costa - koncern zbudował w tym okresie 19 statków, z których 11 łączy daleko idące podobieństwa projektu do *Concordii*. Wszystkie statki klasy „Concordia” są identyczne pod względem technicznym, różnią się natomiast szczegółami aranżacji i wystroju wnętrza.



Fot. Digital Globe

tek pasażerski w historii Włoch, zaś 7 lipca miała miejsce oficjalna ceremonia chrztu, którego dokonała czeska supermodelka Eva Herzigova.

Costa Concordia zaprojektowana i zbudowana została pod nadzorem włoskiego towarzystwa klasyfikacyjnego RINA. Charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto 114 147 jednostek i wypornością, którą szacujemy na 85 do 95 tys. ton (w jednym ze źródeł znaleźliśmy wielkość 92 000 t). Mieści jednorazowo (tylko na dolnych łóżkach, co generalnie oznacza obłożenie po 2 osoby na kabinę) 3004 pasażerów, a maksymalnie - 3780 (wliczając łóżka piętrowe), w 1502 kabinach, przy ponad 1000 osobach załogi.

Statek posiada 13 pokładów dostępnych dla pasażerów, o nazwach pochodzących od państw europejskich. Najwyższej, z dostępnych pasażerom, położony, otwarty pokład oznaczony nr 14 nazwano „Polonia”.

Długość jednostki to 290,12 m, szerokość 35,50 m, a zanurzenie 8,2 m. Napęd główny jest spalinowo-elektryczny (6 silników wysokoprężnych Wärtsilä o łącznej mocy 75 600 kW), a pędnikami są dwie śruby konwencjonalne. Prędkość eksploatacyjna to 19,5 węzła (wg niektórych źródeł 21,5), a maksymalna - 23 węzły.

Costa Concordia oferowała niezliczoną różnorodność atrakcji dla pasażerów, 13 barów, 5 restauracji i 4 baseny, z których dwa główne, największe, przykrywane były rozsuwalnymi, przeszklonymi dachami.

Sala widowiskowo-teatralna Teatro Atene, położona w dziobowej części statku, zajmowała trzy pokłady - od trzeciego do piątego. Dwie restauracje - „Roma” na śródokręciu i „Milano” na rufie obejmowały dwa poziomy. Jedną z najbardziej spektakularnych, architektonicznych cech statku stanowiło Grand Atrium Europa, łączące aż dziewięć pokładów.

Jak na niemal wszystkich statkach grupy Carnival, wnętrza *Concordii* zaprojektowane były przez głównego architekta koncernu - Joe Farcusa. Przewodnym motywem były najważniejsze style architektoniczne, charakterystyczne dla poszczególnych europejskich miast, widoczne zwłaszcza w takich pomieszczeniach, jak Grand Bar Berlin, Piano Bar Budapest i Café Helsinki.

Znany z braku architektonicznego umiaru (wielu współczesnym statkom wycieczkowym zarzuca się przesadny przepych i kiczowatość wystroju) Farcus przy wielu okazjach tłumaczył swoją designerską filozofię stosowaną na statkach grupy Carnival: „Zamysłem jest tu stworzenie środowiska dla ludzi na wakacjach, pozwalającego im oderwać się zupełnie od ich codziennego, normalnego życia i pozwalającego nawet najbardziej nieśmiałym osobom wyrwać się z ich skorup”. Z jednej strony wystrój najnowszej serii statków Costy może robić wrażenie, z drugiej jednak nie da się ukryć, iż daleko im do klasycznego, eleganckiego designu, z którego słynęły dawne włoskie transatlantyki.

Z satelity...

Krótką historia

Costa Concordia zwodowana została w stoczni Sestri Ponente państwowego koncernu Fincantieri, 2 września 2005 roku. Na uroczystości obecny był m.in. prezes i największy udziałowiec Carnival Corporation - Micky Arison. Statek został pobłogosławiony przez kardynała Tarcisio Bertone, arcybiskupa Genui. Nie miała szczęśliwej ręki matka chrzestna, pracownica stoczni, Graziella Frisone. Pchnięta przez nią w kierunku burty butelka szampana nie rozbiła się. Przy drugiej próbie, dokonanej przez innego pracownika stoczni, udało się.

Statek (o numerze budowy 6122) został przekazany do eksploatacji 30 czerwca 2006 roku, jako największy sta-



Fot. Guardia di Finanza

Jakby odpoczywała...

Costa Concordia zdecydowaną większość kariery spędziła na 7-dniowych rejsach po zachodnim Morzu Śródziemnym. Po „wyskoku” za Atlantyk, na kilka rejsów „brazylijskich”, powróciła na sezon 2011/2012 na Morze Śródziemne, oferując tygodniowe rejsy z zawinięciami do portów Civitavecchia, Savona, Marsylia, Barcelona, Palma de Mallorca, Caligari i Palermo. Większość pasażerów pochodziła z Włoch, ale *Concordii* nie nastawiano wyłącznie na włoski rynek - była prawdziwie międzynarodowym liniowcem pasażerskim.

Dużą część pasażerów to byli Niemcy i Francuzi. Nieco mniej, także w feralnym rejsie, było Brytyjczyków, Hiszpanów, mieszkańców obu Ameryk. Byli także Australijczycy, a nawet pasażerowie z Korei Południowej. W ostatnim rejsie na pokładzie znajdowali się goście z 39 państw. Mogli okrętować nawet w czterech portach. Spora grupa dosiadła się podczas ostatniego przed wypadkiem zawinięcia - w porcie Civitavecchia. Załogę stanowiła również międzynarodowa mieszanka, większość z Filipin, Indii i Indonezji.

• • •

Być może nieudane rozbicie butelki podczas chrztu statku przynosi pecha? 22 listopada 2008 roku *Concordia* doznała niewielkich uszkodzeń w części dziobowej, gdy silny wiatr zepchnął ją na dok pływający w Palermo. A później nadszedł piątek, 13 stycznia 2012 roku...

Ostatnie godziny *Concordii*

piątek, 13 stycznia

21:42 (według innych źródeł - ok. 21:37) - około trzy godziny po wyjściu

z portu Civitavecchia w pobliżu Rzymu, *Costa Concordia* uderza w podwodną skałę w pobliżu jednej z małych, satelitarnych wysepek przy Isola del Giglio, przy prędkości ok. 15,5 węzła; pasażerowie z drugiej zmiany z głównych restauracjach kończyli kolację, a ci z pierwszej - relaksowali się m.in. w barach i oglądali show iluzjonisty w sali teatralnej; wszyscy usłyszeli hałas, statkiem targnął wstrząs, pospadały naczynia ze stołów...; zgasty światła; załoga ogłosiła, że to tylko awaria elektryczności;

Według niektórych relacji i symulacji nawigacyjnych opracowanych w oparciu o dane z systemu AIS, od **20:23** do **20:37** *Costa Concordia* poruszała się kursem 285 stopni, z prędkością 15,5 węzła, zaś przez następnych 18 minut kursem lekko zmiennym - w rejonie 350 stopni, zwalniając do 11 węzłów... Początkowo panowała opinia, że statek został zawrócony w kierunku światel i bezpieczeństwa zapewnianego potencjalnie przez bliskość portu Giglio, jednak najpoważniejsze i najbardziej wiarygodne analizy i symulacje przekonują, że od momentu krótko po zderzeniu ze skałą (po zalaniu siłowni wodą) statek poruszał się siłą inercji, aż wytracił prędkość, obrócił się i zaczął poruszać bokiem w kierunku wyspy, pchany raczej wiatrem, niż świadomie manewrowany...

21:52 - szef *Costa Crusies*, Pier Luigi Foschi mówił później, że o tej godzinie biuro armatora miało kontakt ze statkiem, ale nie było w stanie dostrzec rzeczywistej powagi sytuacji, gdyż „słowa kapitana nie korespondowały z prawdą”... Zameldował o problemach, ale nie wspominał o uderzeniu w skałę;

22:12 - włoska straż wybrzeża (Guardia Costiera), zaalarmowana przez telefony od pasażerów ze statku, skontaktowała się z *Costa Concordia*, dowiadując się, że „wszystko jest w porządku, to tylko *blackout*, rozwiążemy problem”...

22:30 - przed tą godziną kapitan, po powtarzających się nawoływaniach włoskiego Coast Guardu zgodził się (jak to przedstawiano w mediach) wysłać formalnie wołanie o pomoc (*distress call*).

22:30 - 22:40 - kapitan Schettino był ponoć widziany podczas wsiadania do łodzi ratunkowej...;

Dominica Cemortan, opisywana w mediach jako 25-letnia tancerka i hostessa, a także znajoma kapitana, utrzymuje, że o **23:50** kapitan nakazał jej „zejść na pokład łodziowy i dostać się do dużej łodzi ratunkowej”; twierdzi, że była na mostku na prośbę kapitana i jako znająca pięć języków, tłumaczyła komunikaty awaryjne głównie na rosyjski; jednak komunikat, jaki miała przekazywać aż do momentu ogłoszenia polecenia opuszczenia statku - według niektórych relacji brzmiał: „pasażerowie powinni wrócić do swoich kabin, gdyż jest to tylko awaria prądu”... Cemortan utrzymywała też, że kapitan opuścił mostek nie wcześniej, niż jakiś czas po północy.

22:42 - podobno dopiero wtedy - dokładnie godzinę po kolizji - władze dowiedziały się, że problemy zaczęły się od uderzenia o podwodne skały; gdy do tego doszło - statek gwałtownie skręcił w prawo (niektóre relacje i analizy mówią, że w samym momencie kolizji ze skałami, przynajmniej początkowo, skręcił w lewo, zanim zaczął - po chwili - skręcać w prawo); według niektórych kapitan kontynuował skręt w prawo (najpierw łagodnym łukiem wzdłuż brzegu wyspy, potem zawracając niemal w miejscu), tak, by zawrócić w kierunku wyspy w okolicach portu; do tego czasu statek był już w około 20-stopniowym przechyle; pasażerowie zaczynają panikować;

22:50 - zarządzono ewakuację statku; niektórzy, podobno w sumie ok. 100 osób, zaczęli skakać do morza mając nadzieję na dopłynięcie do nieodległej wyspy; większość gromadziła się przy łodziach ratunkowych na pokładzie 3; ocenia się,



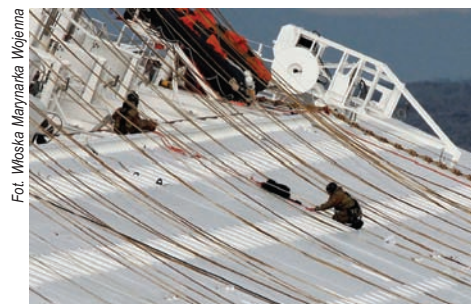
Dodatkowa „atrakcja” wyspy.



Wielki fragment skały utkwiał w uszkodzonej konstrukcji kadłuba statku.



Nurkowie z centrum karabinierów.



Żołnierze na burcie.

że gdyby ewakuacja została zarządzona wcześniej (zaraz po uderzeniu statku w skały) - wszyscy zdążyliby się ewakuować w ciągu mniej niż godziny, gdy statek nie był przechylony, tymczasem ok. północy miał już tak duży przechył, że łodzie z lewej burty nie mogły być użyte...

sobota, 14 stycznia

00:40 - kapitan Schettino miał powiedzieć w rozmowie ze stacją brzegową Guardia Costiera, że „koordynuje akcję ratunkową”; to fragment słynnej, upublicznionej rozmowy, w której oficer straży wybrzeża poleca kapitanowi wracać na pokład statku...; Francesco Schettino miał być wtedy w łodzi ratunkowej, a wkrótce potem być widziany na brzegu wyspy...

00:50 - Guardia Costiera przejmuje dowodzenie akcją ratunkową;

01:30 - do tego momentu większość pasażerów i załogi opuściła już statek; ostatni, którzy byli w stanie się ewakuować, zeszli przed **03:00**; w międzyczasie policja zatrzymuje kapitana Schettino...

W ciągu nocy *Costa Concordia* spoczęła przechylona mocno na prawą burzę, niemal w połowie zanurzona, na dnie, tuż obok skalistej wysepki Gabbianara Point, w pobliżu wejścia do portu Giglio Harbor.

Przyczyny katastrofy i... obrona kapitana

Niewątpliwie nie ułatwi dochodzenia fakt, iż - jak się okazało - nie działał rejestrator manewrów (VDR - Voyage Data Recorder), nazywany potocznie „czarną skrzynką”. Nie działał już na 15 dni przed wypadkiem, co zgłaszała podobno załoga. Rzuca to światło na postawę lądowych służb armatora, przestrzeganie procedur

(lub ich brak) i porządek w biurach tego przedsiębiorstwa żeglugowego...

Poprawnie zdiagnozował sytuację felietonista tygodnika „Wprost” (wkrótce po wypadku, zanim jeszcze ujawniono wiele nowych, dodatkowych faktów mających przemawiać za winą kapitana): „*Media i politycy działają szybko. Choć miną miesiące, zanim śledztwo ujawni prawdziwe przyczyny wypadku Costy Concordii, znaleziono już winnego. To kapitan. (...) Kapitan być może jest winny, ale należy go traktować jak niewinnego, dopóki nie zostanie prawomocnie skazany. Zgodnie z prawem rzymskim, o czym Włosi powinni pamiętać*”.

• • •

Medialna nagonka na kapitana była wodą na młyn opinii publicznej we Włoszech, wścieklej na Schettino za potwierdzenie na oczach świata stereotypów na temat Włochów i „włoskiego porządku”. Jako przeciwwagę do siejącego zgorznie kapita, wyniesiono do roli bohatera oficera morskich służb, który z zaciśniętym centrum koordynacyjnego w stacji brzegowej zrugał dowódcę, nakazując mu powrót na statek.

Działania kapitana Francesco Schettino z profesjonalnego, a nawet moralnego punktu widzenia - w świetle faktów, które wyszły na jaw - nie dadzą się raczej obronić. Również my nie chcemy bronić, ani usprawiedliwiać kapitana, który - wiele na to wskazuje - popełnił całą serię niewybaczalnych błędów. Chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę na pewne aspekty, które umknęły krytykom i komentatorom.

• • •

Wiele informacji, które wyciekły z włoskiej prokuratury, również ze względu na dobro śledztwa, nie powinno dotrzeć do opinii publicznej przed jego zakończeniem. To, że tak się jednak stało, może budzić podejrzenia o inspirowanie mediów. Skierowanie gniewu opinii pu-

blicznej na kapitana - „nieodpowiedzialnego nawigatora i tchórza” - było bardzo na rękę armatorowi. Kierownictwo Costa Cruises co prawda po jakimś czasie ujawniło, że zapewni pomoc prawną swojemu kapitanowi, ale wkrótce po wypadku, we wczesnych wypowiedziach dla mediów, prezes operatora wycieczkowców, Pier Luigi Foschi, zdystansował firmę od działań kapitana i *de facto* przypisał mu całą winę.

Podkreślamy, że wina kapitana w świetle faktów, które przekazano opinii publicznej, wygląda na ewidentną, ale powyższy schemat zachowania armatora jest dość typowy. Warto pamiętać, że po jakimś czasie od katastrofy, wyszło na jaw, że *Concordia* nie pierwszy raz przepląwała bardzo blisko brzegów wyspy, przy której ostatecznie znalazła swój koniec. Trudno uwierzyć, że „turystyczna nawigacja” odbywała się bez wiedzy i aprobaty armatora, a jeśli tak faktycznie było - i tak fakt ten obciąża kompanię żeglugową brakiem nadzoru lub nieprzebraniem procedur.

• • •

Kapitan twierdził początkowo, że „nie spodziewał się w tym miejscu podwodnych skał, ponieważ nie było ich na mapie”. Jak było ze świadomością zagrożeń i zdolnością percepcji informacji z instrumentów nawigacyjnych u nawigatorów *Concordii* - powinno wykazać śledztwo. Ale czy brak oznaczeń podwodnych skał na mapach jest tak nieprawdopodobny, jak sugerowały media?... Otóż jest możliwy, zwłaszcza w przypadku skał o stromych szczytach i to nawet na relatywnie mocno uczęszczanych wodach krajów bogatych, o dużych tradycjach morskich. Takie przypadki, choć rzadkie, zdarzały się. Wystające, wysokie, a niezajmujące dużej powierzchni dna morskiego, na generalnie głębokich wodach, czasami pozostają niewykryte aż do wypadku, który spowodują. To nieczęsto spotykana sytuacja, ale nawet bogate

Fot. Włoska Marynarka Wojenna

**Z wojskowego śmigłowca...**

Fot. Vigili del Fuoco

**Strażacy zabezpieczają jednostkę.**

Fot. Guardia Costiera

**Nurek z włoskiej Guardia Costiera.**

kraje mają rejony wybrzeża nieopisane aktualnymi mapami.

• • •

Co do zwyczaju uprawiania „nawigacji turystycznej”, by pasażerowie mogli z bliska podziwiać malownicze wybrzeża, miasta i porty - kapitan *Concordii* twierdzi, że to firma Costa Crociere, armator statku, wydała polecenie wykonania niebezpiecznego manewru i „pozdrowienia” wyspy Gilio. Podobno - jak twierdził Francesco Schettino - było to zaplanowane tydzień przed feralnym rejsem, ale nie doszło do skutku z powodu złej pogody.

Włoskie media donosiły, że polecenie to Schettino miał otrzymać tuż przed rejsem i że był duży nacisk ze strony armatora na tego typu zachowania, ponieważ „salutowanie” malowniczych wysp miało promować rejsy i być atrakcją dla pasażerów. W trakcie przesłuchań Schettino zeznał, że wykonywał takie manewry nie tylko przy wyspie Giglio, ale także przy wyspach Capri i Sorrento. Mieli to robić i inni kapitanowie, zatrudnieni nie tylko w firmie Costa Crociere, ale także u innych armatorów operujących na Morzu Śródziemnym.

• • •

Mnogość języków używanych wśród pasażerów i załogi mogło mieć znaczący wpływ na chaos, jaki powstał podczas ewakuacji statku i na jej skuteczność. Taki, a nie inny dobór załogi, bez znajomości angielskiego lub najpopularniejszego języka na danym statku (w tym przypadku włoskiego) obciąża armatora, nie kapitana.

Na 1023-osobową załogę składali się przedstawiciele aż 40 narodowości, z m.in. filipińskimi i peruwiańskimi kelnerami, angielskimi tancerzami i hiszpańskimi muzykami. Przynajmniej dwie trzecie załogi to osoby do obsługi i zabawiania pasażerów. Dla morskiej załogi, będącej w zdecydowanej mniejszości, sta-

nowią bardziej grupę troski, podobnie jak pasażerowie, niż realną pomoc w czasie ewakuacji czy akcji ratunkowej.

• • •

Niektórzy komentatorzy w Polsce wskazywali na skandal, jakim miał być rzekomo fakt, iż część pasażerów nie przeszła ćwiczebnego alarmu łodziowego. Otóż przynajmniej ci, którzy dosiedli się w ostatnim porcie (około 600 osób), nie musieli mieć jeszcze, w świetle prawa, takiego próbnego alarmu, gdyż powinien on być przeprowadzony w ciągu doby od zaokrętowania, a nie np. przed wyjściem statku z portu embarkacji. Tymczasem *Costa Concordia* uległa wypadkowi zaledwie nieco ponad dwie godziny od wyjścia z portu...

• • •

Nie można czynić kapitanowi zarzutu opuszczenia przez niego statku, zanim zdążyli to zrobić ostatni członkowie załogi i pasażerowie. W stanie zagrożenia kapitan dowodzi akcją ratunkową, „na miejscu”. Tym miejscem wcale nie musi być mostek, ani nawet pokład statku. Kapitan nie jest też zobligowany ani przez prawo, ani przez dobrą praktykę morską do fizycznej akcji, np. pomagania pasażerom przy wsiadaniu do łodzi ratunkowych. Wręcz nie powinien sam, osobiście, ratować pasażerów. Zadaniem kapitana jest kierowanie załogą. Powinien ordynować dostępne środki i siły techniczne czy osobowe oraz komunikować się z załogą, co często robi nie bezpośrednio, lecz przez radiotelefon. Te zadania z powodzeniem może wykonywać ze zwodzonej łodzi ratunkowej. Tym bardziej, że szczególnie w przypadku tak dużego statku, z boku miałby znacznie lepszy ogłąd sytuacji niż z mostku, czy z pokładu łodziowego.

• • •

W słynnej już rozmowie, oficer służb morskich w stacji brzegowej polecał sta-

nowczo kapitanowi wrócić z szalupy na statek. Takie polecenie nie ma jednak wielkiego sensu. Manewrowanie łodzią do odległego, co wynika ze wspomnianej rozmowy, miejsca, w którym zwieszona była z burty drabina linowa, wspinięcie się po sztorntropie (w dodatku zatrzymując tym samym strumień ludzi korzystających z tej drabiny przy ewakuacji), próba „czołgania” się co najmniej dziesiątki metrów po mocno przechylonych pokładach, by dostać się do sterówki (a do tego sprowadzało się polecenie oficera ze stacji brzegowej, za które pokochali go Włosi) - to wszystko zajęłoby zbyt wiele czasu (w którym nie mógłby zajmować się kierowaniem akcją ewakuacji) i zagrażałoby również jego życiu. Nie bez powodu dowodzący akcją gaszenia pożaru sam nie wchodzi do płonącego budynku. W sytuacji zagrożenia, nie chcemy utracić dowodzącego - osoby z największym doświadczeniem, która musi mieć zapewniony, w miarę możliwości, spokój w najbliższym otoczeniu.

• • •

Warto tu przypomnieć przypadek statku *Oceanos* i jego kapitana Yiannis'a Avranas'a. *Oceanos* zatonął w sztormie u wybrzeży Republiki Południowej Afryki. Kapitan Avranas został podjęty z pokładu przez śmigłowca ratowniczy, gdy na statku pozostawało jeszcze ponad 160 pasażerów, co wzbudziło późniejsze nienawistne ataki opinii publicznej i mediów. Jednak, co potwierdziło przeprowadzone dochodzenie - kierował lub współuczestniczył w kierowaniu akcją ratowniczą z helikoptera i z brzegu. Przed sądem został oczyszczony z wszelkich zarzutów i nie stracił możliwości wykonywania zawodu - nadal dowodził statkami. Wszyscy obecni na statku (571 osób) zostali uratowani i nikt nie był poważnie ranny.

• • •

Kapitana Schettino krytykuje się też za to, że nie wysłał sygnału *mayday* i nie

zarządził ewakuacji natychmiast po kolizji. Mimo, że nawet większość ekspertów zgadza się, że był to poważny błąd, dość oczywistym jest, że kapitan nie musiał od razu znać zakresu szkód powstałych przy zderzeniu. Wbrew pozorom statki trudno zatopić (zwłaszcza szybko), a najbezpieczniejszym miejscem dla ludzi w stanach zagrożenia na morzu (szczególnie na zimnych wodach) pozostają pokłady statku. Dlatego, mimo że trudno nam zaakceptować nadmierny spokój kapitana, czy brak zdecydowanych, szybkich decyzji bezpośrednio po zderzeniu, to „zachowanie zimnej krwi” i nie uleganie panice, jest uzasadnione. Ten nazbyt chłodny sposób rozmowy kapitana z oficerem z lądu próbowano nawet interpretować jako wynik pozostawiania pod wpływem działania narkotyków, co późniejszej badaniu wykluczyły.

Panika zabija. W sytuacjach zagrożenia kapitan musi zachować przytomność, by efektywnie zarządzać tłumem i akcjami załogi. Można potępiać kapitana, że „nie poszedł na dno razem ze statkiem”, ale dotychczas ujawnione fakty świadczą, że pozostał opanowany mimo panującego wokół niego chaosu.

Magnat żeglugowy w ogniu krytyki

Wiele wskazuje na uchybienia proceduralne i w nadzorze armatorskim w zakresie bezpieczeństwa i w tym co leży w kompetencji „głównego nawigatora” kompanii żeglugowej, nie było dotąd - przynajmniej nagłośnionych przez media - zmian personalnych w Costa Cruises. Rezygnację złożył za to Gianni Scerni - pre-

zes RINA, włoskiego towarzystwa klasyfikacyjnego, w którego rejestrze znajdował się wycieczkowiec *Costa Concordia*. RINA jest instytucją, która wydała statkowi dokument potwierdzający jego zdolność do żeglugi (*certificate of seaworthiness*) oraz certyfikat systemu zarządzania jakością ISM, w listopadzie 2011 r. W żeglugowej prasie fachowej decyzję Scerni o rezygnacji wiąże się z chęcią złagodzenia kontrowersji narosłych wokół kontroli bezpieczeństwa na statku. RINA zawiesiła klasę statku formalnie z dniem 13 stycznia.

• • •

Costa Concordia należy do koncernu Carnival, podobnie, jak niemal 100 innych statków floty holdingu skupiającego jedenaście znanych i w większości - zaliczanych do najbardziej znaczących - brandów na rynku *cruisingowym*. Poza Carnival Cruise Lines, do korporacji i siostrzanej Carnival PLC, którym szefuje Micky Arison, należą także m.in.: Holland America Line, Princess Cruises, Seabourn oraz Cunard i P&O.

• • •

Oświadczenia w imieniu włoskiego operatora wycieczkowców wygłaszał głównie jego prezes - Pier Luigi Foschi. Ukrył się natomiast przed mediami Micky Arison, nie komentując ani razu wypadku. Media amerykańskie i opinia publiczna są zainteresowane tematem, w tym stanowiskiem Arisona, gdyż Stany Zjednoczone to wciąż największy rynek *cruisingowy*, a Micky Arison jest współwłaścicielem i szefem największego w świecie koncernu działającego na tym rynku.

Arison, obywatel USA mieszkający w Miami, kontrolujący większość udziałów grupy Carnival, znajduje się na 75. pozycji na liście „Forbes’a” 400 najbogatszych ludzi w Ameryce i na 169. miejscu wśród miliarderów na świecie według tego samego miesięcznika (na 54. w USA).

Micky Arison, podobnie, jak jego ojciec Ted - założyciel Carnivala, doceniany jest za przebojowość i biznesowe wizjonerstwo. Budzi respekt jako lider największego w świecie koncernu eksploatującego statki wycieczkowe. W Stanach Zjednoczony on sam, jak i korporacja Carnival nie mają jednak - delikatnie mówiąc - wyłącznie dobrej prasy... Arisonowi zarzuca się m.in., że używając kreatywnej księgowości, zdołał pozbawić Miami opłat za wynajem stadionu zbudowanego przez miasto 10 lat temu kosztem 250 mln USD, specjalnie pod umowę najmu z Arisonem. Na współpracy z magnatem żeglugowym źle wyszło też ponoć miasto Mobile w Alabamie, które specjalnie na potrzeby floty Carnival'a zbudowało warty 20 mln USD terminal dla statków wycieczkowych. Niestety, nigdy nie przyjął żadnego z nich, gdyż Carnival zrezygnował z zawinięć do tego portu...

Arisona krytykuje się też w amerykańskich mediach za to, że w okresie szczytu akcji ratunkowej i poszukiwania ofiar, znajdował czas na oglądanie meczów koszykówki z VIP-owskiej łoży (do magnata żeglugowego należy Miami Heat - drużyna koszykarskiej ligi NBA), zamiast odwiedzić Włochy i spotkać się z rodzinami ofiar i ocalałymi z wypadku.

Fot. Włoska Marynarka Wojenna



Żołnierze włoskiej Marynarki w trakcie służby...

Słony rachunek

Poza wymiarem ludzkiej tragedii, wypadek *Costa Concordia* ma również bardzo wymierne znaczenie liczone w dolarach. Tylko w poniedziałek następujący po weekendzie, w którym miała miejsce katastrofa i szczyt akcji ratunkowej, akcje Carnival Corporation & Plc notowane w Londynie straciły na wartości początkowo 20 proc., co odpowiadało utracie rynkowej wartości firm rzędu miliarda USD, a na zamknięcie dnia - 17,04 proc. Na giełdzie amerykańskiej akcje Carnival'a staniały o 14,2 proc.

Wartość kontraktowa nowego statku klasy „Concordia” to ok. 450 do ponad 500 mln euro. Jednak wypłaty z tytułu ubezpieczenia po katastrofie mogą sięgnąć miliarda dolarów - oszacowała agencja ratingowa Moody's. Odszkodowanie za utracony statek opiewa na pół miliarda, lecz trzeba do tej sumy doliczyć rekompensaty dla poszkodowanych pasażerów i rodzin tych, którzy zginęli, a także koszty naprawy szkód w środowisku - poinformował Bloomberg, powołując się na raport agencji Moody's.

Na nieco niższą kwotę, bo 850 mln USD, wysokość ostatecznego rachunku, który zapłacą ubezpieczyciele, ocenili analitycy Jefferies International. Wśród firm ubezpieczeniowych, które zawarły umowy z Carnival Corp., użytkownikiem zatopionego statku, są m.in. Munich Re, Hannover Re, Assicurazioni Generali, RSA i XL Group.

Wypadek może mieć wpływ na przychody całej branży. Nawet jeżeli nie spadnie drastycznie liczba rezerwacji, może się okazać, że by ją utrzymać na dotychczas-

sowym poziomie, stosować trzeba będzie na szerszą niż dotąd skalę zachęty dla pasażerów w postaci promocji i upustów, które przyczyniać się będą do obniżenia rentowności.

Wydaje się jednak, że w Polsce szeroko relacjonowany przez media wypadek nie zaszkodził branży, a przeciwnie - zwiększył zainteresowanie rejsami morskimi. Wielu Polaków dowiedziało się o tej formie wypoczyniania.

Na *Concordii* doliczono się 12 obywateli z polskimi paszportami. Wszyscy wrócili do domu bez szwanku.

Konsekwencje wypadku

Niezależnie od tragicznego bilansu ofiar, osiadły na mieliźnie i przewrócony na burtę wielki statek pasażerski stanie się nie lada problemem dla armatora, a niewykluczone, że także dla lokalnej społeczności wyspy Giglio. Mimo, że doraznie stał się rodzajem „dobrodziejstwa”, ze względu na ekipy mediów z całego świata, a także turystów i gapiów - mieszkańcy uśpionego zazwyczaj o tej porze roku miasteczka i portu, który przyjął rozbitków z *Concordii*, musieli otworzyć hotele, pensjonaty, restauracje i bary. Wśród teoretyków i komentatorów rynku turystycznego całkiem poważnie mówi się o „turystyce katastroficznej” i „nekroturystyce”, a w przypadku wraku *Costa Concordia*, odwiedzinami wyspy Giglio z pewnością zainteresowani są także miłośnicy statków i spotterzy.

W najbliższych miesiącach przetoczy się przez łamy morskiej prasy fachowej fala artykułów o technicznych, prawnych i innych aspektach bezpieczeństwa statków wycieczkowych. Już słychać głosy o konieczności zmiany przepisów dotyczących statków pasażerskich w kierunku zwiększenia liczby grodzi wzdłużnych lub obowiązkowego stosowania na nowo budowanych jednostkach podwójnego poszycia (jak na zbiornikowcach), gdyż obecnie posiadają one podwójne dno, ale niezwykle rzadko - podwójne burty lub większe, zamknięte puste przestrzenie przylegające do poszycia zewnętrznego.

Z drugiej strony należy podkreślić, że nawet bez tego, wycieczkowce należą do najnowocześniejszych i najlepiej wyposażonych statków pływających dzisiaj po morzach. Średnia wieku światowej floty statków wycieczkowych jest niewysoka, a starsze z nich są z reguły po modernizacjach uwzględniających nowe, zastrzeżone przepisy bezpieczeństwa, jak popraw-

ki konwencji SOLAS i inne, i doposażeniu w najnowsze wyposażenie nawigacyjne, komunikacyjne, ratunkowe i ppoż., a załogi techniczne, zwłaszcza oficerowie pokładowi i maszynowi, posiadają wysokie kwalifikacje.

Bilans ofiar

Włoskie władze i służby zdecydowały o zakończeniu akcji poszukiwania ciała w zanurzonej części wraku *Costa Concordia* w końcu stycznia, po 18 dniach od wypadku, o czym najpierw powiadomiono rodziny poszukiwanych pasażerów. Do tego momentu odnaleziono 17 ciał, a 15 osób nadal uznawano za zaginione. Nurkowie opuścili wrak ze względu na pogarszającą się pogodę i niebezpieczeństwo osunięcia się statku do głębszej części akwenu. Poszukiwanie ofiar trwało i miało przebiegać równoległe z wypompowywaniem szkodliwych substancji z wraku, ale trudne warunki pogodowe wymusiły zawieszenie operacji. Powinna się ona jednak, jak zapowiedziały włoskie służby ratownicze i techniczne, zakończyć w ciągu kilku kolejnych tygodni.

Być może nigdy się nie dowiemy, ile dokładnie ofiar pociągnęła za sobą katastrofa włoskiego wycieczkowca, bo w międzyczasie wyszło na jaw, że na statku znajdowali się pasażerowie na gapę...

Czy Concordia popłynie?

Pod koniec stycznia szef Costa Crociere przyznał, że statek nigdy nie będzie już pływał, a ubezpieczyciele gotowi są uznać jego całkowitą utratę.

Specjalistyczne firmy najprawdopodobniej zdecydują się na pocięcie statku na miejscu na części, które łatwiej i taniej będzie usunąć z miejsca wypadku. Wrak stanowi przeszkodę nawigacyjną, a także niechciany element krajobrazu i środowiska.

Działań mających na celu usunięcie wraku nie można jednak rozpocząć przed zakończeniem usuwania paliwa, smarów i innych substancji szkodliwych. Poza niemal 2400 tonami paliwa są to m.in. tona chloru, 1300 litrów emalii i farb malarskich i duże ilości różnych chemikaliów od środków czystości po chemikalia techniczne.

Potem muszą być przeprowadzone inne prace przygotowawcze oraz inspekcje. Faza operacyjna, czyli właściwe usuwanie wraku może potrwać nawet 7 do 10 miesięcy.

Piotr B. Stareńczak



Stabilizator płetwowy lewej burty w pozycji roboczej. Jeżeli był wyłożony tak, jak widać na zdjęciu w chwili uderzenia statku w skały - może to sugerować, że nawigator zorientował się, że statek znalazł się za blisko skalistej wysepki i w momencie uderzenia, był już w trakcie wykonywania ostrego zwrotu w prawo.

„Włoskie” przygody morskie

Costa Magica na mieliźnie.

Morze nie wybacz

Pracuję na morzu ponad 30 lat. Od 16 pełnię zaszczytną i odpowiedzialną funkcję kapitana na różnych statkach obcych bander pływających po morzach i oceanach świata. Ludzie pracujący na morzu, a szczególnie kapitanowie odpowiadający za bezpieczeństwo załóg, pasażerów i wartego miliony euro ładunku oraz statku powinni być szczególnie twardzi i odpowiedzialni. Wymagający od swoich załóg poszanowania morskie-

go prawa i panujących tam obyczajów. Czasami surowi w wytykaniu ludzkich błędów, bo morze pomyłek nie wybacz.

To co się zdarzyło na *Costa Concordia* moim zdaniem temu zaprzecza. Zachowanie kapitana Francesco Schettino i większości jego oficerów było skandaliczne i odsłoniło ogromne braki w wykszoleniu oraz znajomości morskiego prawa i co najważniejsze, dobrej prak-

tyki morskiej. O tej ogromnej tragedii mogliśmy dowiedzieć się dzięki licznym artykułom prasowym, internetowym oraz przekazom i relacjom telewizyjnym.

Szaleniec za sterem

Miałem wątpliwą przyjemność pracowania na statkach, którymi dowodzili włoscy kapitanowie. O prawdziwej pra-

cy na morzu nie mieli większego pojęcia. Z pewnością nie wszyscy są tacy sami. Są wśród nich również fachowcy. Ja jednak takich nie spotkałem.

Kilka lat temu zamustrowałem na niewielki stateczek do prac specjalistycznych zarejestrowany pod włoską banderą. Jednostka cumowała w Rio de Janeiro w Brazylii. Mustrowałem jako starszy oficer, chociaż już wiele lat przepracowałem jako kapitan.

To był świadomy wybór. Chciałem poznać specyfikę pracy na jednostkach specjalistycznych z urządzeniami do obsługi prac podwodnych.

Mały, zardzewiały stateczek był w trakcie „remontu”, po którym możliwe byłoby przepłynięcie z Brazylii na Morze Śródziemne. Zbliżała się jesień i należało

się spieszyć przed nadciągającymi, groźnymi sztormami i bardzo silnymi wiatrami.

Po zamustrowaniu dowiedziałem się, że kapitanem statku jest 29-letni młodzieniec, syn armatora. Już po pierwszej rozmowie wiedziałem, że o tym co ma robić na morzu, nie ma zbyt wielkiego pojęcia. Był nadęty i wydawał mi bezsensowne polecenia. Kiedy starałem mu się sprzeciwić i wyjaśniać błędy w decyzjach, obrażał się i z czasem starał unikać kontaktu ze mną.

Statek, którym dowodził, od dwóch lat nie był eksploatowany. Włosi kupili go z zamiarem przerobienia na jednostkę poszukującą w morzu diamentów. Najpierw jednak należało go profesjonalnie i bezpiecznie przygotować do akceptacji ubezpieczyciela oraz ryzykowej,

trzytygodniowej podróży morskiej. Dwa lata postoju w krzakach w oczekiwaniu na kupca sprawiły, że nie było to łatwe zadanie. Trzeba było ostro zabierać się do pracy. Każdy dzień opóźnienia podróży przez coraz bardziej wzburzone wody Atlantyku, czynił ją bardziej niebezpieczną.

Cała załoga pochodziła z Polski. Do pomocy miałem bardzo dobrego drugiego oficera i bosmana. W maszynie był doświadczony, starszy mechanik i drugi mechanik. Mogliśmy na siebie liczyć. Nie mieliśmy jednak wsparcia ze strony kapitana...

Po kilku dniach pracy zdecydowałem się na poważną rozmowę. Poinformowałem kapitana o wciąż istniejących, bardzo ważnych usterkach statku oraz o tym, że nie wypłynę w morze z dowódcą, który jest kompletnym ignorantem. Zadzwoeniłem też do armatora i powtórzyłem swoją opinię o pracach remontowych oraz dowództwie statku. Usłyszałem w odpowiedzi zapewnienie, że za kilka dni przyleci do nas nowy, doświadczony, włoski kapitan.

Pracowaliśmy dalej. Niewiele jednak można było zrobić bez koniecznych części zamiennych i specjalistycznego sprzętu. Kolejne interwencje i rozmowy z młodym Włochem nie odnosiły skutku. Kapitan chciał za wszelką cenę, za pomocą przekupstwa, zdobyć brakujące nam certyfikaty i pozwolenia.

Nowy zjawiał się po kilku dniach. Ożyła w nas nadzieja na bezpieczne dokończenie podpisanych kontraktów oraz szczęśliwy i bezpieczny powrót do Europy. Nowy dowódca miał około 50 lat i sprawiał wrażenie doświadczonego wilka morskiego. Chodził po pokładzie z rękoma założonymi z tyłu i spoglądał na naszą pracę wtrącając od czasu do czasu całkiem słuszne uwagi. Po kilku kolejnych dniach, kapitan zaprosił mnie do kabiny na drinka. Statek stał bezpiecznie zacumowany w brazylijskim porcie, mogliśmy zatem pogadać przy kielichu. W trakcie konwersacji dowiedziałem się, że nasz nowy pracował tylko na małych promach pasażerskich pomiędzy włoskimi wysepkami, nigdy nie dowodził statkiem, który miałby przepłynąć Atlantyck. Wyznał, że bardzo liczy na moją pomoc, bo wie, że jestem fachowcem i doświadczonym kapitanem. Zgodziłem się na taki układ, pod warunkiem, że statek zostanie wyremontowany zgodnie z moimi zaleceniami i nie opuści portu do czasu, kiedy uznam, że jest bezpieczny. Obiecał też, że poroz-



Fot. z archiwum Eugeniusza Chodanina

W luksusowych wnętrzach siostrzanej jednostki Costa Concordii.

mawia z armatorem i załatwi odpowiedni sprzęt i siły fachowe do skutecznego zakończenia remontu. Potrzebny był również prowiant, świeża woda i paliwo do silnika głównego.

Następnego dnia, niespodziewanie, zjawili się na statku inspektorzy ze strony ubezpieczyciela i firmy rejestrowej. Ku mojemu zdziwieniu wystawili nam niezbędne certyfikaty i zezwolenia na wyjście w morze. Po południu kapitan poinformował, że wychodzimy na próby. Byłem przekonany, że nie jesteśmy jeszcze gotowi. Powiedziałem co o tym myślałem, ale nie bardzo chciał słuchać. Mechanik uruchomił silnik i wyszliśmy na morze. Wiał umiarkowany wiatr, z burty atakowała nasz mały stateczek metrowa, martwa fala. Zaczęło się ostre kołysanie na boki i pierwsze kłopoty na mostku. Przestał działać autopilot. Starszy mechanik poinformował, że do maszynowni wlewa się woda. Na moment stanął silnik i agregaty prądotwórcze. Po kilkunastu minutach udało się je jednak uruchomić ponownie. W tym czasie cała załoga zebrała się na mostku. Strach w ich oczach mówił mi wszystko.

Powiedziałem kapitanowi, że dopóki silnik chodzi, musimy szybko wracać do portu. Jakie było moje zdziwienie, kiedy usłyszałem, że nigdzie wracać nie będziemy. Postanowił płynąć do Włoch. Takie dostał polecenie od naszego „kochanego armatora”. Jeszcze raz grzecznie poprosiłem o natychmiastową zmianę kursu i powrót do portu. Kapitan oznajmił, że to on tutaj dowodzi i nic zmieniać nie będzie. Zaproponował mi dodatkowe kilka tysięcy euro jako premię za doprowadzenie statku na Morze Śródziemne. Odpowiedziałem, że mam w dupie ich pieniądze. Przypomniałem też, że jako kapitan jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo kilkunastoosobowej załogi. Nie reagował. Był w jakimś transie i kontynuował szaleńczą jazdę. Poinformowałem załogę o zamiarach naszego włoskiego kapitana. Wszyscy jednogłośnie stwierdzili, że należy natychmiast odebrać dowództwo temu szaleńcowi. Decyzję załogi przekazałem kapitanowi. Ostrzegłem, że zostanie wyniesiony z mostka i zamknięty w kabinie, jeśli nie wróci do portu. Pomyslał chwilę i zawrócił. Odetchnęliśmy. Obiecałem sobie w duchu, że już nigdy nie popłynę statkiem, na którym kapitanem będzie Włoch. Przed nocą bezpiecznie zacamowaliśmy w Rio.

Następnego ranka kapitan wezwał mnie do siebie i oznajmił, że zgodnie

z decyzją armatora mam natychmiast opuścić statek i czekać w hotelu na repatriację do domu. Odmówiłem. Powiedziałem, że zostanę na statku do czasu, kiedy wszyscy członkowie załogi otrzymają zaległe wynagrodzenia i bilety powrotne do kraju. Chytry plan armatora polegał na tym, aby pozbyć się mnie i ubezwłasnowolnić w ten sposób resztę polskiej załogi. Już wcześniej przewidziałem takie posunięcie i obiecałem moim kolegom, że ich nie opuszczę. Obiecałem, że wrócimy do kraju razem. Skontaktowałem się również z polskim konsulem w Rio i uzyskałem zapewnienie daleko idącej pomocy.

Poinformowałem o moich i załogi ustaleniach z ambasadorem naszego kapitana i armatora. Armator oświadczył, że wszystkim gwarantuje bezpieczny powrót do kraju i wypłatę zaległego wynagrodzenia. Prosił, abym zgodził się czekać na repatriację w hotelu. Obiecywał, że załoga zejdzie za kilka dni. Odmówiłem. Po kilku dniach wszyscy wróciliśmy do Polski. Żony i rodziny moich oficerów i marynarzy telefonowały z podziękowaniami za ocalenie ich bliskich.

Costa Magica na mieliźnie

Latem ubiegłego roku cumowałem moim nowym statkiem w Kopenhadze. Kilkadziesiąt metrów dalej cumował piękny, włoski statek wycieczkowy. Była doskonała okazja, aby zwiedzić to śliczne, pływające miasteczko. Poprosiłem przez radio kapitana promu *Costa Magica* o umożliwienie takiej wizyty. Uprzejmie zgodził się i wysłał po nas swojego zastępcę. Ten towarzyszył nam podczas kilkugodzinnej wizyty na promie. *Costa Magica* to siostrzany statek *Costa Concordii*.

Atmosfera i styl, jakie odnajdujemy w ogólnodostępnej części statku i na basenach są inspirowane najpiękniejszymi miejscami Włoch: Portofino, Szmaragdowym Wybrzeżem Maratea, Bellagio. W centrum życia towarzyskiego na pokładzie znajduje się złoty Grand Bar Salento, z wielkimi oknami po obu stronach. Pokłady zewnętrzne oferują wyjątkowe widoki i mnóstwo atrakcji wypełniających wolny czas: elegancki pokład rufowy z basenem i dwoma jacuzzi posiada rozsuwany dach, który umożliwia zżywanie kąpieli niezależnie od pogody. Renomowana Accademia di Brera w Mediolanie stworzyła serię dzieł sztuki związanych z nazwą statku, którymi udekorowano schody i niektóre apartamenty.

Przepiękna sylwetka i ekskluzywne wnętrze statku spowodowały, iż byłem zachwycony mogąc spędzić kilka godzin na pokładzie *Costa Magica*. Wszystko stało dla nas otworem. Jako goście kapita- na mogliśmy korzystać z wszelkich udogodnień tego cudownego olbrzyma. Wracałem na mój statek z lekkim żalem, że to nie ja jestem kapitanem na tej pływającej rajskiej wyspie. Piękny pasażer szykował się do manewrów wyjściowych z portu, a ja obiecałem sobie wieczorne połowy dorsza na betonowym falochronie portu. Łapałem zatem smaczne skandynawskie dorsze, kiedy *Costa Magica* opuszczała Kopenhagę. Pomachaliśmy sobie z kapitanem na pożegnanie. A po chwili zobaczyłem, jak jego statek osiadł na mieliźnie, zaraz przy główkach wyjściowych z portu

Widziałem z bliska jak kapitan i duński pilot próbują o własnych siłach powrócić na tor wodny. Bezskutecznie. Niczego nieświadomi pasażerowie wyszli na pokłady tarasowe myśląc, że kapitan zafundował im dodatkową atrakcję w postaci zatrzymania statku przy wejściu do portu. Statek przechylił się nieznacznie na lewą burtę, bo prawa osiadła na kamieniach. Po godzinie podpłynął ciężki holownik i udało się przy jego pomocy zepchnąć pasażera na wodę. Ku mojemu zdziwieniu statek popłynął w dalszą podróż. Dla wyjaśnienia - takiej decyzji podjąć nie wolno. Każdy kontakt statku z gruntem powoduje natychmiastowe wygaśnięcie ważności wszelkich certyfikatów związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Mój znajomy kapitan zlekceważył to prawo i naraził na ogromne niebezpieczeństwo cztery tysiące ludzi – pasażerów i załogę statku. Zadzwoiłem do niego i powiedziałem, że powinien rzucić kotwicę i wezwać ekipę nurków do oględzin kadłuba statku. Odpowiedział, że nie ma na to czasu, bo rano musi już być zgodnie ze swoim rozkładem rejśków w kolejnym porcie...

Moim zdaniem bał się po prostu dodatkowych kosztów związanych z ewentualnym postojem na kotwicy i oględzinami kadłuba. Chciał też uniknąć żmudnej korespondencji i pracy związanej z napisaniem kilku dokumentów wyjaśniających przyczyny wejścia na mieliżnę. Podwinął pod siebie włoską kity i zwiął.

**Z pozdrowieniami dla Czytelników
kpt. ż. w. Eugeniusz Chodań**

Tytuł i śródtytuły – od redakcji



Afery z Kraftportem ciąg dalszy

Kompromitacja?

Towarzystwo Finansowe Silesia: umowa ze spółką Kraftport, która miała na terenie Stoczni Szczecińskiej budować statki, jest nieważna. Kraftport: umowa obowiązuje, a my podpisaliśmy właśnie kontrakt na budowę statku.

W historii kontraktu Towarzystwa Finansowego Silesia z Kraftportem jest tyle paradoksów i znaków zapytania, że trudno je zliczyć. Przypomnijmy (pisaliśmy o tym we wrześniowym numerze „Nasze MORZA” z 2011 r.), że należąca do Skarbu Państwa TF Silesia jest od końca 2010 r. właścicielem najważniejszych składników, w tym pochylni Wulkan, które umożliwiają budowę statków, upadłej stoczni w Szczecinie. W końcu lipca zeszłego roku towarzystwo zawarło umowę dzierżawy (na dziesięć lat, z opcją wykupu po roku) z nikomu nieznaną spółką Kraftport, która zobowiązała się do rozpoczęcia w ciągu sześciu miesięcy dzia-



Fot. Piotr B. Stareńczak

i halą cięcia i gięcia, nie był zainteresowany żaden inwestor.” Umowę z Kraftportem zawierał ówczesny prezes TF Silesia, Wojciech Bańkowski, który w komunikacie dla Polskiej Agencji Prasowej, oznajmiał: „To szansa na kontynuację działalności stoczniowej na terenie Szczecina. Kraftport, wraz ze swoimi kooperantami, jest gwarantem dynamicznego rozwoju działalności stoczniowej na terenie dawnej Stoczni Szczecińskiej”.

By uwiarygodnić spółkę, rzecznik Silesii, Adrian Słojewski, upierał się, że Kraftport jest znaną firmą, czego przykładem miało być funkcjonowanie stoczni Kraftport. Tyle, że takiej stoczni nie tylko nie ma, ale i nigdy nie było. Słojewski informował również, że to spółka z kapitałem amerykańskim. W aktach Kraftportu nie było jednak śladów takich powiązań.

Kilka miesięcy później, w październiku ubiegłego roku, Wojciech Bańkowski został odwołany ze stanowiska. Co ciekawe, jeszcze kilka dni wcześniej, podczas specjalnej konferencji prasowej w Szczecinie, Bańkowski przedstawił projekt rewitalizacji terenów postoczniowych zapewniając, że nie tylko działalność stoczniowa zostanie utrzymana, ale na tamtejszym terenie będzie rozwijał się również przemysł lekki, biznes i usługi.

Skąd więc nagłe odwołanie?

- Rada nadzorcza stwierdziła, że można było lepiej kontrolować niektóre segmenty w wewnętrznej działalności spółki - wyjaśniał PAP rzecznik Ministerstwa Skarbu Państwa Maciej Wewiór, zaznaczając, że odwołanie prezesa nie ma nic wspólnego z procesem związanym z zagospodarowaniem tych terenów. Jeszcze przed odwołaniem, śledztwo w sprawie wydzierżawienia przez TF Silesia postoczniowych terenów Kraftportowi rozpoczęła Prokuratura Okręgowa w Katowicach. Postępowanie dotyczy przekroczenia uprawnień i niedopełnienia obowiązków przez zarząd TF Silesia w związku z podpisaniem umowy dzierżawy.

Obowiązki prezesa zarządu przejął Marcin Świegocki, dotychczasowy przewodniczący Rady Nadzorczej Towarzystwa. Na początku stycznia br. ogłosił, że umowa dzierżawy z Kraftportem jest nieważna, wyjaśniając w specjalnym komunikacie „po wnikliwych analizach prawnych”, że „umowa dotknięta jest poważnymi wadami prawnymi, które czynią ją z mocy prawa bezwzględnie nieważną”. Chodzi m.in. o brak zgody odpowiednich władz na oddanie „nieruchomości położonych w granicach portów i przystani

Tereny byłej Stoczni Szczecińskiej...

łałności stoczniowej. Wkrótce dziennikarze ustalili, że spółka Kraftport została zarejestrowana... trzy dni po podpisaniu umowy z Silesią, jej siedziba mieści się w starej willi na obrzeżach Katowic, a kapitał zakładowy wynosi zaledwie 5 tysięcy złotych. Co więcej – właściciel, Fryderyk Frejowski, nie ma żadnego doświadczenia w branży morskiej, wcześniej zajmował się... ocieplaniem budynków, handlem drewnem i armaturą sanitarną.

Dlaczego akurat Kraftport?

Informacje dziwne, jak na firmę, która ma negocjować wielomilionowe kon-

trakty z armatorami. Czemu więc Silesia zawarła umowę z takim podmiotem? Ministerstwo Skarbu Państwa wyjaśnia to na swojej stronie internetowej: „Kraftport był traktowany jak każdy inny potencjalny inwestor. W opinii Zarządu TF Silesia, Kraftport przedstawił najbardziej obiecującą propozycję prowadzenia działalności gospodarczej na tym terenie. Warto przypomnieć, że do tej pory pochylnią Wulkan interesowało się tylko dwóch innych inwestorów, z których jeden następnie zrezygnował, a drugi nie przedstawił żadnej koncepcji działalności gospodarczej na tym terenie, a jedynie był zainteresowany zakupem. Malarnią

morskich w użytkowanie, dzierżawę, najem albo na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków przez okres powyżej 10 lat”.

Jednocześnie towarzystwo zapewniło, że „w sprawie zagospodarowania i pełnego wykorzystania terenów objętych nieważną umową zawartą pomiędzy TF Silesia a Kraftportem będą prowadzone intensywne działania ze strony TF Silesia”.

Kilka dni po komunikacie Silesii nieoczekiwanie odezwał się Kraftport, informując Polską Agencję Prasową, że... zawarł kontrakt na budowę statku na zlecenie armatora norweskiego. Przez specjalistów stoczniowych komunikat został odebrany jako próba dowiedzenia, że spółka wywiązuje się z umowy dzierżawy, która zakładała, że do końca marca firma uruchomi stocznię. TF Silesia twierdziła jednak, że ruch Kraftportu niczego nie zmienia.

- Do tej pory nie otrzymaliśmy żadnej oficjalnej informacji dotyczącej zamiaru realizacji na terenie stoczni kontraktu zawartego przez Kraftport z firmą Magnarson AS. Umowa z Kraftportem jest nieważna - powtarzał zarząd TF.

- Poza tym ostrożnie podchodzimy do planów Kraftportu - tłumaczył prezes Silesii. - Wcześniej już zgłaszał zamiar uruchomienia produkcji stoczniowej, między innymi dla firm z Ameryki oraz Indii i nic z tego nie wyszło.

Jeden kuter produkcji nie czyni

Jak udało się dowiedzieć „Naszemu MORZU”, norweska firma Magnarson to właściciel jednego purse-seinera/trawlera o tej samej nazwie, wystawionego obecnie na sprzedaż, dlatego teoretycznie może chodzić o zamówienie na jego następcę (niektóre źródła mówią, że firma ma jeszcze drugi statek - *Ostanger*). W skandynawskiej prasie branżowej nie udało się nam znaleźć żadnych doniesień na temat jakiegokolwiek kontraktu na nowy statek dla Magnarson AS (nie tylko w polskiej, ale w jakiegokolwiek stoczni, nawet zagranicznej, która mogłaby zlecić polskiej firmie budowę częściowo wyposażonego kadłuba). W depeszy PAP nie podano innych szczegółów, ani podstawowych parametrów statku, ani informacji o tym, czy miałby on być zbudowany przez Kraftport „pod klucz”, czy tylko jako częściowo wyposażony kadłub dla stoczni zagranicznej.

Tymczasem, jak się dowiedzieliśmy, wiążącego kontraktu nie ma. Próby skon-

taktowania się z armatorem nie powiodły się. Na naszą prośbę sprawę zbadały niezależnie dwa norweskie morskie periodyki fachowe. Jak poinformował nas dziennikarz czasopisma oraz internetowego serwisu informacyjnego zajmującego się rybołówstwem, flotą rybacką i rynkiem rybnym - norweski armator Magnarson AS „ma w planach budowę nowego statku rybackiego, ale nic w tej sprawie nie jest jeszcze ustalone w kontraktach”. Armator odmówił podania jakichkolwiek dalszych informacji na tym etapie.

Z kolei za pośrednictwem czołowego norweskiego periodyku branżowego zajmującego się całą gospodarką morską, dowiedzieliśmy się, że nie ma wiążącego kontraktu pomiędzy firmą Magnarson i Kraftportem. Były negocjacje, ale nic jeszcze nie zdecydowano. Armator wciąż bierze pod uwagę kilka różnych stocznii. Rozważane są podobno różne projekty statku, a jedyną umową, jaką mógł dotychczas podpisać Kraftport z norweskim armatorem może być niewiązący kontrakt wstępny.

Ale nawet gdyby zapowiedź Kraftportu była prawdziwa, nie będziemy mieli w tym wypadku do czynienia z zapowiadaną przez tę firmę „reaktywacją” działalności stoczniowej na terenie zamkniętej w 2009 r. Stoczni Szczecińskiej Nowej. Albowiem w wypadku budowy jednego, średniej wielkości statku rybackiego „uruchomienie produkcji stoczniowej” to określenie mocno na wyrost, szczególnie jak na tereny stoczniowe o takim potencjale, jaki ma fragment SSN dzierżawiony przez Kraftport. Tym bardziej, że najprawdopodobniej chodzi o częściowo wyposażony lub nawet „goly” kadłub, którego wyposażeniem zajmie się któraś ze stocznii norweskich lub duńskich. Tego rodzaju „produkcja stoczniowa” i to na większą skalę, już od dawna ma miejsce na terenach dawnej SSN - chodzi o produkcję firm Finnomar, Mirand, PTS i innych, a obecnie taki kadłub jest nawet spawany na placu przy ośrodku kadłubowym Wulkan Nowy. Do budowy takiego kadłuba wystarczy kawałek placu, a nie pochylnie i tereny dużej stoczni.

Ministerstwo uwierzyło Silesii, Silesia uwierzyła Kraftportowi?

Prezes Świągocki powiedział w Polskim Radiu Szczecin, iż z treści pism, które TF Silesia otrzymuje od Kraftportu wynika, że spółka utrzymuje, że umowa dzierżawy jest ważna. Przyznał też, że

dotychczasowa aktywność Kraftportu nie daje podstaw do tego, by mieć nadzieję, że w marcu ruszyłaby działalność stoczniowa. Wszystko wskazuje na to, że sprawę będzie musiał rozstrzygnąć sąd.

Według prezesa Silesii, nie było formalnej zgody Ministerstwa Skarbu na zawarcie umowy dzierżawy. Jest to o tyle dziwne, że to właśnie ministerstwo uspokajało, że jeżeli do 1 marca tego roku Kraftport nie rozpocznie działalności stoczniowej, umowa może zostać rozwiązana. Teraz okazuje się, że stosownego zapisu w umowie nie ma - był jedynie taki, że jeżeli do marca firma nie rozpocznie działalności stoczniowej, po tym terminie będzie płacić wyższy czynsz dzierżawy.

Prezes Świągocki utrzymuje, że jego poprzednik nie konsultował się w sprawie Kraftportu z radą nadzorczą. Decyzję o wydzierżawieniu majątku miał podjąć sam.

To nie wszystkie niepokojące doniesienia w tej sprawie. Portal „Głos Szczeciński” twierdzi, że Kraftport ma być podejrzany o wywożenie sprzętu znajdującego się na terenie stoczni. Jeden z takich transportów udało się udaremnić. - Firma działająca na zlecenie Kraftportu prowadziła demontaż urządzeń śrutowniczych, wykorzystywanych do budowy kadłubów - potwierdza Grzegorz Cius z TF Silesia, właściciela stoczni. - Urządzenia po zdemontowaniu miały być wywiezione z terenu stoczni. Ochrona i pracownicy TFS udaremnił dalszy demontaż i wywóz urządzeń.

Z terenu byłej stoczni miały zostać wywiezione setki ton majątku, a sprawą interesuje się prokuratura i Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Wiele wskazuje, że po przysłowio- wym już „katarskim inwestorze”, który miał przywrócić produkcję na postytniowych terenach w Szczecinie i Gdyni, znów mamy do czynienia z podmiotem, który okazuje się jedynie mirażem. A instytucje państwowe, których obowiązkiem jest sprawdzić, czy potencjalny inwestor prezentuje się pod każdym względem poważnie, po raz kolejny się kompromitują.

**Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak**

Transport Week 2012

Wiedza, kontakty, integracja

Goście i prelegenci z kilkunastu europejskich krajów, przede wszystkim basenu Morza Bałtyckiego, Adriatyku i Morza Czarnego, trzy dni konferencji, prezentacji i paneli dyskusyjnych poświęconych m.in. portom, terminalom czy transportowi intermodalnemu. Tak, w wielkim skrócie, wygląda program drugiej edycji Transport Week 2012.

Międzynarodowa konferencja odbędzie się w dniach 6-8 marca w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej w Gdańsku.

Jak przekonują organizatorzy, Transport Week 2012 jest wyjątkową okazją do pogłębienia wiedzy z zakresu rynku transportowego, a także do nawiązania cennych kontaktów biznesowych. Przyczynia się również do integracji reprezentantów różnych sektorów branży transportowej.

Wydarzenie skierowane jest m.in. do portów, organizacji morskich, przewoźników kolejowych, morskich, lotniczych i intermodalnych, przedstawicieli rządowych i uniwersyteckich, operatorów logistycznych i terminali, instytucji finansowych, firm consultingowych oraz wielu innych instytucji i osób związanych z transportem.

Tematyka, poruszana podczas poszczególnych części Transport Week 2012 skupiona będzie m.in. wokół następujących zagadnień:

- Port Strategy & Investments Conference: strategie portów oraz terminali; kwestie inwestycji oraz bezpieczeństwa finansowania projektów; projekty inwestycyjne portów w rosnących rynkach europejskich.

- Baltic Container Conference: regionalne rynki europejskie; przewoźnicy morscy po erze kryzysu; sytuacja przewoźników kontenerowych w regionie Bałtyku.

- Intermodal Conference: transport intermodalny w Europie Środkowej i Wschodniej; integracja łańcucha logistycznego; TEN-T oraz korytarz bałtycko-adriatycki.

Poza trzema wielkimi konferencjami, godne uwagi będą również trzydniowe, bezpłatne Panele Dyskusyjne i Targi oraz Gala Dinner, która odbędzie się 7 marca, po zakończeniu drugiego dnia konferencji. Transport Week 2012 został objęty m.in. Patronatem Honorowym Organizacji Portów Bałtyckich (BPO), Europejskiej

Organizacji Portów Morskich (ESPO), Ministerstwa Infrastruktury oraz Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Jak ważne to wydarzenie, ilustruje fakt, że w zeszłorocznej, pierwszej edycji uczestniczyło 300 osób z 16 państw. Obecni byli Anna Wypych-Namietko, podsekretarz stanu w Ministerstwie Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej i Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska,

Transport Week organizuje Actia Conferences, jeden z działów firmy Actia Forum z Gdyni, która specjalizuje się w organizacji prestiżowych, międzynarodowych konferencji skierowanych do szeroko pojętej branży transportowej.

Więcej szczegółowych informacji dotyczących Transport Week 2012 oraz relację z poprzedniej edycji wydarzenia znajdą Państwo na stronie internetowej www.actiaconferences.com.

Cze

Ubiegłoroczny Transport Week
- panele, konferencje, dyskusje...



Fot. Piotr B. Szarecki

Kanał Zalew-Zatoka powraca

Gdyby wszystko poszło po myśli byłego premiera Jarosława Kaczyńskiego, prawdopodobnie w tym roku otwierano by w Skowronkach na Mierzei Wiślanej kanał łączący Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Premier Kaczyński, a także obaj ministrowie gospodarki morskiej, mówili o tym wielokrotnie. By uniezależnić się od humorów Rosjan, którzy raz zamykają, raz otwierają możliwość żeglugi naszych statków przez Cieśninę Pilawską, należy utworzyć własną drogę wodną, która umożliwiłaby portowi w Elblągu rozwój, dzięki nieskrępowanemu dostępowi do wód Morza Bałtyckiego.

Według ówczesnych planów (rok 2006), budowa kanału miała ruszyć w 2009 r., a zakończyć się w 2012 r. Jednak po wyborach 2007 roku zmieniła się władza i pomysł, wydawałoby się, upadł. Dwa lata później udało się porozumieć z Rosjanami, którzy ponownie wyrazili zgodę na żeglugę naszych statków na swojej części Zalewu Wiślanego.

Z ankietą do ludzi

Anna Wypych-Namietko, ówczesna i obecna wiceminister odpowiedzialna w rządzie za sprawy morskie, pomysł nazywała futurystycznym, choć zastrzegła, że nie jest niemożliwy. Jej wątpliwości budził fakt, że planowane miejsce przekopu Mierzei znajduje się na chronionym obszarze Natura 2000, w związku z czym obawiała się „drugiej Rospudy”.

Z tym większym zdziwieniem zainteresowani tematem przyjęli ankietę, która na początku stycznia br. ukazała się na internetowej stronie Urzędu Morskiego w Gdyni, a z której wynikało, że właśnie uruchomiono konsultacje społeczne dotyczące inwestycji.

Przedmiotem „Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” jest budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, planowanego w czterech wariantach (wariant I – Skowronki, wariant II – Nowy Świat, wariant III – Przebrno, wariant IV – Piaski) oraz wykonanie toru wodnego na Zalewie Wiślanym, łączącego kanał z Elblągiem. Inwestycja umożliwi żeglugę między Zalewem Wiślanym i Zatoką Gdańską, bez dotychczasowej konieczności korzystania z Cieśniny Pilawskiej w Rosji (Obwód Kaliniński) – czytamy na stronie.

Jednym z elementów tego programu są konsultacje społeczne, w ramach których Urząd Morski prosi o wypełnienie

Gdzie wbić łopate?

Wydawało się, że jeżeli chodzi o kanał przez Mierzeję Wiślaną, wszystko jest jasne – nie ma i nie będzie. A tymczasem okazuje się, że obecny rząd nie zrezygnował z tego pomysłu, choć nieco go zagmatwał, wyznaczając w sumie cztery lokalizacje.

specjalnej ankiety. Należy odpowiedzieć na kilkanaście pytań o wpływ przekopu na gospodarkę, mieszkańców oraz środowisko na terenie gmin leżących nad Zalewem Wiślanym. Na przykład na takie: czy Pani/Pana zdaniem kanał żeglugowy przez Mierzęję Wiślaną będzie miał istotne, pozytywne znaczenie dla rozwoju gospodarki – tu następuje kilkanaście punktów, od „Polski” poprzez „powiatu nowodworskiego”, do „gminy Tolkmicko”, lub: czy Pani/Pana zdaniem umowa z Rosją w sprawie korzystania z Cieśniny Piławskiej jest alternatywą dla budowy kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Andrzej Królikowski tłumaczy, że rząd nie zarzucił koncepcji kanału żeglownego, postanowiono jednak wyznaczyć trzy inne lokalizacje (według poprzedniej koncepcji kanał miał powstać w Skowronkach) i poddać je pod społeczne konsultacje. Stąd ankieta, jako wymagany przez unijne przepisy, jeden z etapów procedury zmierzającej do wytypowania ostatecznego miejsca przekopu.

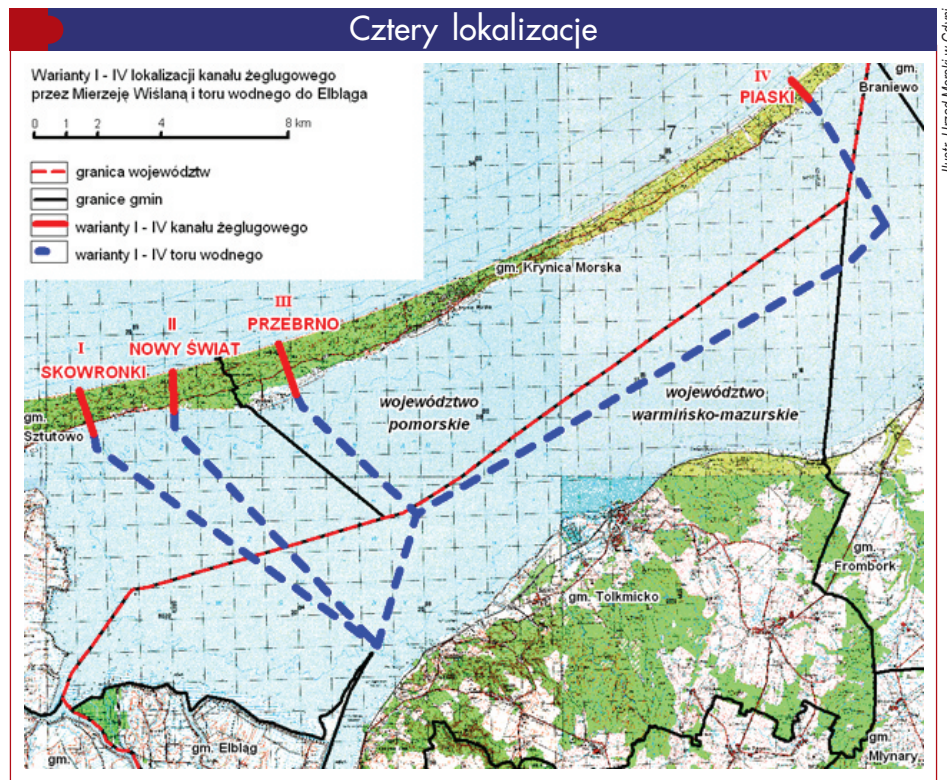
- Kanał wpisany jest w rządowy plan wieloletni, nie można więc z niego zrezygnować - tłumaczy dyrektor gdyńskiego Urzędu Morskiego.

Za i przeciw...

Głosy zbierane będą do października tego roku. Do piątku, 27 stycznia, nadeszło dokładnie 2409 wypełnionych ankiet. Dziennie wpływają trzy, cztery nowe. Na forach internetowych pod informacją o ankiecie toczy się gorąca dyskusja. Siły są mniej więcej wyrównane: tyluż przeciwników, co zwolenników pomysłu. Do tych ostatnich należy m.in. Stanisław Kochanowski, wójt gminy Sztutowo, na terenie której leżą Skowronki. Widzi w nim szansę rozwoju swojej gminy, a także sąsiednich: Braniewa, Tolkmicka, Krynicy Morskiej, Fromborka.

- O Elblągu nie zapominając - powiedział nam wójt Kochanowski. - Liczne opracowania na ten temat powstały już wiele lat temu, w latach 70., by przypomnieć czas, kiedy te tereny należały do Niemiec, którzy również planowali taki kanał.

Wójt przypomina, że kanał jest od kilkunastu lat wyczekiwany przez przedsiębiorców z Ukrainy. Mogliby, przez port elbląski, przewozić towary na Bałtyk i dalej – na Morze Północne. Co do samej lokalizacji, wójt nie ma żadnych wątpliwości: Skowronki. Dlaczego?



- Wystarczy spojrzeć na mapę - wyjaśnia Stanisław Kochanowski. - To najbardziej optymalne rozwiązanie, najkrótsza droga do elbląskiego portu. Nie ma co nad tym deliberować.

To prawda, tor wodny z Zalewu przez Skowronki do Elbląga to odległość 10 km. Inne lokalizacje wydłużają go o kilka, a nawet (Piaski) kilkadziesiąt kilometrów. Wójt Kochanowski i jak twierdzi, 90 procent mieszkańców gminy, przesłali już ankietę. Jednocześnie Kochanowski żąda się, iż cała procedura „głosowania” na inne lokalizacje niepotrzebnie przedłuża termin rozpoczęcia inwestycji.

- Przyznam, że jestem umiarkowanym zwolennikiem idei „przekopu”, aczkolwiek niepozbawionym pewnych wątpliwości, szczególnie dotyczących rentowności tego przedsięwzięcia - pisze z kolei Cezary Balbuza z Forum Rozwoju Elbląga. - Zakładając jednak optymistycznie, że inwestycja nie będzie uciążliwa dla środowiska, a państwo polskie będzie stać na wybudowanie i utrzymanie infrastruktury kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną i torów wodnych do portów Zalewu, jestem za.

No właśnie: środowisko. Ekolodzy są zdecydowanie przeciw kanałowi. Jak przekonują, Zalew Wiślaną nadal pełni istotną rolę dla świata zwierzęcego całego Bałtyku. Wiosenne tarło śledzia, którego miliony osobników wpływają na płytkie wody, by tu dokonać rozrodu, jest tego najbardziej spektakularnym przykła-

dem. W zachodniej części Zalewu Wiślanego ma z kolei swoje tarło sandacz, ryba stanowiąca podstawę gospodarki rybackiej na tym akwenie. Podobnie z licznymi koloniami ptaków, które mogą zostać zniszczone albo przynajmniej poważnie naruszone. Ale nie tylko względy środowiska naturalnego mogą decydować o niechęci wobec kanału.

Jak pisał w miesięczniku „Dziki Życie” Szymon Bzoma z Grupy Badawczej Ptaków Wodnych „Kuling”: od „strony finansowej przekop to marnowanie pieniędzy, których znacznie mniej trzeba wydać, by wszystkie cele przekopu zrealizować w... istniejących portach Trójmiasta, mających puste nabrzeża i potencjał, bez wydawania ogromnych pieniędzy na przekop i jego stałe utrzymanie. Zwraca się też uwagę na niebezpieczeństwo (koszty!) żeglugi po takim kanale i na brak towarów, które i dziś można wozic z Elbląga (barkami), czego się nie robi, bo... nie ma czego wozic”.

Czy wywieszenie ankiety na stronie Urzędu Morskiego uruchomi lawinę, która doprowadzi do „drugiej Rospudy”? O tym przekonany się nie wcześniej niż w przyszłym roku, kiedy poznamy wyniki ankiety, a rząd będzie musiał podjąć kolejne działania w kierunku „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską”.

Czesław Romanowski

Więckiewicz jak Wałęsa



Film w stoczni!

Robert Więckiewicz niczym Lech Wałęsa sprzed 36 lat.

Niemal 70 samochodów, ponad 300 osób ekipy filmowej. Dodajmy jeszcze statystów i dziennikarzy. Zalali Gdańską Stocznę Remontową...

- Zrobienie tego filmu uznałem za swoją powinność - mówi reżyser filmu „Wałęsa” Andrzej Wajda. - To wielka postać polskiego filmu, a więc i najbliżsi współpracownicy nie mogli być z niższej ligi. Operator Paweł Edelman i scenarzysta Janusz Głowacki, to także gracze z ekstraklasy w swoim fachu.

Film „Wałęsa” zaczyna się scenami z grudnia 1970 roku, a kończy słynnym wystąpieniem Lecha Wałęsy przed amerykańskim Kongresem w 1989 roku.

• • •

Najpierw był telefon do Remontowej SA, czy mogliby pomóc realizatorom filmu i przyjąć ekipę, która zdokumentuje miejsca, w których następnie kręcone będą sceny przewidziane scenariuszem.

Przyjechała pierwsza ekipa, popatrzyła, przyjechała druga, już z Andrzejem Wajdą – i zapadła decyzja, że stoczniowa Sala Tradycji, doskonale zagra historyczną salę BHP Stoczni Gdańskiej. Stoczniowe plenery też się podobały. Potrzebna była

jeszcze zgoda kierownictwa. Jak można się jednak nie zgodzić, skoro prosi mistrz Wajda, a film jest o Wałęsie i strajkach w stoczni, także w Gdańskiej Stoczni Remontowej?

W trakcie dwóch dni zdjęciowych kręcono sceny z roku 1976 i ze strajku Sierpień 80, we wnętrzach Sali Tradycji. Dziennikarzy zaproszono na sceny z zebrania związkowców z 1976 roku. Prawie 200 statystów i Robert Więckiewicz, grający rolę Lecha Wałęsy.

Opanować taki tłum to niełatwe zadanie. Cisza na planie, scena numer 336, akcja, kamera... Komendy padają co chwila. I uwagi: patrzmy w stronę Wałęsy, proszę nie rozmawiać, ręce (w trakcie sceny głosowania) proszę podnosić



Reżyser na tle patrona stoczni z 1976 r.



Operator Paweł Edelman kręci.



W ogniu dziennikarskich pytań.



Na trapie – filmowy Lech Wałęsa w pracy...

jak najwyżej, proszę się skupić na kręcącej scenie... No tak, musimy powtórzyć...

Realizacja z błogosławieństwem

Robert Więckiewicz wygląda jak Lech Wałęsa sprzed 36 lat. Doskonała charakteryzacja, do tego bardzo podobny sposób poruszania się i charakterystyczny sposób mówienia.

Każda przerwa w pracy na planie, to od razu prośby statystów o wspólne zdjęcie. Pan Robert nie odmawia, ale... na pytanie dziennikarzy o pracę nad rolą wypowiedzieć się nie chce.

- Ocenicie na ekranie - rzuca z uśmiechem.

Andrzej Wajda pytany, czy ekipa korzysta z wypowiedzi byłego prezydenta, zaprzecza.

- Mamy błogosławieństwo od Lecha Wałęsy i to musi wystarczyć - z uśmiechem mówi reżyser. - On nas wspiera duchem. A w ogóle, to żartował, że z książki żony dowiedział się, że ich małżeństwo trwało tak naprawdę około 5 lat, więc ciekawy jest, czego dowie się o sobie z filmu.

Zdjęcia plenerowe musiały chociaż z grubsza przypominać lata 80. Plener pod stoczniowymi dokami nr 5 i 6 odpadł, bo stały tam nowoczesne promy pasażersko-samochodowe. Na szczęście znalazł się statek, który odpowiadał wymaganiom Pawła Edelmana.



Jak w roku 1980 - długie stoły, z kartonowymi kartkami z nazwami przedsiębiorstw, które przystąpiły do Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego.

- Potrzebowałbym jeszcze dwóch stoczniovców, spawaczy, którzy dadzą trochę ognia, snop iskier - mówił operator.

Tym sposobem na filmowy plan trafiło dwóch stoczniovców z wydziału W-7/2.

- To było coś nieprawdopodobnego - opowiada Ryszard Czeladko. - Pokazać się na ekranie w takim filmie. Do tego... w tamtych latach pracowałem właśnie w Stoczni Gdańskiej. Nie zniechęciło mnie nawet wielokrotne powtarzanie granej sceny.

- To był mój pierwszy raz i od razu „zagrałem” u Wajdy - śmieje się Tadeusz Milewski. - Przez kilka godzin miałem okazję widzieć jak wygląda praca nad filmem od środka, a na pamiątkę pozostało mi zdjęcie z filmowym Wałęsą, czyli Robertem Więckiewiczem.



Na spotkaniu u przewodniczącego Rady Nadzorczej Remontowej SA Piotra Soyki.



Od lewej: Tadeusz Milewski, Robert Więckiewicz i Ryszard Czeladko.

Danutę kochać będą

Wracamy do Sali Tradycji, czyli Sali BHP Stoczni Gdańskiej. W drugim dniu zdjęciowym wyglądała tak, jak w pamiętnym sierpniu 1980 roku. Byłem tam wtedy... Długie stoły, z kartonowymi kartkami z nazwami przedsiębiorstw, które przystąpiły do Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego. Przy stołach delegaci z tych firm. Jest i tabliczka z nazwą „Stocznia Rem”, czyli Gdańska Stocznia Remontowa...

Trwa przerwa w obradach Komitetu Strajkowego i scena prywatnej, intymnej, rozmowy Lecha Wałęsy z żoną Danutą. To okazja, aby porównać podobieństwo grających aktorów do pierwowzorów tych postaci. Czy wcielająca się w postać pani Danuty, aktorka Agnieszka Grochowska jest do niej podobna? Nie wydaje mi się.

Filmowa Remontowa

Gdańską Stocznnię Remontową często odwiedzają ekipy filmowe, aby realizować tu zdjęcia do kolejnych filmów. Pierwszy był związany z historią pożaru na statku *Maria Konopnicka*, jednostce budowanej w Stoczni Gdańskiej. Pochłonął kilkadziesiąt ofiar. Film o tych dramatycznych zdarzeniach - „Próba ognia i wody” nakręcono w 1977 roku.

- Pamiętam, bo zagrałem w nim głęboko epizodyczną rolę, z kilkoma zdaniemami tekstu - wspomina obecny kierownik zespołu ds. ochrony Remontowej SA Andrzej Gardzielewski. - Po wielu latach przerwy Ryszard Bugajski nakręcił tu jedną z nowel do filmu „Solidarność, Solidarność...”. Nasz pracownik, dzisiaj już emeryt, Kaziu Butkiewicz robił w tym filmie za Lecha Wałęsę, bo kiedyś wygrał konkurs na jego sobowtóra. Był jeszcze film „Miasto z morza”, o Gdyni, u nas kręcono sceny na statku *Sosna* i wreszcie film o Annie Walentynowicz zatytułowany „Strajk”.

Chociaż dla potrzeb roli ścięła swoje długie włosy, nie przypomina prawdziwej żony Wałęsy. Scenę zagrała jednak perfekcyjnie, z dużym ładunkiem emocji. Widzowie pokochają taką Danutę.

Siedzący przed kontrolnym monitorem Andrzej Wajda i Paweł Edelman mają zadowolone miny. Tylko jeden dubel, na wszelki wypadek.

Do kin „Wałęsa” trafi jesienią.

- Może zdążymy z premierą na wrzesień. Byłby to miły prezent na urodziny Lecha Wałęsy - mówi z nadzieją w głosie Wajda.

Niejako na pożegnanie Andrzej Wajda przyjął zaproszenie przewodniczącego Rady Nadzorczej Piotra Soyki na wspólną kawę. W spotkaniu wzięli także udział prezes Jarosław Flont i członek zarządu Zbigniew Andruszkiewicz. Mistrz Wajda z uwagą słuchał opowieści o historii stoczni.

- Trochę tu pobylem, popatrzyłem i wydaje mi się, że wyremontować takie duże statki jest trudniej niż... wyreżyserować film - powiedział na koniec zdobywca Oscara.

Janusz Woźniak
Zdjęcia: Jerzy Uklejewski

Ile waży morze?



Z dr. Krzysztofem Kornackim, filmoznawcą, o polskim morzu na ekranie, rozmawia Czesław Romanowski

- Przejrzałem tytuły filmów związanych z morzem. Jest ich całkiem sporo. Ale jednocześnie odnoszę wrażenie, że morze w polskim kinie nie zaistniało. I nie ma obrazu, o którym moglibyśmy mówić - arcydzieło filmowe. No, może poza „Orłem” Leonarda Buczkowskiego.

- Zgadzam się z pańskim spostrzeżeniem. Rzeczywiście, choć po tematykę morską sięgano dość często – ale czy mimo wszystko nie za rzadko, jak na rangę tematu i obecność morza w polskiej kulturze, a choćby i długość naszego wybrzeża – nie wydaje mi się, by powstało jakiegokolwiek arcydzieło rodzimego kina marynistycznego. Poza może wspomnianym przez pana „Orłem”. Ale w filmie

tym tematyka wojenna, faktografia bierze górę nad obrazem morza, jaki chcielibyśmy zobaczyć w całej jego złożoności. Tak więc: zgoda – kino polskie nie odrobiło lekcji kina marynistycznego.

- No właśnie – dlaczego? Przecież tematem zajmowali się znani reżyserzy, Jerzy Kawalerowicz wyreżyserował „Spotkanie na Atlantyku”...

- Słaby film...

- ...a np. w filmie „Wraki” wystąpili Zbyszek Cybulski i Roman Polański. Czyli dobry reżyser, dobrzy aktorzy, a filmy – nijakie.

- Może dlatego, że morze było tam tylko tłem dla zupełnie innej akcji, innych gatunkowych rozwiązań. „Wraki” to film trochę rewizjonistyczny, odnoszący się do

Polski stalinowskiej: główny bohater jest źle widziany przez współpracowników, marynarzy, dlatego że siedział w więzieniu, pracą z nimi musi odkupić swoje winy. Z kolei np. w „Ostatnim promie” Waldemara Krzystka morze jest tylko scenerią, ważniejsza jest intryga sensacyjna na styku esbecy – główny bohater i polityczna – film pokazuje, że Polacy w desperacji gotowi byli skoczyć z promu do morza, byle nie wracać do Polski, w której właśnie wprowadzono stan wojenny. Mam więc wrażenie, że mało który twórca, zwłaszcza spośród tych liczących się, znał się na tematyce morskiej. Dla nich woda była tylko tłem. A z kolei ci, którzy podejmowali temat marynistyczny *sensu stricto*, na przykład Zbigniew Kuźmiń-



Gdański Żuraw, tło wielu polskich filmów.

ski, reżyser m.in. filmów „Krab i Joanna”, „Okolice spokojnego morza”, choć może zabrzmieć to okrutnie, nie byli wielkimi twórcami. I zwykle filmy, które dla tematyki marynistycznej są ważne, pokazujące różne aspekty pracy marynarza, różnorakich kosztów tej pracy – były słabymi obrazami.

- Mówi pan o morzu jako tle wydarzeń. Świetnym przykładem jest znakomity „Ostatni dzień lata” Tadeusza Konwickiego, który dzieje się na plaży, nad brzegiem morza. Morze jest tam tłem, metaforą, ale nie jest bohaterem.

- Tak w ogóle, kino polskie w jego relacjach do morza, podzielić można na dwie grupy: kino morskie i kino pomorskie. Morskich filmów nie ma aż tak wiele. Zdecydowanie większą uwagę twórcy przywiązywali do pasa łączącego wodę z lądem: plaży, stoczni, portów - w różnych aspektach. Na przykład metaforycznym, jak u Konwickiego - plaża jest tu ewidentnie sceną dla egzystencjalnych rozważań bohaterów. Czy warto żyć, czy nie, czy warto kochać czy nie, zwłaszcza wobec pamięci wojny, bo reżyser rozliczał się tym filmie z własną przeszłością. Na plażę można też spojrzeć jako po prostu na miejsce wypoczynku, czyli z punktu widzenia socjologicznego. W tym aspekcie plaża pokazana jest chociażby w „Kobieli na plaży”, czy w „Zakochani są między nami”. Autorzy bardziej koncentrowali się tam na tym, jak ludzie spędzają wolny czas na tym szczególnym skrawku ziemi. Była też plaża pokazy-

wana w ujęciu historycznym, jako obszar, o który należało walczyć i go wyzwolić, ponieważ symbolizował Polskę, był ostatnim jej fragmentem: „Czterej pancerni i pies” - odcinek „Brzeg morza”, „Jarzębina czerwona”, „Miasto z morza”, „Kaszebe”. Takich wątków w polskim kinie było sporo. Mieliliśmy więc różne ujęcia plaży, ale nie morza.

- No właśnie: dlaczego morze sprawia twórcom taki kłopot? Nie czuli tej tematyki, nie zagnieździła się w naszej świadomości na tyle, że można coś było z niej wycisnąć sensownego?

- W dużym stopniu działało się tak dlatego, że większość z reżyserów nie pochodziła z nad morza, nie mieli morskich korzeni. To w ogóle problem nie tylko kina, ale całej polskiej kultury – traktowanie lokalnych ojczyzn powierzchownie. Wyjątkiem jest tu Śląsk, który znalazł swojego Kutza. I który stworzył ewidentny i atrakcyjny mit Śląska.

- No właśnie – dlaczego Pomorze nie „dorobiło się” kogoś takiego?

- Trochę to kwestia przypadku – nie mamy po prostu twórcy takiego formatu, kogoś, kto urodziłby się nad morzem, który by czuł, że morska tradycja i dziedzictwo morskie jest dla niego niezwykle ważne. Część „tutejszych” reżyserów, wyjechała stosunkowo szybko do Warszawy. Jedynym twórcą, który robił dobre, ważne filmy z interesującego nas kręgu, był Stanisław Różewicz, twórca „Wolnego miasta” i „Westerplatte”. Ale tu też, jak w wypadku „Orla”, chodziło o historię, o Polskę z września '39, o dramatyczne

zdarzenia z naszej przeszłości, a mniej o specyfikę czy egzotykę morza. Nie wydaje mi się, by powodem tej nieobecności wśród ważnych polskich filmów, była polityka, zwłaszcza w okresie PRL. Paradoksalnie, właśnie trochę dzięki polityce Kazimierz Kutz odniósł sukces, ponieważ świetnie trafił z tematem w gierkowską koniunkturę. Co ciekawe, gdy czytam artykuły o morzu w polskim kinie, gdy docieram do archiwaliów, gdzie się o tych sprawach pisało, zwykle natrafiam na narzekanie - dlaczego wciąż nie mamy dobrego, morskiego reżysera!?

- Ale koniunktura na morze chyba jednak istniała, przynajmniej w latach 60. i 70. ubiegłego wieku, kiedy byliśmy stoczniową potęgą, a nasze statki pływały po wszystkich morzach i oceanach!

- Pojawiały się filmy o przemyśle stoczniowym. Ale tworzone w paradygmacie peerelowskiej dumy z posiadania rozwiniętego przemysłu lub zatroskania o jakość pracy, o życie inżyniera czy stocznioowca. Przychodzi mi na myśl film „Banda”, wspomnianego Kuźmińskiego, kręcony w Stoczni Gdańskiej, w którym pokazany jest silny wątek edukacji przez pracę w stoczni, tworzenia się kolektywu z chłopaków, którzy wcześniej byli zdemoralizowani. Przypomina mi się też „Molo” Wojciecha Solarza, czy „Próba ognia i wody” Włodzimierza Olszewskiego, o katastrofie na statku...

- ...na motywach prawdziwej tragedii, czyli wybuchu na statku Koniopnicka w Stoczni Gdańskiej.

- No właśnie, obecny jest więc element stoczniowy, czyli jednak bardziej pomorski niż stricte morski. Tych ostatnich filmów znajdziemy niewiele: filmy Zbigniewa Kuźmińskiego, „Martwa fala” Stanisława Lenartowicza, która pokazuje psychologiczne, egzystencjalne koszty tego, co tak naprawdę znaczy bycie marynarzem, konfrontuje je z potocznym wyobrażeniem, że to egzotyka, że w każdym porcie dziewczyna itp. Dorzuciłbym jeszcze sensacyjny „Skarb kapitana Martensa” Jerzego Passendorfera, „Yokmok” Stanisława Możdżeńkiego, „Całą naprzód” Stanisława Lenartowicza - ale to bardziej komedia i pastisz, niż poważne kino morskie - oraz „Ostatniego po Bogu” Pawła Komorowskiego, sensacyjną opowieść, której akcja dzieje się na pokładzie

dzie okrętu podwodnego. Pewnie, jeśli mówimy o kinie peerelowskim, znaleźlibyśmy jeszcze kilka filmów granicznych, ale czy któryś z wymienionych utrwalił się w naszej świadomości jako dzieło ważne? A, jest jeszcze taki strasznie niedobry film „Penelopy” Bohdana Poręby...

- Tego od „Hubala”?

- Tak, między innymi. Ten przykład pokazuje zresztą pewną ogólną tendencję – za filmy marynistyczne brali się w zdecydowanej większości twórcy, którzy nie mieli nic wspólnego z morzem... Wspomniane „Penelopy”, to trzy kobiety, czekające na swoich mężów, którzy mają wrócić z morza. Rzecz się dzieje w czasie Bożego Narodzenia i Sylwestra, one nie wiedzą, co mają robić.... Okropieństwo. Taka agitka pod tytułem: co to znaczy być żoną marynarza.

- Z tego co pan mówi można wywnioskować, że o morzu robiono filmy najwyżej średnie, najczęściej niedobre, albo okropne.

- Takie jest moje przekonanie. Albo też – dobre filmy, gdzie morze jest tylko tłem i sztafżem.

- Wspomniał pan o filmie „Próba ognia i wody”. Tematem jest straszliwa tragedia: wybuch na statku, śmierć ludzi. Takie zdarzenie można niezwykle ciekawie pokazać. A tu, zdaje się, kolejna porażka. Ciekawostka: widziałem tylko fragment na You Tubie, wrzucony przez kogoś, kto się interesuje...

- ...starymi statkami?

- Lepiej – wozami straży pożarnej, które są tam pokazane!

- Ja miałem okazję obejrzeć ten film. Po pierwsze: został zrobiony przez reżysera, który nie posiadał, moim zdaniem, do tego tematu talentu. Po drugie: jak można było zrobić naprawdę dobry film w PRL o tragedii, której genezy i przyczyn trzeba by szukać nie tylko w działalności na lokalnym poziomie, wśród stoczniovców, ale w całym systemie gospodarczym? Ten film trochę o tym wspomina, pokazuje, że odpowiedzialność na wielkiej budowie rozmywa się, że ktoś musi podjąć decyzję i potem czuje wyrzuty sumienia, ale *de facto* nie jest jedynym odpowiedzialnym. A nawet więcej – jest odpowiedzialnym podrzędnie, a dyrektorzy umywają ręce. Odrobinę o tym peerelowskim braku odpowiedzialności na stanowisku pracy, pośpiechu, śrubowaniu norm ten film mówi, ale półśrodkami, półgębkiem, nie do końca. Prawdziwy film powinien być świetnie zrobio-

ny pod względem inscenizacyjnym, ów pożar powinien budzić grozę, a poza tym – powinien głęboko wnikać w prawdziwe przyczyny takich katastrof. A było to nie tylko ludzkie zaniedbanie, ale cała masa przyczyn politycznych. W PRL mocny, prawdziwy film o takiej tragedii nie mógł raczej powstać.

- W PRL nie mógł, bo nie można było o wszystkim mówić, ale i w wolnej Polsce, kiedy tej bariery nie ma – też nie powstał mocny, ciekawy obraz. Strajk „Volкера Schlöndorffa też nie powala.

- To prawda, zgoda. Ale od razu trzeba dodać, że o ile do 1989 roku powstawały filmy o omawianej przez nas tematyce, o tyle później polskie kino niemal całkowicie zapomniało o morzu. Kompletna pustka. Inna sprawa, że w gospodarce centralnie sterowanej nawet kino było planowane. W archiwaliach znajduję zapiski, w których urzędnicy kinematografii mówią, że w tematyce morskiej są luki i gdy trafia do nich scenariusz, nawet mocno średni, film o takiej tematyce idzie do realizacji, by tę repertuarową lukę zapełnić. A więc takie filmy powstawały też z powodów mocno pragmatycznych - bo trzeba było równomiernie rozłożyć akcenty w propozycji repertuarowej polskiego kina. A po 1989 roku decydują już tylko i wyłącznie pieniądze. I dobrze, ale zamiast tego peerelowskiego centrum decyzyjnego przydałoby się jakieś inne narzędzie, chociażby zdrowy rozsądek twórców, albo przywiązanie do morskich opowieści. A tymczasem polskie kino morskie właściwie nie istnieje. Jedynym wyjątkiem jest Gdynia, która traktuje film - i słusznie - jako rodzaj promocji. Inwestuje w film, aby pokazać, czym się specyfika nadmorskiego miasta wyróżnia. Myślę tu o oczywiście o „Mieście z morza” Andrzeja Kotkowskiego, „Czarnym czwartku” Antoniego Krauze, czy „0_1_0” Piotra Łazarkiewicza.

Wracając do „Strajku”... Nie udało się z wielu powodów, poczynając od konstrukcji postaci – reżyser wyraźnie sugeruje, iż chodzi o postać historyczną, o Annę Walentynowicz, a jednocześnie wprowadza wątki, które nie mają z nią nic wspólnego. Sam film był zresztą po prostu słaby pod względem dramatycznym.

- No to jeszcze o Stoczni Gdańskiej – Andrzej Wajda kręci film o Lechu Wałęsie. Pana zdaniem – wyjdzie z tego coś dobrego?

- Trzeba oddzielić dwie kwestie: rangę społeczną tego filmu oraz jego wartość artystyczną. Pod pierwszym względem będzie to film ważny. Chociażby dlatego, że zainteresowanie społeczne kreują przede wszystkim media, to one interesują ludzi tematem, napędzają widownię. Nie ma wątpliwości, że o filmie Wajdy będzie mówiono dużo. I szkoły na niego pójdą. Natomiast jeśli chodzi o kwestie artystyczne, mam wielkie obawy. Są spowodowane tym, że Wajda jednoznacznie mówi, że to jest jego bohater, raczej bez skazy, a jeśli pojawi się jakaś rysa, to będzie pozorna.

- Nie będzie pogłębienia postaci, skomplikowania, niejednoznaczności...

- Tak myślę. Oczywiście chciałbym się mylić. Choć same intencje, z jakimi reżyser podchodzi do tego filmu świadczą, że pójdzie w kierunku delikatnej apologii niż prawdziwego, biograficznego obrazu, w stylu, powiedzmy, włoskim. Włosi potrafią robić świetne kino polityczne, przykładem film „Boski” o Giulio Andreottim, czy o Czerwonych Brygadach, „Buongiorno, notte”. My, zwłaszcza gdy dotyczy to jakiejś znanej postaci, robimy polityczne laurki. W ogóle nie mamy tradycji kina politycznego, a ważnych polityków z pierwszych stron gazet boimy się brać na warsztat.

- Doszliśmy do naszych czasów, a ja chciałbym jeszcze wrócić do przedwojnia. Wówczas prób pokazania morza było całkiem sporo. Chy-

Dar Pomorza – przedwojenne zdjęcie białej fregaty, która po wojnie „zagrała” w filmie „Zaloga”.



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



ba najbardziej znanym filmem na ten temat jest „Rapsodia Bałtyku”. Jak go pan ocenia?

- Z artystycznego punktu widzenia nie był dobry. Ale też przed wojną nie powstawały u nas żadne wybitne filmy. Paradoxem jednak jest to, że posiadając zaledwie 70 kilometrów wybrzeża i jedną jedyną Gdynię, zrobiliśmy kilkanaście filmów, w których tak czy inaczej to miasto się pojawiało oraz kilka, w których Gdynia była ważnym komponentem. „Rapsodia Bałtyku” to wręcz pomnik dla tego miasta. Dialogi, które bohaterowie wypowiadają, zwłaszcza początkowy: „Patrz, jaka z tej Gdyni bije potęga”, śmiało prowadzi nas do twierdzenia, że to film propagandowy, w dobrym znaczeniu tego słowa - propagujący morze, miasto morskie. Tego zabrakło po 1945 roku.

- A swego rodzaju propagandówka z 1951 r. - „Załoga”? Film dziejący

się na Darze Pomorza. Gra tam m.in. Tadeusz Łomnicki.

- Pierwszą rolę zagrał tam też Tadeusz Janczar. Dobrze, że mi go pan przypomniał. To film młodzieżowy i, jak mi się wydaje, jeden z lepszych filmów morskich. Zrobiony przez Jana Fethke, przedwojennego scenarzystę i reżysera (autor m.in. słynnego „Pawła i Gawła”, czy „Zapomnianej melodii”). Podobnie było z Buczkowskim, reżyserem „Orła”, on także wywodził się z przedwojennego kina. Obaj doskonale wiedzieli, w jaki sposób zainteresować widownię, zastosować ciekawe gatunkowe rozwiązanie, trzymać w napięciu. Przecież taki „Orzeł” to, można powiedzieć, arcydzieło kina sensacyjnego, trzyma w napięciu od pierwszej do ostatniej minuty. Doskonale sfilmowane morze i życie na nim, czy właściwie – w nim.

- A więc kolejny paradoks, przedwojenni reżyserzy stworzyli najciekawsze powojenne filmy morskie. W dodatku, jak w wypadku Fethke, o propagandowym wydźwięku.

- Choć na tle innych ówczesnych socrealistycznych filmów, jest to wydźwięk łagodny. W każdym razie, kiedy za robotę brali się fachowcy, powstawało coś, co dało się oglądać. Gdy natomiast za kamerą stawali ludzie, którzy deklarowali się jako artyści, otrzymywaliśmy filmy nieudane, męczące, widz musiał się przedzierać przez intencje twórców. A wracając do przedwojnia, liczba filmów nie była zbyt wielka, ale też w ogóle filmów przed wojną nie powstało aż tak dużo, więc pro-

„Rapsodia Bałtyku” – najślynniejszy przedwojenny film morski.

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



centowo udział tematyki morskiej w ówczesnym kinie jest o wiele większy niż po 1945 roku. Ciekawy jest sposób, w jaki Gdynia była pokazywana w przedwojennych filmach jidisz. W „Judeł gra na skrzypcach”, dystrybuowanym na cały świat – w ogóle uważało się wówczas, że najlepsze kino żydowskie powstaje właśnie u nas, a nie w Stanach Zjednoczonych – Gdynia jest pokazana jako eksterytorialne przedbramie Ameryki. Bohaterka, grana przez Molly Picon, słynną aktorkę, która specjalnie przyjechała ze Stanów, by wystąpić w tym filmie - wypływa z Gdyni na występy za oceanem transatlantykem *Kościuszko*. Gdynia była w tych filmach oknem na świat, nieco podobnie jak w kinie polskojęzycznym, z tym, że Polacy przedstawiali ją w kategoriach dumy, że „Polak potrafi”. Na marginesie, jak przed wojną *Kościuszko*, tak po niej często w filmach „grały” dwa inne nasze transatlantyki: *Batory*, a następnie *Stefan Batory*.

- No właśnie, bardziej od filmów morskich, pamięta się sceny morskie w nie morskich filmach. Jak chociażby Stefana Batorego, na którym bohaterowie płyną do Stanów w „Kochaj albo rzuć” Sylwestra Chęcińskiego.

- Ma pan rację. Zdecydowanie największej tematyki morskiej pojawia się w pojedynczych scenach czy sekwencjach filmowych. I to jest fenomen, ponieważ brak tu wytwórni filmowych, a decyzje zawsze podejmowane były w Warszawie. Kadrowo, głównie aktorsko, też nie było w Trójmieście - z całym szacunkiem - najlepiej. A mimo wszystko, twórcy chę-

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



„Zew morza” – pierwszy polski film o tematyce morskiej.

nie tutaj przyjeżdżali, bo Trójmiasto, Pomorze miało krajobrazy, architekturę i - zwłaszcza Gdańsk - historię i politykę. Z tej chęci portretowania polskiego wybrzeża, miejsca, które nie miało silnego potencjału produkcyjnego, ale było ważne dla polskiej kultury wyłoniła się moja koncepcja „filmowych ikon wybrzeża”.

- Czyli Żuraw, stocznia, molo w Sopocie i Klif Orłowski.

- Tak, Długie Pobrzeże w Gdańsku, z charakterystyczną sylwetką Żurawia jest w tylu filmach, że nawet trudno je wszystkie spamiętać. Pojawia się w kilkudziesięciu, a wciąż odkrywam nowe.

- „Żona dla Australijczyka”...

- „Trójkąt Bermudzki”, „Do widzenia, do jutra”, „Błaszany bębenek”, „Dwaj ludzie z szafą”, „Przygody Joanny”, „Trzeci”, itd., itd. Jest też Stocznia Gdańska i pomnik Trzech Krzyży, szczególnie po Sierpniu, jako symbol wolności. Z kolei Hotel Grand i sopockie molo - traktowane jako całość - to absolutnie jedno z najczęściej fotografowanych miejsc między Bugiem a Odrą. Pełniło funkcję swego rodzaju symbolu socjalistycznego luksusu i bogactwa, miejsca prezentacji socjalistycznej arystokracji. Grand oznaczał dobre, inne życie, zupełnie różne od tego, które prowadziła plebejska, peerelowska masa.

- Powiew Zachodu.

- Bez wątpienia. Umieszczanie akcji na tle mola czy Grandu było kompletnie pretekstowe. To symptomatyczne, że np. Juliusz Machulski w „Ile waży koń trojański” sięgając nostalgicznie do czasów PRL-u i wybierając miejsce, gdzie babcia z wnuczką mogą godziwie odpocząć, wybiera Sopot. Tam się nabiera w płuca nie tylko morskie powietrze, ale jest to też swego rodzaju powiew bogactwa i zachodniej wolności.

- A gdzie lecą bohaterowie „Wniebowziętych” grani przez Maklakiewicza i Himilsbacha?

- Też do Sopotu. I tam też kończą swoją podróż. Kamera pokazuje ich najpierw na plaży, nie wiemy jeszcze jakiej, potem odjazd i widzimy plebejuszy siedzących na tle Grand Hotelu, co ja odczytuję jako puszczenie oka przez Kon-

dratiuka do widza, że to ludzie, którzy nie należą do tego wykwintnego świata. Na plaży mogą się poopalać, ale do Grandu już ich nie wpuszczają. Ostatnią taką ikoną jest Klif Orłowski.

- Piękny, ale i groźny.

- Tak, w jednym z odcinków „07 zgłoś się” leży pod nim trup kobiety. A oświetlenie jest takie, że boimy się już w momencie pokazania klifu. Ale też służyć może jako tło romantycznego spaceru kochanków. Jest taki film Krzysztofa Krauze, z cyklu „Wielkie rzeczy – System”. Starszy pan marzący o telewizorze, przychodzi ze swoją sąsiadką na molo w Orłowie, w tle klif, od którego bohaterowie są odwrócen i on mówi: „Kolory, och jakie piękne kolory!” - myśląc o telewizorze, podczas gdy starsza pani myśli o tym, co jest za ich plecami. Krauze pozwolił tu sobie na zabawę stereotypem piękna klifu. Z kolei w historycznym filmie Adriana Panka „Daas”, którego akcja toczy się w XVIII wieku - gdzie bohaterowie czekają na statek? Oczywiście w pobliżu klifu, który służy tu za fragment egzotycznego wybrzeża.

- Czy widzi pan szansę na powstanie w dającej się przewidzieć przyszłości dobrego filmu morskiego?

- Nie, a to dlatego, że kino, jak każda ze sztuk, jest odbiciem szerszych procesów kulturowych, społecznych, politycznych. Czy dzisiaj ktokolwiek myśli poważnie o morzu, jako o przestrzeni do zagospodarowania? Morze sprowadzone zostało właściwie do rekreacji, ale też niewiele tańszej niż Seszele, więc przestało mieć walor czegoś niezwykłego, owego peerelowskiego okna na świat. Przestaliśmy być też dumni z przemysłu stocznioowego. Nie ma zainteresowania morzem. A kino od-

Miłośnik kina

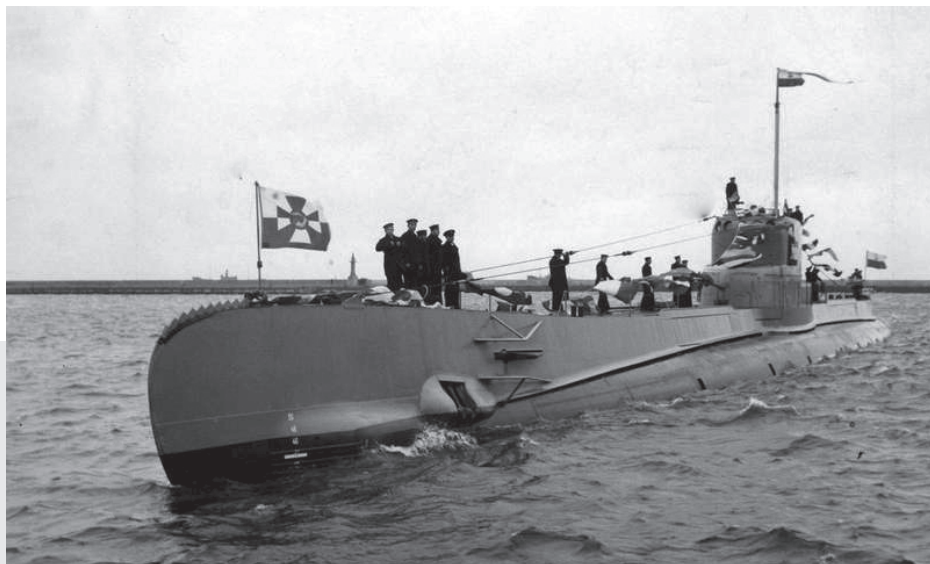
Dr Krzysztof Kornacki (ur. w 1970 r.) jest filmoznawcą, pracownikiem Katedry Kultury i Sztuki Instytutu Filologii Polskiej, specjalizuje się w historii kina polskiego. Autor książek „Kino polskie wobec katolicyzmu 1945 – 1970”, „Popiół i diament Andrzeja Wajdy” (uznanej przez jurorów konkursu „Pióro Fredry” za Książkę Roku 2011). Jest współzałożycielem i pierwszym prezesem Dyskusyjnego Klubu Filmowego Uniwersytetu Gdańskiego „Miłość blondynki” i członkiem Rady Redakcyjnej czasopisma kultury audiowizualnej „Panoptikum”, został nagrodzony medalem Komisji Edukacji Narodowej.

powiada na zapotrzebowanie społeczne. Polska flota coraz słabsza, przemysł stocznioowy jest marginalizowany, podobnie rybołówstwo. Kiedyś chociaż zawód marynarza był atrakcyjny, egzotyczny, ciekawy ze względu na specyfikę ich pracy. Teraz już absolutnie nie. Żeby jakiś temat zaistniał, musi być przyzwolenie społeczne, czyli de facto medialne. Morze i jego szeroko pojęte, gospodarcze, polityczne, problemy nie są tym tematem.

- To smutna konkluzja.

- Ale niestety prawdziwa. Żeby nie kończyć jednak rozmowy tak minorowo powiem, że nadzieja w zainteresowanych realizacją filmów miastach morskich, takich jak Gdynia.

ORP Orzeł
- zdjęcie zrobione w lutym 1939 r.,
kilka miesięcy przed wydarzeniami
sfilmowanymi przez
Leonarda Buczkowskiego.



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Jak hartowała się Formoza

Z komandorem Józefem Rembiszem, twórcą jednostki specjalnej Formoza, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie komandorze, uważa się pan za polskiego patriotę?

- Tak, oczywiście.

- Pytamy, bo przez całe życie był pan związany z Ludowym Wojskiem Polskim, które przecież nie realizowało polskich interesów, tylko w ramach Układu Warszawskiego, sowieckie. Zapytamy wprost: nie czuł się pan nigdy sowieckim oficerem w polskim mundurze?

- Nie, nigdy. Tak jak nie wstydzę się tego, że Polska jest w NATO, tak też nie wstydziłem się tego, że byliśmy w Układzie Warszawskim. Przecież nie wymyśliliśmy sobie tego sojuszu. A admirał Unrug? Też służył w obcej, niemieckiej armii i się tego potem nie wstydził. Inni

służyli w armii carskiej i też nie był to powód do wstydu, a wręcz byli narodowymi, polskimi bohaterami. Mieliliśmy Księstwo Warszawskie, mieliśmy zabory, ale to cały czas była Polska. Ja wywodzę się z zaboru austriackiego. Nie ma tam rodziny, w której nie byłoby Józefa albo Franciszka, na cześć cesarza Austrii. Bo byli zadowoleni z życia pod tym zaborem. Austria wybudowała pierwszą szkołę podstawową w mojej miejscowości. Tak jak zaborów, tak samo nie wymyśliliśmy sobie naszej zależności od Rosjan po wojnie. Tak ustalili Anglicy, Amerykanie i właśnie Rosjanie. Odnośnie patriotyzmu: życzyłbym Polsce więcej takich ludzi jak ja. Nic złego dla naszego kraju nie zrobiłem, nie wstydzę się tego, co robiłem, są

efekty mojej pracy – chociażby Formoza. Nie szczycę się tym, że wszystko pada, jednostki są likwidowane, chociaż Formoza istnieje. A nie wiadomo, czy z Rosjanami nie będziemy jeszcze się przyjaźnić i współpracować.

- Zgłosił się pan do wojska w 1948 roku. W tym czasie po lasach ukrywało się jeszcze wielu takich, dla których był to akt zdrady. Dlaczego wybrał pan karierę w komunistycznej armii?

- Znalazłem się w PRL. Choć nie cieszyłem się ze zmiany granic, przyniosła ona jednak same pozytywne rzeczy. To że straciliśmy nasze wschodnie tereny, zrekomensowały nam tereny na zachodzie. A wracając do mnie – gdy skończy-

łem prywatne gimnazjum, moja matka nie miała już pieniędzy na moje dalsze kształcenie. Nie chciałem paść krów, chciałem kimś być! A każdy chłopak, w tym i ja, fascynował się wojskiem. Przed wojną, ale też w trakcie wojny. Patrzyłem na wojsko: żołnierz to był ktoś.

- No dobrze, fascynacja to jedno, ale fakt, że to nie była do końca polska armia, że nie miała orzełka w koronie, to inna sprawa.

- To nie miało dla mnie znaczenia: orzeł w koronie czy bez. Grunt, że w ogóle orzeł był!

- A kiedy polskie wojsko używane było do masakrowania robotników w 1956 w Poznaniu, czy w 1970 roku w Gdyni, czy do interwencji w Czechosłowacji w 1968 roku, czy w końcu do wprowadzenia stanu wojennego w 1981 roku – nie miał pan wątpliwości, że jest pan w polskiej armii?

- My, żołnierze, patrzyliśmy na to tak: jesteśmy zobowiązani bronić naszego kraju, bronić Polski, obojętnie jaka ona jest – jesteśmy żołnierzami, składaliśmy przysięgę i trzeba jej dotrzymać.

- Ale bronić przed własnym narodem!?

- A teraz wojsko nie jest używane do podobnych celów?

- Nie! Dzisiaj żołnierze nie strzelają już do ludzi.

- To było nieszczęście, które spotkało nasz kraj. Ale mogło spotkać jeszcze gorsze. I dla mnie generał Jaruzelski jest bohaterem.

- Czyli np. płk Kukliński według pana był zdrajcą?

- Ależ oczywiście, to nie podlega dyskusji.

- A jaki był pana stosunek do Związku Radzieckiego?

- Rosjanie wyzwolili moją miejscowość. Wyzwolili! To nie była okupacja, jeżeli ktoś tak to nazywa, kłamie. Na tej samej zasadzie Niemcy Zachodnie mogły nazwać okupantami Amerykanów, bo na ich ziemi stało amerykańskie wojsko.



Wspomnieniowa książka Józefa Rembisza „Wojsko, morze, wraki i węgorze”.

Wizyta w Leningradzie. Józef Rembisz drugi od prawej.



Fot. archiwum Józefa Rembisza

Fot. archiwum Józefa Rembisza



Józef Rembisz (pierwszy z prawej) z kolegami...



Fot. archiwum Józefa Rembisza

... i z synem Zenonem, 1979 rok.

- Nie widzi pan różnicy?

- Istota się nie zmienia. A wracając do Rosjan – nie zrobili mi żadnej krzywdy i nie miałem powodu, żeby z nimi nie iść.

- Stworzył pan jednostkę specjalną Formoza i został jej pierwszym dowódcą. W razie wojny, podobnie jak cała ówczesna MW, byłaby ona użyta przeciw wolnym, demokratycznym społeczeństwom Zachodu. Nigdy pan o tym nie myślał w taki sposób?

- Nie, Polska Rzeczpospolita Ludowa też była krajem demokratycznym.

- Tak samo, jak kraje zachodnie???

- Tak. No może nieco mniej... Ale nie myślałem o tym, że będziemy walczyć z jakimś wolnym narodem. Nas nimi straszono, przecież tamci jako pierwsi mieli broń atomową, więc w naturalny sposób byli agresorami.

- Skąd się wzięła nazwa Formoza?

- W latach pięćdziesiątych Chiny Ludowe chciały zająć wyspę Formoza...

- Obecnie Tajwan...

- Tak. W MW też mieliśmy taką jakby wyspę, czyli budynek dawnej, niemieckiej torpedowni w Gdyni. Chodziło o podobieństwo pomiędzy położeniem geograficznym Chin i Tajwanu, a Gdyni i torpedowni. Najpierw to była nazwa budynku, a potem nazwano tak samą jednostkę, która zaczęła tam stacjonować.

- Jak doszło do utworzenia Formoży?

- Polska produkowała okręty desantowe typu 770. A żeby okręt doszedł do brzegu, musi mieć odpowiednie warunki. A na Bałtyku są one takie, że przy brzegu, w odległości stu - dwustu metrów, tworzy się wał, rewa, poza którą woda ma 2-3 metry głębokości. A okręt miał zanurzenie półtora metra i na tej rewie się zatrzymywał. I od niej do brzegu trzeba było jakoś przetransportować czołgi. Zadaniem desantu było sprawdzenie, czy taka rewa istnieje, jak głęboko jest poza nią, czy sprzęt może z okrętu bezpiecznie

nie wyjechać. Kto to miał zrobić? Zwykły żołnierz na szalupie – nie, bo ujawni swoją obecność. Musi to zrobić ktoś, kogo nie widać, nie słychać. Byłem już po studiach, Akademii Sztabu Generalnego, wiedziałem co i jak. Ale nie myślałem o czymś takim, a nawet rozglądałem się, czy przypadkiem nie zakończyć kariery w wojsku. Ale przełożeni stwierdzili, że sprawdzę się w nowej jednostce pletwonurków.

- Ale dlaczego akurat do jej tworzenia wybrano pana?

- Bo o mnie już wówczas było dosyć głośno. Od zawsze ciekawiło mnie jak to jest pod wodą, kupiłem sobie maskę i pletwy. Z kolegą mieliśmy pierwszy aparat tlenowy i poszliśmy z nim na plażę na Polance Redłowskiej w Gdyni. Przybiegło tam do nas dwóch panów krzycząc, że trzeba ratować, bo człowiek tonie. Ubrałem maskę, aparat, znalazłem tego tonącego i go wyciągnąłem. Nazajutrz w „Dzienniku Bałtyckim” artykuł: „Przy-

Fot. archiwum Józefa Rembisa



Pojawienie się pletwonurków budziło sensację. Józef Rembisz - pierwszy z prawej.

I Mistrzostwa WP pletwonurków, 1963 rok.



Fot. archiwum Józefa Rembisa

padkowy pletwonurek, Józef Rembisz, wydobył człowieka”. Być może ktoś z ludzi, którzy tam byli poznał mnie i podał moje nazwisko. No i w pracy zaczęli do mnie mówić: „o, pletwonurek idź!” Założyliśmy klub pletwonurkowy, mój szef wiedział, że się tym pasjonuję i powiedział, że powinienem się zainteresować sprawami rozpoznania. Poza tym, odbywały się zawody pletwonurków, które my, amatorzy, wygrywaliśmy z zawodowymi nurkami. No więc wiedziano, że sobie z tym poradzę. A oprócz rozpoznania, były też inne zagadnienia: niszczenie okrętów wroga, baz, portów, przeszkadzanie, wchodzenie w strefę przeciwnika i dokuczanie mu. I tak, 13 listopada 1975 roku przyszedł rozkaz podpisany przez szefa Sztabu Generalnego, generała Floriana Siwickiego, o sformowaniu jednostki. I zacząłem ją szykować.

- Jak, w ówczesnych realiach, wyglądało szkolenie pletwonurków bojowych? Pan zastosował m.in. nowatorską, jak na owe czasy w Polsce, metodę nurkowania.

- Tak. Wcześniej pletwonurek mógł wejść do wody, jeżeli był uwiązany za rękę na linie. To w działaniach dywersyjnych była niedorzeczność: płynąć z pontonem na sznurku? Byłem zawsze realistą i według mnie, jedynym wyjściem była asekuracja w parach. Może ktoś miał już ten pomysł wcześniej, ale ja tego nie wiedziałem.

- Ile czasu trwało szkolenie?

- Nie zgodzono się, by jednostka była w stu procentach zawodowa, więc trzeba było dostosować się do trzyletniej służby marynarza. Niemożliwe jest wyszkolenie komandosa, tym bardziej pletwonurka, w ciągu roku czy dwóch. Chyba, że już wcześniej miał z tym do czynienia. Szkolenie podzielone było na trzy okresy, w jego końcu dana grupa była gotowa do wykonania konkretnych zadań.

- Ale właśnie wówczas odchodzili z wojska, bo kończyła się im służba.

- Dokładnie! A nawet jeszcze gorzej, bo jak mieliśmy w październiku czy listopadzie jakieś manewry, to ten marynarz nie mógł w nich uczestniczyć, bo musiał wykorzystać zaległy miesiąc urlopu.

- W gruncie rzeczy mieliśmy więc do czynienia z jednostką na wpół amatorską.

- Nie, bo wyszkolona kadra pozostawała.

- Jakim sprzętem dysponowaliście? Podobno pierwszą piankę użyła pańska żona.



Fot. archiwum Józefa Rembisza



Fot. archiwum Józefa Rembisza

Obrazki z nurkowania.

- Więcej. Myśmy szyli całe skafandry.

- A akwalung?

- Były aparaty polskiej produkcji dla pletwonurków-saperów. Ale nie nadawały się dla nas, bo działały w obiegu otwartym: widać było bąbelki wydychanego powietrza. No a poza tym, można było w nich przebywać pod wodą tylko godzinę, kiedy myśmy liczyli na kilkunastogodzinne zanurzenie. Więc zażądaliśmy nowego sprzętu. Skonstruowano dla nas np. aparat o obiegu półzamkniętym o nazwie „kszyk”, która pochodzi od ptaka. Ale nie zdał egzaminu, był za duży.

- Na potrzeby pletwonurków bojowych powstał także pojazd podwodny Błotniak skonstruowany przez Polaków. Dlaczego nie udało się doprowadzić tego projektu do końca?

- W związku ze zmianami politycznymi w naszym kraju, skończyły się pieniądze dla wojska, bo nie mieliśmy już zamiaru walczyć z Zachodem.

- Do czego była używana Formoza?

- Symulowaliśmy np. działania pletwonurków-dywersantów na okrętach stojących na Zatoce Gdańskiej. Każda para miała wyznaczoną jednostkę i przy niej działała.

- Ale używano was także do działań pozawojskowych.

- Tak, musieliśmy szukać topielców. Dla żołnierzy była to frajda: wyjeżdżali na kilka dni poza jednostkę, znajdowali ciało, byli za to chwaleni... Ale ja tego nie lubiłem, to były działania, które nas rozpraszały. W ciągu roku musieliśmy

Twórca i dowódca

Kmdr Józef Rembisz ma 82 lata, mieszka w Gdyni. Urodził się w Górnicy, w powiecie rzeszowskim. W 1948 roku wstąpił do Ludowego Wojska Polskiego. W 1951 roku ukończył, z wyróżnieniem, szkołę oficerską w Jeleniej Górze. Potem rozpoczął służbę w Marynarce Wojennej. W latach 1952-55 kształcił się w Akademii Sztabu Generalnego. Do 1973 roku służył w Oddziale Operacyjnym Sztabu Generalnego MW. Prywatnie był zapalonym żeglarzem i pletwonurkiem. W 1973 roku stworzył i został pierwszym dowódcą jednostki specjalnej pletwonurków bojowych Formoza, która jest w tej chwili jedną z najlepszych tego rodzaju grup na świecie. Ze służby odszedł w 1982 roku. Zajął się pisanie wspomnień.

praktycznie co miesiąc wysłać dwóch, trzech ludzi. Prosiłem przełożonych, żeby nas z tego zwolniono, że są inne jednostki pływonurków, które to mogą zrobić. „Inni mogą tylko popsuć zaufanie do Marynarki Wojennej, a do was mamy pełne zaufanie” – odpowiadano mi. Mieliśmy przypadek, że wezwano nas na przeszkolenie jeziora gdzieś koło Grunwaldu, gdzie miała utonąć „wysoko postawiona osobistość”. Dwa tygodnie moi ludzie „ryli” to jezioro. Kpt. Aleksander Feldman, zacięty facet, nie mógł darować, że nie znaleźliśmy tego człowieka. 20 lat później okazało się, że tym niby topielcem był pasierb Cyrankiewicza, wysłany za granicę. Więc szukaliśmy nadaremno, nikt nie utonął.

- Odszedł pan z wojska dosyć nieoczekiwanie, w 1982 roku. Dlaczego?

- Z powodu stanu zdrowia. Już od 1964 roku, z powodu wrzodu na dwunastnicy nie miałem najwyższej – koniecznej w służbie – kategorii zdrowia. Badania, które mi zrobiono w 1981 r. tylko potwierdziły diagnozę. Nadarzyła się okazja, by odejść ze służby, dać szansę młodzieży.

- Więc to nie była żadna demonstracja, np. przeciwko stanowi wojennemu?

- Nie, absolutnie! Inna sprawa, że mój przełożony, komandor Kołodziejczyk, miał do mnie pretensje, że zostawiłem

jednostkę i odszedłem do rezerwy. Ale ja uznałem, że już na mnie pora. Że nie wszystko, co tam się działo, mi pasuje.

- Co na przykład?

- To, że Rosjanie nie zawsze zachowywali się wobec nas w porządku.

- Czyli nie byli takimi przyjaciółmi, jak pan ich wcześniej przedstawiał?

- No tak, ale przed wojną też mieliśmy przyjaciół: Anglików, Francuzów, którzy mieli nam pomóc w razie ataku. I co, pomogli? A uważaliśmy ich za naszych wielkich sojuszników!

- Przez cały czas Formoza była projektem tajnym. Żona nie wiedziała, czym się pan zajmował?

- Żona dowiedziała się bliższych szczegółów ze spisanych przeze mnie wspomnień. Wiedziała, że jestem pływonurkiem w wojsku i tyle.

- No właśnie - napisał pan książkę „Wojsko, morze, wraki i węgorze”, wspomnienia dotyczące m.in. powstania Formozy, ale przy okazji wychwala pan pod niebiosa PRL. Naprawdę pan wierzy, jak można tam przeczytać, że „PRL była potęgą gospodarczą i militarną”? Naprawdę uważa pan, że pamięć o ofiarach stanu wojennego to „sztuczny, koci płacz”?

- Nie wstydzę się tego co napisałem, jeśli o to panom chodzi. Według mnie, nie było innego wyjścia w tej sytuacji, stan wojenny był koniecznością.

- Formoza podporządkowana jest w tej chwili dowództwu wojsk specjalnych, a nie Marynarce Wojennej. Według pana to dobrze?

- Nie.

- Dlaczego?

- Dla mnie powinna ciągle należeć do Marynarki Wojennej.

- Przygotowywał pan tę jednostkę przeciw wojskom NATO, a teraz służy ona w operacjach tego sojuszu...

- Dokładnie, byłem polskim żołnierzem! Mam tylko jedną ojczyznę.

- A myślał pan kiedyś, że dożyje takich czasów?

- Więcej – nie wykluczam, że coś się jeszcze może zmienić!

Józef Rembisz na jachcie.



Józef Rembisz (pierwszy z prawej) na statku.

DANA SPICER, KESSLER, AXLETECH

w maszynach przeładunkowych w terminalach kontenerowych.



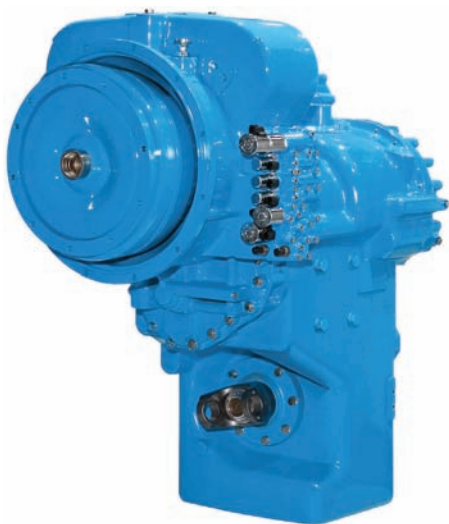
SPICER[®]
Drivetrain Products

DANA SPICER Drivetrain Products - światowy lider w branży układów napędowych, stosuje swoje rozwiązania w maszynach przewożących ogromne ilości towarów, które pracują 24h/dobę, siedem dni w tygodniu w terminalach kontenerowych na placach przeładunkowych itp. Nieprzerwany czas ich pracy jest kluczowy dla rentowności w branży transportowej. Dlatego też prędkość i ładowność, szybszy czas rozładunku i ponownego załadunku są niezwykle istotne.

DANA SPICER (dawne nazwy to CLARK, CALRK-HURTH, SIGE, COMAXLE, KIRKSTALL) dostarcza kompletne rozwiązania napędowe do czołowych producentów maszyn przeładunkowych, od dwutonowych (1800 kilogramowych) wózków widłowych do pięćdziesięciotonowych (45 000 kilogramowych) żurawi.

Przedstawicielem producenta w Polsce jest firma **IOW SERVICE** z Kochlic koło Legnicy. Dolnośląska spółka prowadzi w Polsce profesjonalne centrum serwisowe **DANA SPICER**, oferując użytkownikom maszyn dostęp do szerokiej gamy oryginalnych części zamiennych, a także do fachowej i profesjonalnej opieki serwisowej. Firma **IOW SERVICE** posiada pełną autoryzację producenta **DANA SPICER**, dlatego też klienci powierzający swoje podzespoły napędowe na serwis, nie muszą obawiać się o profesjonalizm wykonywanych napraw gwa-





Skrzynia biegów DANA SPICER TE 32000

rancyjnych, a także zleconych remontów pogwarancyjnych. IOW SERVICE stosuje tylko oryginalne części zamienne prosto z magazynu producenta. Autoryzacja rozciąga się także na sprzedaż nowych podzespołów napędowych. Każdy wy-

produkowany lub wyremontowany podzespół napędowy jest sprawdzany na nowoczesnym stanowisku testowym, wyposażonym w komputerowy system diagnostyczny. Wszystkie wyremontowane i wyprodukowane podzespoły oraz oryginalne części zamienne obejmuje pełna gwarancja producenta.

Firma IOW SERVICE posiada centralny magazyn części zamiennych. Najpopularniejsze z nich znajdują się na półkach i są dostępne w ciągu 24h od momentu złożenia zamówienia. W ciągłym obrocie jest ok. 20 tys. różnych części. IOW SERVICE posiada również na swoim magazynie oryginalne części zamienne do mostów napędowych producentów KESLER i AXLETECH, które podobnie jak części DANA SPICER występują w maszynach przeładunkowych poniższych producentów.

Skrzynie biegów, mosty napędowe firmy DANA SPICER stosowane są w maszynach przeładunkowych takich producentów jak: BELOTTI, CVS, DANTRUCK,

DOUGLAS, FANTUZZI, FERRARI BELOTTI, HYCO-BOSS, HYSTER, KALMAR – CARGOTEC, KONECRANES – SMV, LIEBHERR, LINDE, LOCATELLI, LUNA, MAFI, DAF MOL TUGMASTER, PPM, SANY, SISU, SVETRUCK, TERBERG, TEREX, TIL, VALMET i wiele innych. DANA SPICER dostarcza również mosty napędowe, skrzynie biegów i zmienniki momentu do producentów maszyn budowlanych, górniczych, rolniczych czy leśnych takich jak: AHLMANN, ATLAS, BOMAG, CASE, CATERPILAR, CLARK, COLES, DAEWOO, DYNAPAC, FADROMA, FANTUZZI, FAUN, FIAT, FENDT, FURUKAWA, GROVE, HANOMAG, HAMM, HERBST, HSW TECHNOCENTRUM, HYUNDAI, HYSTER, JCB, JLG, JOHN DEERE, KALMAR, KLEINE, KOMATSU, LANSING LINDE, LIEBHERR, NEW HOLLAND, MANITOU, MATBRO, MASSEY FERGUSON, MECALAC, O&K, SCHAEFF, SISU, STEYER, TAMROCK, TEREX, TIMBERJACK, VALMET, VALTRA, WARYŃSKI, ZEPPELIN, ZETTELMEYER i wiele innych.



Fot. IOW SERVICE

Ksiądz militarysta

- Podobno znajomi mówią o księdzu: „ksiądz militarysta”?

- Niektórym rzeczywiście zdarza się tak mnie określać. To sympatyczny żart.

- **Jest ksiądz duchownym metodystycznym. Czyli kim?**

- Jestem pastorem jednego z kościołów protestanckich – Kościoła Ewangelicko-Metodystycznego, czyli Kościoła, który wywodzi się z tzw. „drugiej reformacji”, do której doszło w XVIII wieku w Anglii. Do Polski metodyzm przywędrował po I wojnie światowej poprzez Stany Zjednoczone. Teologicznie mój Kościół łączy się w rodzinie kościołów ewangelickich wspólnie z Kościołem Ewangelicko-Augsburskim (luteranckim) i Ewangelicko-Reformowanym (kalwińskim).

- **Pochodzi ksiądz z rodziny o dużych tradycjach pastorskich. Ojciec księdza był pastorem, pastorem jest też brat.**

- To prawda. Ojciec jest już na emeryturze, ale brat przejął po nim obowiązki i jest duszpasterzem w mojej rodzinnej parafii w Przemyślu.

- **Skąd zatem u księdza marynistyczne i militarne zainteresowania?**

- Można powiedzieć, że w jakimś sensie to także rodzinna tradycja, ponieważ zaczęło się od tego, że mój starszy brat zaraził mnie modelarstwem. Potem była

Z ks. Wawrzyńcem Markowskim,
pastorem Kościoła Ewangelicko-Metodystycznego,
pasjonatem militariów morskich, rozmawia Tomasz Falba

lektura książek z serii: „Żółty Tygrys”, „Typy Broni i Uzbrojenia” i czasopism: „Żołnierz Polski”, „Morze”, „Skrzydłata Polska”. Zainteresowania morskie zaczęły się od książki pana Andrzeja Perepeczko „Bój o Atlanty”, którą przeczytałem w drugiej, a może trzeciej klasie szkoły podstawowej. Jej lektura sprawiła mi trochę kłopotów, nie wszystko rozumiałem, ale zrobiła na mnie ogromne wrażenie. Po latach miałem przyjemność poznać pana Andrzeja osobiście. Mieszkamy w Gdańsku niedaleko siebie. Pracowałem też nad korektą i redakcją jednej z jego książek.

- Dłaczego, mając „wojskowe” zainteresowania, nie został książdziej wojskowym?

- Tego akurat nie brałem nigdy pod uwagę. Z przekonania jestem pacyfistą.

- Specjalizuje się książdziej w historii floty radzieckiej. Słyszałem, że tą problematyką „zaraził” księdza prof. Paweł Wieczorkiewicz, wybitny znawca tematu. Jak to się stało?

- Interesowałem się tymi zagadnieniami zanim jeszcze poznałem prof. Wieczorkiewicza, ale na pewno pod jego wpływem znacznie je rozwinąłem. Zaczęło się od tego, że przeczytałem książkę Edmunda Kosiarza „Druga wojna światowa na Bałtyku”. Byłem już po lekturze publikacji rosyjskich napisanych po upadku ZSRR i pomyślałem, że tę książkę powinno się napisać od nowa. I zacząłem to robić. Bardzo pomógł mi prof. Wieczorkiewicz. Poznałem go podczas konferencji naukowej o Rosji na Uniwersytecie Gdańskim. Miał tam referat na temat działań wojennej floty radzieckiej przeciw flocie polskiej we wrześniu 1939 roku, co sprowadzało się do ścigania *Orla*. Mnie

też w tym czasie interesował ten temat. Poszedłem więc posłuchać jego referatu. Byłem ubrany w strój służbowy, czyli pod koloratką. Okazałem się jedynym dyskutantem, co już samo w sobie wzbudziło sensację, a na dodatek jeszcze pozwoiliłem sobie nie zgodzić się ze zdaniem profesora. Tak mu się to spodobało, że rozpoczęliśmy współpracę. Odwiedziłem go w domu, korzystałem z jego biblioteki. Był „dobrym duchem” mojej pracy. Niestety zmarł, nie doczekawszy jej finału. Książkę o sowieckiej flocie bałtyckiej podczas II wojny światowej kończę sam.

- Tematyka, którą się książdziej zajmuje jest mocno egzotyczna. To nie tylko flota sowiecka, to także japońskie okręty podwodne, fińskie pancerniki obrony wybrzeża czy, jeszcze bardziej unikalne, malowania japońskich czołgów z czasów drugiej wojny światowej. Co decyduje o wyborze takich a nie innych tematów?

- Najczęściej jest to wynik zapotrzebowania na publikacje, co z kolei wynika z tego, że są to tematy bardzo mało w Polsce znane. Tak było na przykład z japońskimi czołgami. Dostałem zaproszenie do współpracy w tym zakresie z wydawnictwa AJ-Press, po czym tak się w to wciągnąłem, że już nie mogłem przestać. Tak też było z japońskimi okrętami podwodnymi. Pierwsza część monografii na ich temat jest już gotowa i czeka na druk.

- A dzieje polskiej floty wojennej nigdy księdza nie interesowały?

- Lubię o tym czytać, ale nie byłbym chyba w stanie nic nowego wniesić, a więc się do tego nie zabieram. Ta problematyka ma już swoich znakomitych badaczy.

- Temat jest wyeksploatowany?

- Oczywiście, że nie, ale trzeba mocno w tym siedzieć, aby znaleźć coś nowego. Nie czuję się na siłach.

- Mógłby książdziej wykorzystać do tego swoją „rosyjską” wiedzę. Nawet dzisiaj niewielu pasjonatów dziejów polskiej floty wojennej zdaje sobie sprawę z tego, że przed drugą wojną światową była ona przygotowywana głównie do starcia z Sowiecami, a nie Niemcami.

- Niestety, ciągle to jeszcze pokutuje. To prawda, że niewiele jest nowych publikacji. Ludzie sięgają więc po książki wydawane w PRL-u, gdzie o tych sprawach nie wolno było pisać. Powstał fałszywy obraz, który się utrwalil. Aby go odkłamać trzeba by jednak siedzieć bardziej w polskich niż rosyjskich archiwach.

- Tworzy książdziej także ilustracje do książek o militariach.

- Do swojej publikacji o kamuflażach czołgów japońskich w okresie II wojny światowej przygotowałem kilkadziesiąt sylwetek barwnych. Sprawilo mi to bardzo dużo frajdy. Przy tworzeniu rysunków odpoczywam.

- Na ile odpowiadają one rzeczywistości?

- Do tej pory wykonywałem tzw. kolorowe profile, bazując na planach przygotowanych przez specjalistów. W takiej sytuacji odpada myślenie o tym, czy odpowiadają prawdzie w stu, czy tylko w dziewięćdziesięciu ośmiu procentach. Po prostu ufam, że ci którzy je wykonali, znają się na swojej robocie. Jeśli chodzi o japońskie czołgi, to posiłkowałem się oczywiście zdjęciami ze swoich zbiorów.

- Ta kolekcja obrosła już legendą. Czy to prawda, że jest to największy tego rodzaju zbiór na świecie?

- W Polsce na pewno największy, a z dużą dozą prawdopodobieństwa mogę powiedzieć, że chyba i na świecie także. Moje domniemanie opieram na obserwacji rynku kolekcjonerskiego. Nikt inny, jak do tej pory, nie ujawnil się z większym zbiorem.

- Nawet w Japonii?

- Nawet. Dam taki przykład. Wybitny znawca japońskiej broni pancerniej, mój internetowy przyjaciel, Akira Takizawa, napisał ostatnio dwa artykuły na temat japońskich czołgów. Pierwszy był w osiemdziesięciu procentach zilustrowany moimi zdjęciami, a drugi w dziewięćdziesięciu pięciu. Inny specjalista z Japonii, zajmujący się historią kolejnictwa, zilustrował swój tekst moimi zdjęciami pociągów pancernych. To o czymś świadczy. Jeśli chodzi o zbiory dotyczące japońskiej broni pancerniej, moja kolekcja liczy obecnie blisko 400 zdjęć.

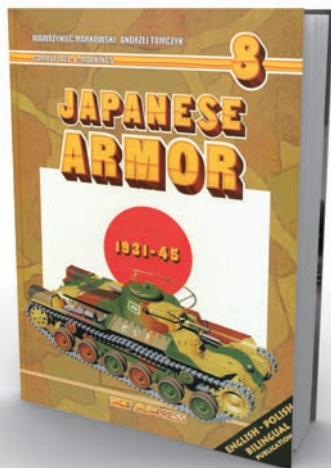
- Japończyków nie dziwi, że Polak interesuje się takimi sprawami?

- W dobie internetu chyba już mało kto się czemukolwiek dziwi. Chociaż czasem, szczególnie przy pierwszych kontaktach, pobrzmiwa u nich pewna nuta zdziwienia, że ktoś z drugiego końca świata nie tylko interesuje się ich historią, ale także ma na jej temat jakąś wiedzę.

- Mają świadomość, że jest książdziej duchownym?

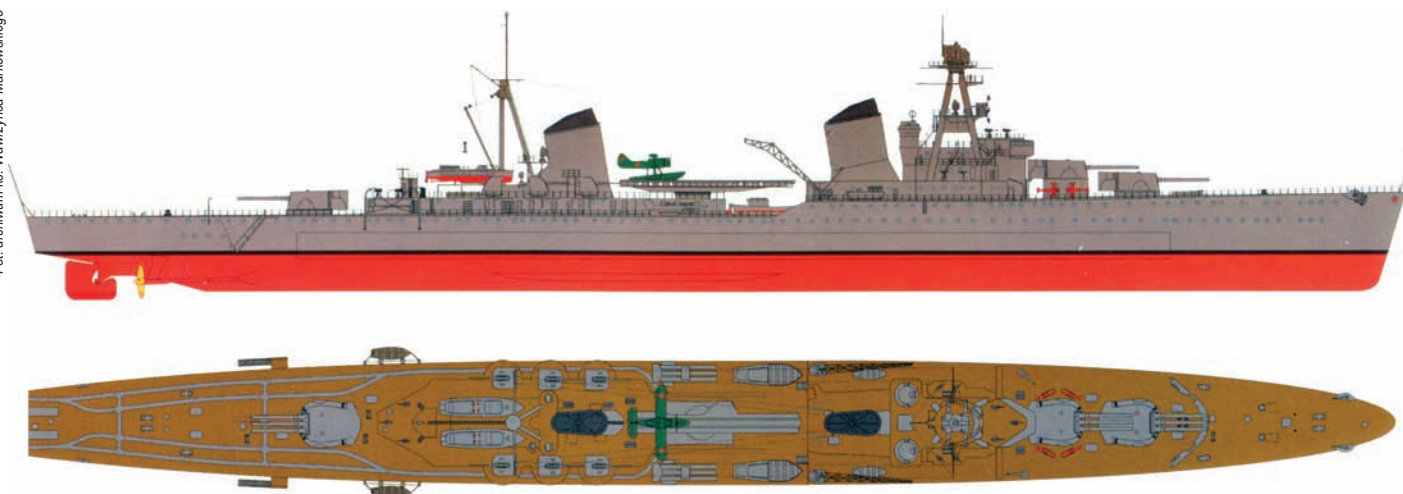
- Nigdy tego nie ukrywam, choć także nie trąbię o tym. W końcu jednak w którymś momencie to wypływa.

- Nie myślą wtedy, że chce ich książdziej nawracać?



Fot. archiwum ks. Wawrzyńca Markowskiego

Jedna z publikacji ks. Wawrzyńca Markowskiego.



Jeden z rysunków autorstwa ks. Markowskiego.

- Nie, nigdy nie robię nic na siłę. Jeśli jednak pojawiają się jakieś pytania natury religijnej, to oczywiście nie uchylam się od odpowiedzi. Miałem kiedyś taki cykl maili, który mogę nazwać swego rodzaju rozmową duszpasterską. Dotyczyło to pewnego modelarza, który przeżył zawód miłosny na tyle poważny, że pojawiły się u niego nawet myśli samobójcze. Nigdy osobiście się nie poznaliśmy, natomiast przez dwa czy trzy tygodnie wymienialiśmy listy elektroniczne. I jakoś mu te moje maile chyba pomogły, bo widzę, że jest aktywny na różnych forach modelarskich, a czytając jego posty dochodzę do wniosku, iż mu już te wszystkie złe myśli przeszły.

- Nie przyszło księdzu do głowy, aby zostać duszpasterzem marynistów i shiploverów polskich?

- Pół żartem, pół serio namawiałem kiedyś pana Adama Jarskiego, właściciela Wydawnictwa AJ-Press, z którym współpracuję, żeby mnie zatrudnił jako kapelana w swojej firmie. Odpowiedział, że to nie wchodzi w rachubę, ponieważ by go to zbyt dużo kosztowało. Zaś zupełnie poważnie mówiąc, jeśli ktoś z tego środowiska miałby ochotę na rozmowę z duchownym – serdecznie zapraszam.

- Przy tylu zainteresowaniach znajduje ksiądz jeszcze czas na duszpasterstwo w swoim Kościele?

- Bez obaw. To mój podstawowy obowiązek. Kiedy jestem potrzebny moim parafianom w jakikolwiek sposób, w jaki pastor powinien z nimi być, to jest to dla mnie zawsze na pierwszym miejscu. Wtedy wszystkie hobbystyczne rzeczy idą na bok, do momentu aż znowu znajdzie się trochę wolnego czasu i mogę do nich wrócić bez uszczerbku dla moich podstawowych zadań.

- A jak parafianie reagują na księdza pasje?

- Wiedzą o nich, ale jakoś specjalnie nie wypytyują. To chyba dobry znak, świadczy o tym, że w ich oczach nie przedkładam moich zainteresowań ponad obowiązki pastorskie. Czasami wręcz cieszą się, że ich pastor nie zamyka się ściśle w swojej profesji, że jest znany trochę szerzej, że ma do powiedzenia też coś z innego zakresu niż tylko teologia. Czują się dumni ze swojego duszpasterza i to jest bardzo fajne.

- A koledzy pastorzy, a przełożeni? Jak na to patrzą?

- Chyba się już przyzwyczaili.

- Władze kościelne nie miały pomysłu na wykorzystanie księdza do promocji Kościoła? Byłby ksiądz świetnym gościem w telewizji śniadaniowej.

- Do tej pory tak nie było, ale gdyby taki pomysł się pojawił, przyjąłbym go z radością i potraktował jako świetną okazję do reklamy metodyzmu w Polsce. Może ktoś wpadnie na taki pomysł po przeczytaniu tego wywiadu?

- W pasji historycznej wspiera księdza żona.

- To prawda. Interesuje ją okres carskiej Rosji. Ale ostatnio napisała też spory, kilkunastostronicowy artykuł o działaniach rosyjskiej flotyli wiślanej przeciw powstańcom styczniowym. Moim zdaniem to spore osiągnięcie. Temat niezwykle ciekawy, rzadko poruszany i jeszcze napisany przez kobietę, a jak wiadomo panie zwykle nie interesują się tematami militarnymi. Żona często czyta moje prace i jest ich pierwszym recenzentem. Bardzo sobie cenię wszelkie jej uwagi. Dzięki nim moje teksty stają się lepsze, a na pewno bardziej zrozumiałe, bo moja

żona zawsze chce, aby były strawne nie tylko dla specjalistów. Dokonuje też czasem korekty tekstów innych autorów z zakresu historii wojskowej.

- Czy swoje zainteresowania udało się państwu zaszcześcić także synowi i wnukowi?

- Syn jest muzykiem. Lubi historię (to zasługa głównie żony), ale tę dawniejszą. Jeśli mielibyśmy powiedzieć, że ciekawia go militaria, to bardziej te w rodzaju zamków krzyżackich niż okrętów podwodnych. Wnuk poszedł do szkoły podstawowej, dopiero będzie kształtował swoje zainteresowania, a ma zdolności plastyczne. Pewnie, jako dziadek, postaram się mu coś niecoś przekazać.

- Zdarza się księdzu wykorzystywać swoją morską wiedzę w kazaniach?

- To zależy od czasu i miejsca. Na przykład kiedyś, podczas jednego z Tygodni Ekumenicznych przywołałem w kazaniu historię czterech kapelanów: metodystycznego, kalwińskiego, rzymsko-katolickiego oraz rabina, którzy w okresie II wojny światowej płynęli wspólnie z amerykańskimi żołnierzami na statku *Dorchester*. U brzegów Grenlandii został on storpedowany przez U-Boota i zatonał. Wszyscy wspomniani duchowni zginęli ratując rozbitków. Chciałem przez to pokazać, jak w takiej dramatycznej chwili wszystkich ich, pomimo różnic wyznaniowych i religijnych, połączyło poświęcenie dla bliźnich.

- A ksiądz nie chciałby być kapelanem?

- Jak już mówiłem – jestem pacyfistą. Poza tym nasz Kościół nie ma w tej materii w Polsce zbyt dużego doświadczenia. W ewangelickim duszpasterstwie wojskowym nie ma nawet duchownego



Ks. Wawrzyniec Markowski z żoną Aurelią na tle portu w Gdyni.

metodystycznego. Oczywiście, gdyby zaszła taka potrzeba, służyłbym swoją osobą. Na pewno miałbym z żołnierzami o czym rozmawiać i to nie tylko na tematy religijne.

- Ksiądz jednak nie tylko pisze książki, robi rysunki czy zbiera zdjęcia, ale także zaangażował się w działalność stowarzyszenia Lastadia, które zasłynęło próbą uratowania od zezłomowania okrętu raketowego *Władysławowo*. Był ksiądz nawet skarbnikiem tej organizacji. Ostatnio jednak jakby o niej ciszej. Co się dzieje?

- Stowarzyszenie powstało głównie dla ratowania *Władysławowa* i w pewnym sensie przyczyniliśmy się do tego, że okręt został zachowany, choć nie tak, jak to sobie wyobrażaliśmy. Myśmy postulowali, aby stanął w Elblągu. Choć ostatecznie trafił do Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, to jednak pozytywny szum, jaki zrobiliśmy wokół tej sprawy, spowodował, że nie został „pocięty na żyłki”. Osiągnęliśmy cel. Stowarzyszenia jednak nie rozwiązaliśmy. Nasza działalność obecnie jest trochę mniej widoczna, co nie znaczy, że w ogóle nic nie robimy. Niewykluczone, że niebawem weźmiemy na cel kolejną jednostkę, którą warto zachować dla potomności.

- Dlaczego Lastadia postanowiła ratować posowiecki sprzęt wojskowy, bądź co bądź symbol zniewolenia Polski, który na dodatek miał być wykorzystany do napaści na wolne i demokratyczne państwa Zachodu?

- *Władysławowo* należy do historii polskiej floty wojennej niezależnie od tego jaka ona była. Nie z naszej woli przecież, po II wojnie światowej, była ona związana ze Związkiem Radzieckim, czy sze-

rzej – Układem Warszawskim. Takie były wtedy realia, taki sprzęt. Nic na to nie można było poradzić. A myśmy chcieli uratować to, co mogło przepaść. Taka była potrzeba chwili.

- A nie uważa ksiądz, że w całej tej sprawie zabrakło bardzo podstawowej refleksji na ten temat? Że polscy pasjonaci nieraz fascynują się tylko samym sprzętem, danymi technicznymi, kalibrami dział, nie zauważając kontekstu?

- Rozmawialiśmy o tym. Stowarzyszenie powstawało jednak bardzo „na gorąco”, kiedy wydawało się, że już, już i przyplynie holownik, aby zabrać *Władysławowo* na zezłomowanie. Wtedy nie było czasu na takie sprawy, chcieliśmy okręt po prostu uratować. Ale potem zamierzaliśmy napisać na jego temat monografię, w której, siłą rzeczy, takie informacje jak ta do czego okręt miał być użyty – znalazłyby się.

- Ale dlaczego Lastadia wciągnęła się tak mocno w ratowanie *Władysławowa*, a nie starała się o zachowanie innych, wydawałoby się cenniejszych, zabytków nautologicznych, np. kutra pościgowego *Batory*, który ma znacznie mniej kontrowersyjną historię, a który jest najstarszym, do dzisiaj zachowanym, okrętem RP?

- Śledziłem tę sprawę. W ratowaniu *Batorego* uczestniczyło Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Okręt został wywieziony z Helu, gdzie stał wbetonowany w nabrzeże i stoi dzisiaj na dziedzińcu tej instytucji. Jego renowacji podjął się Sławomir Lewandowski, konserwator spod Torunia, znakomity fachowiec, prywatnie mój przyjaciel. W tej sytuacji nie było sensu angażować się w tę sprawę, bo już inni się nią zajmowali. *Batory* trafił w dobre ręce. W ciągu kilku dni od ustawienia ętu przed Muzeum Marynarki Wojennej, pojechałem tam i go obfotografowałem.

- A jak ksiądz ocenia fora internetowe skupiające pasjonatów spraw morskich w Polsce, takie jak choćby Forum Okrętów Wojennych?

- Sam się na nim udzielam, nieraz szukam tam i znajduję odpowiedzi na interesujące mnie pytania. Mam ogromny szacunek dla tego rodzaju miejsc, ze względu na zbiorową wiedzę, która jest tam zgromadzona i prezentowana. Szkoda tylko, że niewielu ludzi z tego środowiska pisze i publikuje coś poza tym forum.

- A nie razi księdza poziom agencji, który tam można nieraz zaobser-

wować? Nie widzi tam ksiądz dla siebie miejsca jako duszpasterz? Mógłby ksiądz, jako duchowny, łagodzić obyczaje, sprzeciwiać się chamstwu.

- W tych dyskusjach, które moim zdaniem przekraczają granice dobrego tonu, staram się nie uczestniczyć. A czy napominanie coś by dało? Obawiam się, że byłby to głos „wołającego na puszczy”. Kiedyś wypowiedziałem się w jakiejś gorącej dyskusji, na innym forum – chrześcijańskim, żeby było ciekawiej i nieźle mi się za to dostało, choć wydawało mi się, że wypowiadam się w sposób wyważony i kulturalny. Widzę tutaj zadanie bardziej dla moderatora forum niż duchownego.

- Jest ksiądz rodzyńkiem wśród polskich duchownych, jeśli chodzi o rodzaj pasji. Ale może są jeszcze inni „księża militaryści”? Może warto byłoby się skrzyknąć i zrobić jakieś ekumeniczne spotkanie?

- Przyznam, że o tym myślałem. Rzucałem takie hasło na forach internetowych, ale odzewu nie było. To ciekawe, bo jeżeli księża mogą grać w piłkę czy szachy, to dlaczego nie mogą zajmować się historią broni, czy budować modeli okrętów? Przecież nie ma w tym nic dziwnego.

Z Przemysła do Gdańska

Ks. Wawrzyniec Markowski ma 45 lat. Pochodzi z Przemysła, mieszka w Gdańsku. Jest pastorem Kościoła Ewangelicko-Methodystycznego w RP. Ukończył Wyższe Seminarium Teologiczne im. Jana Łaskiego w Warszawie i Chrześcijańską Akademię Teologiczną w Warszawie. Od dwunastu lat pełni funkcję pastora parafii metodystycznej w Gdańsku, a od czterech również w Elblągu. Jest autorem książki o bombowcu B-17 i malowaniu japońskich czołgów podczas II wojny światowej. Czeką na publikację monografii o japońskich okrętach podwodnych z tego okresu oraz pracuje nad książką o flocie sowieckiej na Bałtyku. Na swoim koncie ma wiele artykułów z zakresu militariów morskich. Pisze doktorat z zakresu historii.

Fot. Tomasz Falba

Muzeum pod żaglami

Opty, Dal, Kumka IV.
Dzięki uprzejmości władz
Centralnego Muzeum Morskiego
w Gdańsku mogliśmy obejrzeć jedno
z najszlachetniejszych polskich jachtów.

Radosław Paternoga ze swoimi jachtami.

Jednostki przechowywane są w magazynie Muzeum Wisły w Tczewie, które jest jednocześnie oddziałem Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM). Stoją obok siebie, pieczołowicie zabezpieczone w suchym i obszernym hangarze. Widać, że są w dobrym stanie. To zasługa Radosława Paternogi prowadzącego Dział Historii Wychowania Morskiego, który się nimi opiekuje. To właśnie on pokazał nam jachty. Dotykając kadłubów mieliśmy wrażenie, jakbyśmy cofnęli się w czasie.



Jacht Dal przybywa do Gdańska.



Opty na ekspozycji przed gdańskim Żurawiem.

Fot. Ewa Mejsiek, pracownia FOTO, CMM

Fot. Ewa Mejsiek, pracownia FOTO, CMM



Noc Muzeów w Muzeum Wisły w Tczewie – publiczna prezentacja *Kumki IV*, *Opty* i *Dali*.

Najstarszy jest 8,5-metrowy *Dal*. To na nim, w latach 1933-1934, Andrzej Bohomolec wraz z załogą dokonali drugiego polskiego przejścia Atlantyku. Przez blisko pół wieku jacht znajdował się w Chicago. W 1980 roku został sprowadzony do Polski i przekazany CMM.

Długi na niemal 10 metrów *Opty* nieodmiennie kojarzy się z Leonidem Teligą, który jako pierwszy Polak w historii opłynął, właśnie na nim, samotnie świat w latach 1967-1969. Potem jacht był wykorzystywany do celów szkoleniowych przez Wyższą Szkołę Morską w Gdyni. Do CMM został przekazany w 1979 roku. Przez kolejne sześć lat (wspólnie z *Dalą*) był prezentowany na skwerku przed gdańskim Żurawiem.

W 1985 roku obie jednostki oddano do renowacji, po czym trafiły najpierw do hangaru Akademickiego Klubu Morskiego w Górkach Zachodnich w Gdańsku, a dziesięć lat później do Tczewa.

8-metrowej długości *Kumka IV* w niczym nie ustępuje swoim sławnym braciom. Zbudowany w 1937 roku, jest pierwszym polskim jachtem całkowicie spawanym. Wiele wskazuje na to, że to konstrukcja pionierska również w skali światowej. Przed drugą wojną światową *Kumka IV* pływała po Bałtyku, potem słuch po niej zaginął. Jacht został odnaleziony w 2001 roku w... Białymstoku, w bardzo złym stanie. Ówczesni właściciele podarowali go CMM.

Radosław Paternoga darzy *Kumkę IV* szczególnym sentymentem, bo kierował jej renowacją. W CMM pracuje od 1998 roku. Remont jachtu był jego pierwszą większą pracą.

- Udział w tym projekcie to było dla mnie naprawdę niesamowite przeżycie - wyznaje - aby przywrócić *Kumkę* do pierwotnego stanu, zgromadziłem chyba jej wszystkie istniejące zdjęcia. Udało mi się nawet dotrzeć do projektanta i budowniczego jachtu, a przy tym znanego konstruktora lotniczego, prof. Tadeusza Sołytyka. Bardzo się wzruszył, kiedy się dowiedział, że *Kumka* przetrwała do naszych czasów.



Kumka IV w 2002 roku.

Ograniczone możliwości

Dal, *Opty* i *Kumka IV* to niewątpliwie największe ozdoby żeglarskiej kolekcji CMM. Ale nie jedyne muzealia, którymi opiekuje się Dział Historii Wychowania Morskiego istniejący w strukturze muzeum od 1967 roku. Poza żeglarstwem, dział gromadzi także pamiątki związane z historią polskiego szkolnictwa morskiego i sportów wodnych.

Obecnie zbiory liczą około 600 eksponatów. Wśród nich, poza wymienionymi już jachtami i związanymi z nimi przedmiotami, znajdują się m.in. ekspozyty ilustrujące początki polskiego jachtingu w Wolnym Mieście Gdańsku. Choć nie tylko, bo w zbiorach są także np. pamiątki z niemieckiego jachtu *Peter von Danzig*.

Warto też zwrócić uwagę na modele *Zjawy*, *Zjawy II* i *Zjawy III* – jachtów, na których Władysław Wagner, w latach 1932-1939, jako pierwszy Polak opłynął świat pod żaglami. Dlaczego warto? Bo zostały wykonane własnoręcznie przez Wagnera. Podarował je CMM jego brat.

W zbiorach znajdują się również pamiątki po innych polskich wielkich żeglarzach. Strój Krzysztofa Baranowskiego, w którym jako pierwszy Polak, na jachcie *Polonez*, w roku 1973, opłynął samotnie legendarny Przylądek Horn. Płetwa statecznika samosteru z jachtu *Mazurek*, na którym Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, w latach 1976-1978, jako pierwsza kobieta w historii, samotnie opłynęła świat pod żaglami. Bandera z *Daru Przemysła*, na którym Henryk Jaskuła, w latach 1979-1980, jako pierwszy Polak, za-

mknął samotnie Wielką Pętlę bez zawiązywania do portów. I wiele, wiele innych.

Niestety, tylko niewielka część zabytków znajdujących się w zbiorach Działu Historii Wychowania Morskiego pokazywana jest publicznie. Niektóre pamiątki prezentowane są na wystawach w głównej siedzibie CMM na Ołowiance w Gdańsku, inne jak choćby bojer *Ludowy-8* eksponowany jest w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich, które jest także oddziałem CMM. Co jakiś czas organizowane są wystawy czasowe poświęcone tematowi, którymi zajmuje się Dział Historii Wychowania Morskiego.

- Największą naszą bolączką jest brak miejsca na urządzenie stałej ekspozycji - mówi Radosław Paternoga. - Bez tego nie możemy nie tylko pokazywać eksponatów, ale mamy także ograniczone możliwości gromadzenia nowych zabytków. Oczywiście teoretycznie możemy włączyć do zbiorów jakiś kolejny jacht. Tylko co z nim potem zrobimy? Gdzie będziemy przechowywać? Gdzie pokazywać? Nawet te magazyny, które mamy, powoli nie wystarczają.

CMM radzi sobie jak umie najlepiej. Przechowywane w Muzeum Wisły w Tczewie jachty *Dal*, *Opty* i *Kumka IV* pokazywane są „na życzenie”. Kiedy ktoś chce je obejrzeć, może to uczynić po wcześniejszym ustaleniu z pracownikami muzeum. Jednostki były także pokazywane podczas Nocy Muzeów w 2008 i 2010 roku.

Paternoga przyznaje jednak, że wszystkie te rozwiązania to półśrodki. Najlepiej gdyby w końcu powstał, w ramach CMM, odrębny oddział z własnym gmachem zajmujący się prezentowaniem dziejów polskiego żeglarstwa. Słowem – Muzeum Żeglarstwa.

Pomysł utworzenia w naszym kraju tego rodzaju placówki pojawił się jeszcze przed drugą wojną światową. Po wojnie wielokrotnie zabiegano o to CMM. Według zmieniających się koncepcji, Muzeum Żeglarstwa miało być zlokalizowane w Gdańsku, Sopocie, Jastarni, a nawet Swornegaciach.

Czas na Muzeum Żeglarstwa

Iskierka nadziei zatliła się mocniej dopiero w 2009 roku. Gdynia, z inicjatywy prezydenta miasta Wojciecha Szczurka, podpisała wtedy z ministrem skarbu państwa list intencyjny w sprawie prywatyzacji Dalmoru, dawnego przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich, które



Modele jachtów Zjawa, Zjawa II i Zjawa III wykonane własnoręcznie przez Władysława Wagnera.

dysponuje atrakcyjnymi działkami w samym centrum miasta.

„Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku (CMM) realizujące politykę ministra kultury i dziedzictwa narodowego w zakresie m.in. zachowania dziedzictwa kulturowego w sferze polskich tradycji morskich, zgłasza konieczność zorganizowania w Gdyni - żeglarskiej stolicy Polski „Muzeum Żeglarstwa Polskiego”, jako oddziału CMM. Działania służące realizacji tej idei mają już blisko 30 letnią tradycję.

CMM gromadzi unikatowe eksponaty, w tym słynne polskie jachty *Dal*, *Opty*, *Kumka IV* oraz wiele innych cennych pamiątek. Większość z nich jest przechowywana w magazynach i nie służy celom, dla jakich powołane jest CMM.

Miasto Gdynia w pełni popiera inicjatywę CMM. Basen Prezydenta i Nabrzeże Kutrowe (ex Nabrzeże Wilsona) to kolebka polskiego żeglarstwa morskiego. Tu produkowano jachty, zakładano kluby żeglarskie, organizowano targi sprzętu żeglarskiego i regaty morskie, przygotowywano rejsy – w tym wyprawy wokół Ziemi, stanowiące dziedzictwo kulturowe Polski.

Wydarzenia te są silną i pożądaną inspiracją dla współczesnych żeglarzy. Optymalnym miejscem lokalizacji siedziby Muzeum Żeglarstwa Polskiego jest działka usytuowana w niezabudowanej strefie Mola Rybackiego – wzdłuż Nabrzeża Islandzkiego” - głosi punkt 4 listu.

- To wielki krok naprzód - mówi dr Jerzy Litwin, dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. - Po raz pierwszy pojawiła się realna szansa, aby Muzeum Żeglarstwa wreszcie powstało. Na razie nie dysponujemy funduszami na realizację przedsięwzięcia, więc nie wiadomo, kiedy uda się je sfinalizować. Póki co, na Politechnice Gdańskiej, powstaje praca magisterska, która ma zawierać pierwszą wizję placówki.

Utworzenie Muzeum Żeglarstwa nie będzie prostą sprawą. Nie tylko ze względu na finanse. Paternoga podkreśla, że podobnej instytucji próżno szukać gdzie indziej. Ale warto próbować. Historia polskiego żeglarstwa, choć nie tak bogata jak innych nacji, warta jest zachowania i atrakcyjnego, nowoczesnego pokazania.

- Nigdy nie byliśmy bliżej realizacji pomysłu budowy Muzeum Żeglarstwa niż teraz - jest przekonany Radosław Paternoga. - Musi się udać.

Tymczasem gromadzenie zabytków ciągle trwa. Wiele pamiątek czeka na zabezpieczenie. Wciąż napływają nowe. Wśród tych obrazujących czasy najnowsze jest choćby ponton *Cena strachu*, na którym Arkadiusz Pawełek, w 1998 roku, jako drugi człowiek na świecie, samotnie przepłynął Atlantyk.

Tomasz Falba

Dzieci Chopina, czyli...

Moja Szkoła pod Żaglami



Żeglarstwo kochałem od zawsze. Jako maluch godzinami mogłem patrzeć na żagłówki sunące po tafli jeziora. Marzyłem, żeby znaleźć się na ich pokładzie. Spełniło się. Kilka lat później, trzymając w ręku przetartą linę i odrapany rumpel, płynąłem odwiedzając niewidoczne z brzegu zakamarki jeziora. I marzyłem o pływaniu po morzu. Spełniło się.

Pamiętam moment, kiedy oddawaliśmy cumy. Rodzina została na kei, na mostku stał kapitan z szelmowskim uśmiechem, bardzo rad, że dostał specjalną zgodę na wyjście z portu w Szczecinie pod pełnymi żaglami.

Też się uśmiechałem. Wszedłem na wanty i z dumą godną Jacka Sparrowa patrzyłem na horyzont. Już po chwili jednak moja facjata zabarwiła się na kolor określany w katalogach z farbami jako „dzikość zieleni”. Zostałem zmuszony do zejścia z want i zawieszenia się na relin-

gu, oferując całe moje śniadanie Władcy Mórz. To był pierwszy raz, kiedy morze dało mi do zrozumienia, że absolutnie nie znosi pychy.

Fryderyk prędkii

Naszym pierwszym portem było Falmouth. Przy wejściu do basenu portowego zobaczyliśmy fregatę *Sørlandet*. Uznaliśmy, że *Chopin* nie może być gorszy, toteż do klarowania żagli przyłożyliśmy się szczególnie. A następnie zaprzyjaźni-

liśmy się z załogą, którą okazali się Kandydycy pływający w ramach międzynarodowej szkoły pod żaglami. Sam statek pływał pod norweską banderą. Po bardzo przyjemnej integracji wypłynęliśmy w kierunku Madery. To miał być lekki przelot. Słońce świeciło coraz mocniej, wiatr wiał całkiem przyzwoicie, a fala była delikatna. Idealne warunki na zrobienie czterech sprawdzianów i dziesięciu kartkówek! Chyba nigdy w życiu się tyle nie uczyłem. Rekord padł 4 października. Odrabiałem lekcje od 14.30 do 20.30. W tym półtorej godziny na wachcie, aż trzeci oficer zapowiedział, że jak mnie jeszcze raz zobaczy uczącego się na służbie, to wszystkie zeszyty wylądują za burtą.

Kotwice rzuciliśmy w Porto Santo, które okazało się rajem na ziemi. Mieliśmy pięć godzin na zwiedzanie, całkiem sporo... W Szkole pod Żaglami nauczyliśmy się tak wykorzystywać czas, że jedna godzina służyła nam za cztery. Pomimo całego uroku wyspy, czegoś jednak bra-

kowało, głównie męskiej części załogi. Gdzie się podziały piękne Portugalki? Nie widzieliśmy ani jednej w naszym wieku. Pozostało tylko podnieść kotwicę i ruszyć do Machico, do którego mieliśmy dojść wczesnym rankiem.

Dla kapitana wczesny ranek oznaczał godzinę czwartą. Biorąc pod uwagę fakt, że skończyłem wachtę po północy, nie byłem zbyt szczęśliwy. Półżywy wszedłem na reję i sklarowałem foka. Wszyscy starali się wykonać robotę jak najszybciej, aby tylko móc z powrotem położyć się spać.

Wstaliśmy znów na pobudkę o 06.30. Pędem na śniadanie, a później na ląd. Czas wolny do 14, bo o 15 *Fryderyk Chopin* już płynął kursem na Wyspy Kanaryjskie.

Dzień później podaliśmy cumy do nabrzeża w Santa Cruz, a po drodze odwiedziliśmy jeszcze portugalski Park Narodowy na bezludnej wyspie! Nie można odmówić *Fryderykowi* prędkości.

Plan obejmował trzydniowy postój. Załoga uczniowska nie mogła pohamować radości.

Pierwszego dnia wszyscy robili co chcieli, następnego poszliśmy w miasto. Pierwszy zakup – piłka w sportowym sklepie,

niecałe 4 euro. Po dwudziestu minutach grania wpadła za falochron. Kupiliśmy następną, ale wkrótce spotkał ją los poprzedniczki. Uznaliśmy, że keja nie należy do najlepszych miejsc na grę...

Na statek dosiadło się dwóch Amerykanów, obydwaj byli żołnierzami. Od razu ich polubiliśmy. Mike miał około dwudziestu pięciu lat, Samowi dałbym górą sześćdziesiąt. Jak się okazało kończył siedemdziesiąty szósty rok życia.

Kolejnego dnia postoju w Santa Cruz miałem kambuz. Kiedy okazało się, że wyjście do miasta jest o 20, a powrót o 22, narzuciłem takie tempo pracy, że aż sam zdziwiłem się, że można tak szybko pracować. Jeszcze ultraszybki przysznicki i w najlepszej koszuli ruszyłem na poszukiwanie Hiszpanek.

Udało się. Nigdy nie widziałem tylu pięknych dziewczyn w jednym miejscu. Kiedy z chłopakami wróciliśmy na statek i głośno zachwycaliśmy się urokami Wysp Kanaryjskich, nasze dziewczyny nie wydawały się szczęśliwe.

Mieliśmy odejść rano, z nowym kapitanem. Tak też się stało. Na pełnych żaglach ruszyliśmy na Los Cristianos. Sta-

liśmy w porcie tyle, ile było potrzeba do zejścia kapitana Baranowskiego i kilku innych osób ze statku. Wyjścia na ląd nie było. Od razu pomknęliśmy do miasta Kolumba – San Sebastian.

W przerwach między przelotami uprawialiśmy zapasy. Nauczycielem był Mike. Świetna okazja, aby się wyżyć, dlatego zapasy na pokładzie *Fryderyka Chopina* cieszyły się dużym zainteresowaniem – zarówno ze strony chłopaków, którzy w tych zapasach brali udział, jak i dziewczyn, które przychodziły popatrzeć.

W San Sebastian najsłynniejszą budowlą jest wieża Kolumba. Podobno lubił w niej spędzać czas z kobietami... My mieliśmy wolne przed czekającym nas poważniejszym przelotem na Wyspy Zielonego Przylądka. Wyruszyliśmy późnym popołudniem.

Unikatowy Mieszko

Dzwonek na alarm do żagli poderwał całą załogę. Rzuciliśmy wszystko i wybiegliśmy na pokład. Stoimy na dziobie gotowi do manewrów, a bosmana nie ma. Czas leci. Kapitan Barański zaczyna się



Kapitan Krzysztof Baranowski.



Nocna praca na rejach.



Sztorm na bukszprycie (dziewiątka).



Mycie pokładu.



Lekcja w klasie.



Wpięci do life liny przy sztormowej pogodzie - najlepsza pozycja na chorobę morską.



Praca przy żaglach na trumsrei, 37 metrów nad pokładem.



Nauka zaplatania szplajsów pod okiem bosmana.



Poranne podniesienie bandery przy sztormowej pogodzie, gdzieś na Morzu Północnym.



Wachta kambuzowa, raz na 10 dni, od 6 rano do 22. Przygotowanie posiłków dla 50 osób.



Kajuty na Chopinie do przestronnych nie należą.



Wejście po wantach na reje.



Odrabianie lekcji na pokładzie.



Kadra i uczniowie.



Praca na rejach.

denerwować. W końcu uznaliśmy, że nie możemy czekać. Jeden z nas podniósł do góry rękę, na znak, że jesteśmy gotowi.

- BRASOWAĆ NA BAJDEWIND LEWEGO HALSU!!!

Udało się. Jesteśmy pierwszą wachtą, która samodzielnie wykonała manewr. Bosman, jak się okazało, oglądał film w słuchawkach i nie usłyszał alarmu.

Dopływamy na Sal. Słowo „zadupie” nabiera nowego znaczenia. Nie ma tu kompletnie nic! Ale w „mieście” panuje specyficzny klimat, więc w gruncie rzeczy podobało mi się. Pieniądze są tu traktowane jak nigdzie... Jeden z moich kolegów zapłacił w sklepie 20 escudo za bułkę. Kolejny 20 escudo za dwie bułki. Jeszcze inny tyle samo za cztery. Najlepiej wyszedł na tym Filip, który za dwie bułki rzucił na ladę 20 euro. Pani wydała mu dwa banknoty po 10.

Kolejny kurs - na Praia, na wyspie Santiago. Trzeba tam było chodzić dużymi grupami, w przeciwnym razie traciło się w dziwnych okolicznościach telefon, pieniądze, biżuterię...

Ponieważ byłem kompletnie splukany i nie miałem pieniędzy nawet na jedzenie w knajpie, postanowiłem sprzedać tubylcom banknot dziesięciozłotowy. Miejscowa ludność uznała, że Mieszko I prezentuje się wybornie na „unikatowym banknocie”, a ja w restauracji zamówiłem bardzo dużą porcję jedzenia. Wypłynęliśmy pod wieczór. Kurs - Karaiby!

Trzynastodniowy przelot przez Atlantyk zasługuje na osobny artykuł. W skrócie była to szkoła, akcje, o których nie powinienem pisać, wachty, próbne testy gimnazjalne, imprezy, ciekawe sytuacje damsko-męskie. Po tym wszystkim dotarliśmy na Dominikę.

Podczas podchodzenia na kotwicowisko dostałem sms od dziewczyny

z *Sørlandeta*. Od razu rozpocząłem żywiołą dyskusję z kolegą na temat walorów estetycznych jego autorki.

Zapomniałem, że stoję za sterem. Dopuszczalne zejście z kursu wynosiło przy tej pogodzie dwa stopnie. Ja zszedłem dwadzieścia. Oczywiście na mostku pojawił się oficer. Nie muszę mówić, że nie był zadowolony...

- Nie ma wyjścia na ląd, dopóki nie umyjecie pokładu!

- Tak jest, panie kapitanie!

Kto tylko mógł, rzucił się rozwijać węże, odkręcać zawory, przygotowywać szczotki i wiadra.

Uwinęliśmy się wyjątkowo szybko. Ponieważ do odejścia pontonów było ponad pół godziny, zaczęliśmy się wygłupiać.

- Jeleń, proszę oblać Anitę.

- Czy to jest polecenie służbowe, panie bosmanie?

- Jak najbardziej.

Chwilę później z ubrania Anity można było wyciskać wodę.

Bawiliśmy się w najlepsze, laliśmy gdzie popadnie, aż w końcu nasze wrzaski zwały kapitana.

Akurat trzymałem wąż. Nie zauważyłem go. Prosto w niego poleciały dziesiątki litrów morskiej wody. O mamó, ile ja się go naprzeczesałem...

W czasie naszej żeglugi po Karaibach odwiedziliśmy Dominikę, Carriacou, Union, Mayero, Bequię, Sint Marten, Saint Lucię, Wyspy Święte i Ford-de-France na Martynice, będący naszym portem przeznaczenia.

• • •

W czasie rejsu Szkoły pod Żaglami przeżyłem najlepsze trzy miesiące mo-



Przejście pod mostem na Kanale Kilońskim.

jego życia. Nie zapłaciłem absolutnie nic. Była to nagroda za pomoc niesioną innym. Kto może dostać się do Szkoły? Każdy, kto tylko ma chęć i jest w odpowiednim wieku, czyli ma 15 lat. Szkoła pod Żaglami daje możliwość przeżycia wspaniałej przygody, nauczenia się współpracy z innymi ludźmi, zmiany charakteru na lepszy, zwiedzenia świata.

Czy jeszcze kiedyś wrócę na żaglowiec? Na pewno! Niektórzy mówią, że to już zamknięty rozdział. No i co z tego? Przecież zawsze można cofnąć się o te kilka stron i zacząć czytać jeszcze raz.

Kuba Jeleński

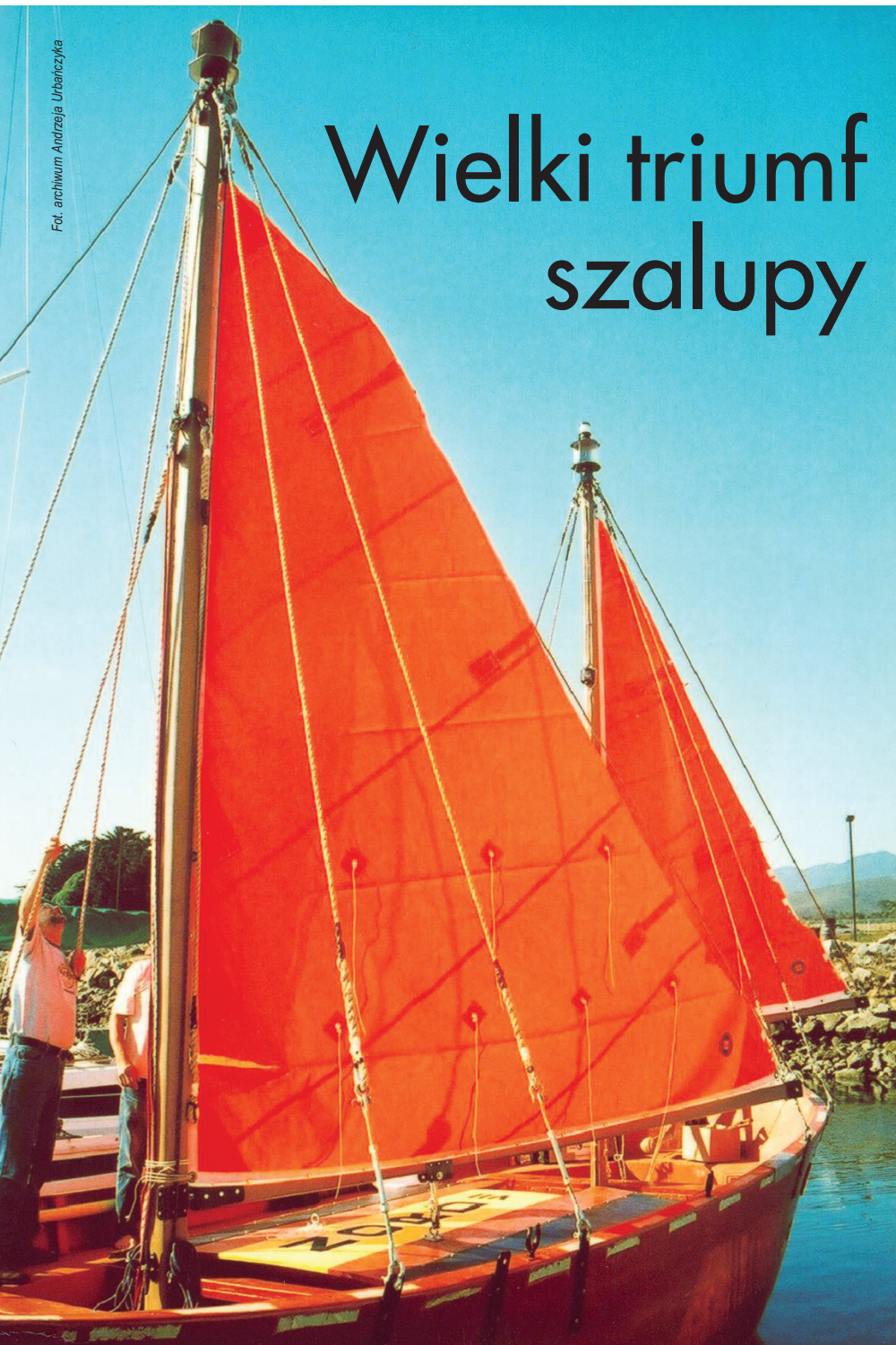
i

Autor ma 15 lat, jest uczniem gimnazjum nr 2 w Grodzisku Mazowieckim. Brał udział w rejsie na *Chopinie* w 2010 roku i w 2011. Kocha żeglarstwo i marzy o wypłynięciu na „szersze wody”.

Sama gracia w fiberglasie

Wielki triumf szalupy

Fot. archiwum Andrzeja Urbańczyka



Żagle na maszcie.

Cała historia zaczęła się 1 marca 2003 r., gdy otrzymałem na urodziny szalupę ratunkową. Taką jak w „Titanicu” Jamesa Camerona. Wróciłem właśnie, po pięciu miesiącach żeglugi sekwojową tratwą przez Północny Pacyfik, na suchy ląd i moja, najwspanialsza w świecie żona uznała widać, że pora bym znowu wyruszył na ocean.

Sto mil od Stockton, w samym środku Kalifornii, gdzie znajdował się ów prezent, ciężarówka z tablicą rejestracyjną URBANIA (moje szkolne przezwisko - A.U.) przefrunęła w niecałe dwie godziny. W tym czasie małżeński duet śpiewał na przemian „Wesołe jest życie staruszka” i parafrazę przeboju „Mieliśmy wtedy po siedemdziesiąt lat”. Ta druga piosenka to oczywiście masochistyczna przesada, byłem grubo młodszy, mając zaledwie 67 wiosen.

Nie potrafię powiedzieć, z jakiej przyczyny, ale pewnie dlatego, że na morza i oceany nie wszedłem przez dywan Yacht Clubu, ale przez dechy rybackiej przystani w Łebie – uwielbiam to co prawdziwe. Dla sztormów poczęte – dębowe barkasy o zgrzebnych, sto razy zszywanych żaglach. Woniejące rybą i ropą kutry – przerdzewiałe i tego poobijane. Szalone tratwy Heyerdahla – najbardziej niezwykłego człowieka, jakiego spotkałem na tym nieszczęsnym globie. Kocham wręcz smołowane liny, beki solonego śledzia, grube swetry – polatane jak budżet rybołapa, wodę czystą, portowe panie, a ponad wszystko zaś ratunkowe szalupy...

Więc ta szalupa, nic dziwnego, natychmiast schwyciła mnie za bebechy siostrzanym uściskiem. Z daleka różowa, jak niewinna dziewczyna po pierwszym pocałunku. Ale, jak podejdziesz, żarłocząco pomarańczowa i mocna niczym zawodnik sumo. Dziób, rufa, kil i wszystkie detale, którymi przecież nie będę Czytelników zamęczał – sama gracia w fiberglasie i lśniących stalowych łączach.

Dziewięć metrów długa, trzy szeroka, wysoka metr z dodatkiem... W środku komory pływalnościowe – ocean nie zatopi Siostry, nawet gdyby chciał. Siedem ław, na których, gdy już wszystko szlag trafi, klapnąć mogą wygodnie ci, którzy zawierzą jej życie. Krystyna kupiła szalupę, gdy osierocona po pocięciu na złom macierzystego statku, poszła pod licytacyjny młotek.

Lloydowska mosiężna tabliczka: Stocznia MASECO. Numer konstrukcji – 1803. Budowa – 4.12.1968. Pojemność – 74 osoby. Ciężar pustej łodzi 2724 kg. Ciężar pełnej łodzi – 8938 kg. I tak dalej...

Na dziobie – nie złożonymi kulfonami, ale roboczym, szablonowym natryskiem: *Cape Girardeau* – nazwa statku, którego załóg strzegła przez 35 lat. Tak, tego statku nie ma już, poszedł na drobne. Jego ludzie w emeryturę i na cmentarze. Ale ty, sieroto, nie będziesz się tułać po wrakowiskach.

Ta moja Siostra przynosi coś w rodzaju wiana. Sześć masywnych, modrzewiowych wiosel, solidnie zbutwiałe zawiasowy ster i 100 galonów dieslowskiego oleju.

Podstarzałe paliwo, po przefiltrowaniu, pozwoliło nam przez miesiąc omijać stacje benzynowe. Natomiast wywalenie z szalupy gigantycznego silnika, kosztowało tyle, ile owe stacje wyrwyją mi z portfela przez cały rok...

Pierwsze rendez-vous trwa niemal do północy. Aby mieć z tych urodzin – nim kur zapieje – coś dla ciała, zajeżdżamy do „Gulden Duck”, na uroczystą kolację, po której utuli nas hotel „Magnificent Stockton”. Zanim jednak zaczęliśmy fetować – wychodząc z portu – zabłąkanym, fioletowym markerem, napisałem na burcie: *Nord VII*. Nawet dosyć równo wyszło.

Kompletny wariat to ja jednak nie jestem

Rozczarowanie dla tych, którzy myślały, że jestem szalony i utopię się, zanim skończę tę opowieść. Że zginę, albo co najmniej stracę szalupę w bezkresnym oceanie. Wolnego koledzy!

Miałem zaledwie 21 lat, gdy przepląnąłem z trzema towarzyszami Bałtyk świerkową tratwą *Nord*. A była to wrednie sztormowa pora, gdy łatwiej było przepląnać morze niż na nie wyruszyć... Wtedy też napisałem pierwszą z czterdziestu książek.

Miałem lat 35, kiedy z Gerardem – morowcem (rannym swego czasu pod Stalingradem), otwartą, drewnianą szalupą *Nord II* przebyliśmy Atlantyk, mordując się 30 dni z Las Palmas do Barbados. W trzy lata później, jedynie z przegowanym druhem, kotem Myszołowem, na niewielkiej ośmiometrowej *Nord III* pokonałem dziewiczą dla naszych żagli trasę San Francisco - Hawaje - Jokohama. Powrotny non-stop: Jokohama - San Francisco, 49-dniowy skok, był pierwszym polskim żeglarskim rekordem Guinnessa.

Wciąż przed pięćdziesiątką, ale już z dwunastoletnim Myszołowem, dziewięciometrową *Nord IV*, w trzech ogromnych susach, okrążyłem świat: San Francisco - Darwin - Kapsztad - Panama - San Francisco. Już po półmetku życia, usiłowałem wielką *Nord V* opłynąć świat non-stop, w ciągu stu dni. Trzy razy próbowałem i trzy razy mi się nie udało. W odwecie, po sześćdziesiątce, wraz z nieustraszonym Kanadyjczykiem Andre, przebyliśmy na 16-tonowej *Nord VI* – tratwie z siedmiu sekwojowych pni, Północny Pacyfik, cze-

go nikt jeszcze nie dokonał. Niemal siedem tysięcy mil, w pięć miesięcy, prawie dwa razy tyle co *Kon-Tiki*. Rzecz przyniosła mi drugi rekord Guinnessa.

Łącznie przeżeglowałem 120 tysięcy mil, zwykle sam, na jachtach, tratwach i w otwartych łodziach. Jeśli dodać do tego wyprawy na Antarktydzie, Wyspie Wielkanocnej, Tahiti, Hawajach i w Północnej Skandynawii, nurkowanie, wspinaczkę, latanie oraz inne, pomniejsze pasje – nie ma na mnie silnych.

The Szalupa Expedition

Szalupę przewieźliśmy do naszego niewielkiego Half Moon Bay (wszystkiego dwadzieścia tysięcy, ale za to rogatych dusz) gigantyczną platformą. Firma nie wypisała wprawdzie oficjalnego biletu, sądząc jednak po kosztach, musiała to być podróż klasą pierwszą i to de lux. Równie atrakcyjny rachunek wystawił operator dźwigu – ogromny Big Ed –

pseudo „Drapieżca”. Miły ten człowiek, żonglujący swego czasu sekwojowymi pniami *Nord VI*, za całkiem umiarkowaną opłatą, zassał teraz znacznie lepiej: - Od lokatora Księgi Guinnessa nie ośmieliłbym się wziąć mniej - wypalił, szczerząc swoje 32 bezbłędne zęby.

Żagle zamówiłem na rok przed planowanym wyruszeniem szalupy. Tak jak zawsze, u Lee Sails w Hong Kongu. Tym razem pięć sztuk, oczywiście tego samego koloru co szalupa. Dwa sześciometrowe maszty sklepiłem, podobnie jak uprzednio maszty tratwy, w naszym wielkim livingroomie. Humor, którego nigdy nam nie brakuje, zamienił maszty w stół wigilijny, mogący ugościć lekko dwunastu apostołów wraz z ich girlfriends.

Również własnoręcznie zbudowałem, z superlaminatu o czterocentymetrowej grubości, „na moc i jeszcze raz na moc” nowy ster. O tym sterze „na moc i jeszcze raz na moc” piszę nie bez przyczyny, ale wszystko we właściwym czasie.



Fot. archiwum Andrzeja Urbańczyka

Ewakuacja...

Do życia na sucho – bowiem pokrycie szalupy pokładem uznaliśmy jedno-myślnie za zhańbienie Siostry – wmontowana została mini klitka dla trzech ludzi. Tak niska, że trzeba się było do niej wczolgiwać. Plus minus kubatura i luksus szafki w woju lub akademiku. Nikt jednak nie mógł drwić z dwu wielkich baterii słonecznych, produkujących elektryczność dla oświetlenia *Nord VII* i dla łączności radiowej.

Wyposażona oraz odmalowana, szalupa prezentowała się bojowo i w „pełnej dzielności morskiej”. Jej niecodzienność i krzepa zachwycała żeglujących przez Half Monn Bay namolnych turystów. Ale też, co o niebo ważniejsze – zyskała uznanie zawsze życzliwego nam Dana Temko – morowca i kapitana lokalnego portu.

Kolejna, już nie wiem która, moja wyprawa, została ochrzczona polsko-amerykańskim i niesztampowym mianem „THE SZALUPA EXPEDITION”. Miała przypomnieć wyjątkową dzielność morską szalup. Salutować kończącej się, dwustuletniej służbie szalup w ratowaniu życia na morzu, podczas której ocalały tysiące istnień ludzkich. Kończącej się, bowiem łodzi ratunkowe niemal w całości zastąpione zostały tańszymi i zajmującymi mniej miejsca tratwami pneumatycznymi, swego rodzaju prezerwatywami dla tuzina ludzi. Rejs miał przypomnieć o szalupie kapitana Blytha ze statku *Bounty*, szalupie Shackletona, zamarniętych



Andrzej Urbańczyk na pokładzie.

łodziach ratunkowych tragicznego *Gustloff*, dzielnej *Chatce Puchatków*, drewnianej *Nord II*. Miał też pokazać, że są jeszcze „chłopcy z kwaśnego ciasta” – jak mówił Jack London, że nie żeglujemy już tylko po Adriatyku i Karaibach – wyposażeni w lodówkę, kuchenkę mikrofalową i awiomarin.

Łatwo zgadnąć, iż wyprawa otwartą łodzią przez Pacyfik zakołysała miasteczkiem i nie tylko. Chętnych oczywiście nie brakowało. Większość fotografowała się

„na tle”, w bohaterskich minach i sztormowym okryciu. Wybywała jednak szybko, gdy pojmowała, że niestety trzeba będzie wypłynąć naprawdę...

Do tuzinów tych, którzy stchórzyli, nie dopisali się dwaj odważni znad Wisły – Wojciech i Stanisław. Sympatyczni obywatele Trzeciej Rzeczypospolitej, mogący być moimi synami, a gdybym w młodości był bardziej śmiały – wnukami. Zebrane telefonicznie rejsowe opinie, były pochwalne. Mimo to nie obyło się bez podpisania cyrografu: „Jestem doskonałego zdrowia”. „Wiem co mnie czeka”, „zwalniam od odpowiedzialności za utratę zdrowia, obrażenia, śmierć a nawet gorzej”. Etcetera...

Styl i tempo przybycia do Kalifornii obu amatorów prawdziwej przygody, pogłębiły moją dla nich sympatię. Po „wieczorku zapoznawczym” w naszym domu oraz bezceremonialnym przejściu na „ty”, Wojciech i Stanisław zamieszkali na *Nord VII*, kołyszącej się już w porcie w pełnej gotowości i krasie. To co nazywamy kuchnią okrętową, zaczęło wydawać posiłki, a biało-czerwona załopotala nad szalupą. Miała być to próbka trudności rejsu i finalny test załogi.

W ciągu kilku dni załadowaliśmy żywność i wodę, nie zapominając oczywiście o kompasie, sekstansie, radiu, tratwie ratunkowej, mapach i dziesiątce rzeczy, bez których strach wprost wyruszyć na ocean.

1 września, w piątek, podniosłem na maszt przyznaną wyprawie banderę Explorers Club of America i przysłałem mi



• Uwielbiam to co prawdziwe...

swego czasu, dla wyprawy tratwą, a wciąż w jednym kawalku, flagę ONZ. Krystyna ochrzciła *Nord VII* szampanem, którego resztki udało się nam sprytnie skolekcjonować. Cumy opadły na keję. Dan Temko zawołał gromko: „Good luck boys”. Niewielki holownik wyprowadził szalupę poza biegnące tuż koło Half Moon Bay tory statków pędzących do i z San Francisco. Był pogodny wieczór, zachodzące słońce pożegnało nas, wskazując drogę na zachód. Zostaliśmy sami...

W trudzie, niczym para szkap

Po tej liczbie mil, jaką miałem za sobą, owe góry wody, wiatr, huk oceanu nie robiły już najmniejszego wrażenia. Natomiast niezmiennie było uczucie ulgi, odprężenia, jakie po kilku miesiącach ostrej roboty, przynosi wyjście w ocean. Nic więc dziwnego, że czułem się wyzwolony. I że raczej głośno wykrzykiwałem najróżniejsze, nie zawsze najbardziej cenuralne, wiwaty.

Nocą wiatr stęzał i fale, coraz większe, zaczęły znosić szalupę, zagładając co pewien czas do jej wnętrza. Byliśmy przygotowani na te wizyty. *Nord VII* trzymała kurs 240 stopni, a nasz mini-kambuz przyrządzał gorące, choć proste dania. Szybko jednak okazało się, że jestem jedynym biesiadnikiem specjalów. Neptun dobrał się do moich towarzyszy. Cierpieli – nie tracąc jednak, na szczęście, zdolności pełnienia wacht sterowych.

Niestety – choroba morska Stanisława przybrała charakter chroniczny. Marzyłem się tym oczywiście bardzo, współczując szczerze. Wypada powiedzieć, że chorujący na morzu wzbudzają u mnie swego rodzaju podziw i szacunek dla ich uporów. Sam bowiem raczej zrezygnowałbym z żeglowania – wyprowadzając się w wysokie Tatry.

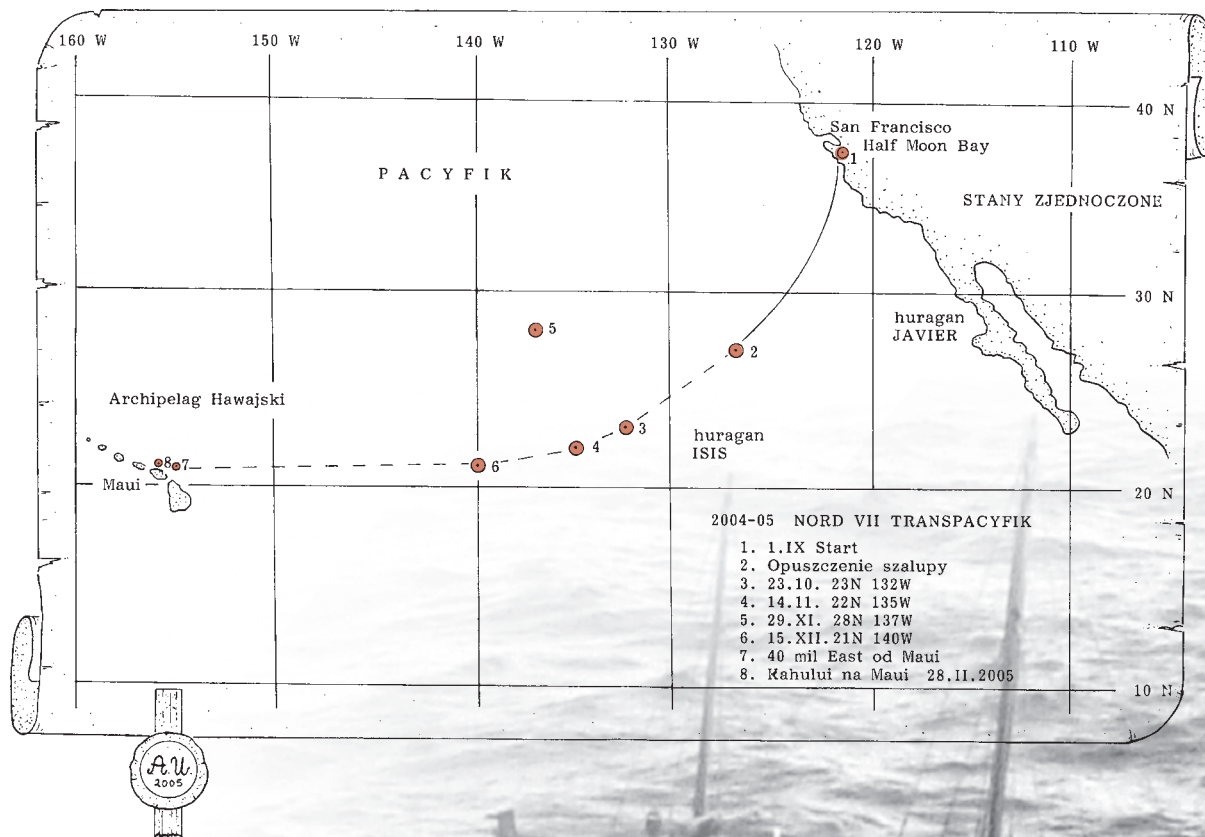
Fortunnie, pogoda była znośna, zgodna z letnio-jesienną porą na Północnym Pacyfiku. Po kilku dniach, gdy – ku najwyższej radości zorientowałem się, że Neptun zaczyna jednak odpuszczać za-

łodze – Stanisław wyznał, że jest poważnie chory. Nie znam się na chorobach i nie będę się wdawał w szczegóły. Tragiczne było, że prosił o jak najszybsze przekazanie na którąś z przepływających jednostek. Strata załogi zagrażała naszej wyprawie. Szanse spotkania statku na północnym Pacyfiku są znikome. W dodatku, nawet przy dobrej pogodzie, przejście z szalupy (poziom oceanu) na pokład statku (kilka pięter wyżej), jest ryzykowną akrobacją.

Dla uniknięcia zadrażeń, nie przypomniałem o cyrografie, w którym Stanisław gwarantował doskonały stan zdrowia. Trzy osoby stanowiły minimum załogi i żegluga we dwójkę oznaczała 12 godzin pracy przy sterze. W moim przypadku dochodziły do tego obowiązki nawigatora, operatora radio, kuka...

Następnego dnia Stanisław powtórzył, jeszcze bardziej stanowczo, prośbę o ewakuację. Jedynym wyjściem było wezwanie pomocy Coast Guard* – operacja bardzo mało zaszczytna, której ni-

Rejs szalupy Nord VII



Nord VII na oceanicznych falach.

gdy dotąd nie skosztowałem. Dodatkowy aspekt afery: wprawdzie „ratownictwo życia na morzu” – jak określa to prawo morskie – jest bezpłatne, rzecz nie bywa jednak aż tak prosta. W przypadku eskapad ryzykownych, za jaką można było uznać nasz rejs, roszczenia mogły pójść w setki tysięcy dolarów.

Z jednej strony musiałem ratować wyprawę, w którą włożyłem serce, rok pracy i niemałe pieniądze. Z drugiej jednak, miałem moralny obowiązek troski o załogę. Moja decyzja brzmiała: „Wyruszyłeś chłopie na własne ryzyko i ponosisz je. Szalupa ma podstawowy zestaw leków, ma łączność radiową z systemem konsultacyjnym MAS**. Musisz znieść chorobę i dać sobie radę. Jeśli jednak stwierdzisz, że stan twój wymaga natychmiastowej pomocy lekarskiej, wezwę Coast Guard. Nawet jeśli oznacza to koniec całej wyprawy”. Stanisław, bez wahania wpisał odpowiednie oświadczenie do dziennika pokładowego.

Kliknąłem telefon satelitarny (drobne dwa dolary za minutę), aby przez dobę wymieniać z lądem niewesołe informacje.

Coast Guard domagał się, abyśmy zawrócili – było to jednak niewykonalne. Pasat i Prąd Północnorównikowy niosły nas wprost na zachód. Coast Guard robił co mógł, aby znaleźć jakiś statek w pobliżu – takiego jednak nie było. Wreszcie, nie mając innego wyjścia, wysłał ku nam specjalną jednostkę ratunkową *Rescue Nord VII* zawróciła na wschód i tłukąc się piekielnie pod fale, próbowała, choć symbolicznie, wlec się ku kontynentowi.

Wkrótce, mimo że wypadło to akurat nocą, szalupa szczęśliwie spotkała się z *Rescue*. Przy nieźle wzburzonym oceanie, udało się nam przekazać Stanisława na pokład ratownika. Nie obyło się, niestety, bez kilku solidnych uderzeń jednostki o naszą burzę. Szalupa była jednak pancerniej mocy i nie mogło się jej stać nic złego. Tak przynajmniej sądziłem...

Coast Guard stawał oczywiście na głowie, by zrobić nas winnymi. Na szalupę zwała się wataha uzbrojonych po zęby ludzi, z bezlikim wymagań, pretensji, poleceń. Jednak, raz jeszcze wygrała moja, podobno przysłowiowa, ostrożność. *Nord VII* miała komplet niepodważalnych dokumentów. EPIRB***, atestowaną tratwę ratunkową na sześć osób, wymagane dwa koła ratunkowe, pięć pasów, dwa nadajniki UKF, rakiety, rezerwę wody, żywność, apteczkę i sto innych gratów...

- Ta szalupa jest niezwykła i zazdrośnie ci jej! Nie widziałem tak wyposażonej jednostki. Jesteście absolutnie w porządku - zawołał, przekrzykując wiatr Bill McGuire, zwalniając mnie od odpowiedzialności za koszt akcji. - Ta szalupa przeżyje każdy sztorm.

Było ciemno, fale leciały ostro, a wiatr podniósł się i dosłownie urywał głowy. W dodatku chlapało wściekle. Mimo to Billowi udało się zapalić papierosa i wbić mi go w usta. Uścisnęliśmy się tak, że zachrzęściły zębra. - Trzymaj się skurwysynie - zwołał, skacząc do wody na linie asekuracyjnej w swym piankowym odzieniu. Był to specjalny moment i chyba go nigdy nie zapomnę.

Podnieśliśmy z Wojtkiem żagle i szalupa powróciła na właściwy kurs 240 stopni. Czekala nas obłądna harówka, do Hawajów pozostawało wciąż więcej niż połowa drogi...

Z nocnej komunikacji satelitarnej: „Krystyno, dziękuję od serca. Wybacz, że znów musiałeś się martwić. Teraz już wszystko będzie dobrze. Spotkamy się na Hawajach. Za dwa tygodnie!”

W tym właśnie czasie, pełen wiary i optymizmu, aczkolwiek nieźle już spruty, zaszkiecowałem wesołą, salutującą szalupy wszystkich mórz i oceanów, piosenkę, Tekst wygładziłem już po powrocie na ląd.

The Szalupa

Blyth, „Puchatki”, druga Nordka – marynarski kunszt i sztuka.

Stąd ten wiwat i wiatyk:

The Szalupa! The Szalupa!

Dziewięć metrów, plus trzy żagle.

Atestów – nikt niech nie szuka.

Cztery wiosła na dwie burty.

The Szalupa! The Szalupa!

Gdy Pacyfik dęba staje

A chubascos tego fuka

Fuck it bracie, oraz ufaj:

The Szalupa! The Szalupa!

Gdy ocean zwiedzi radio

- nekrologów twych się szuka

- ty powtarzaj niczym mantrę:

The Szalupa! The Szalupa!

Jeśli wrócisz na ląd stały

W czym jest przecież cała sztuka

To remember i salutuj:

The Szalupa! The Szalupa!

Dzień za dniem pracowaliśmy jak para szkap. Dzień za dniem w trudzie, w zgodzie, w nadziei. Pracowaliśmy w milczeniu, jak mężczyznom na morzu przystaje. Pracowaliśmy, aż do owego strasznego momentu, gdy usłyszałem, wypowiedziane przez Wojtka cichym, zgaszonym głosem:

- Andrzej - ster poszedł...

Wyskoczyłem z mokrego śpiwora i wychyliłem za burzę. Nasz super ster, nasz ster „na moc i jeszcze raz na moc”, był ułamany, jak gdyby odcięto go piłą. Nie mogę twierdzić na pewno, ale jestem przekonany, że płetwa otrzymała jedno z uderzeń tłukącego w nas *Rescue*. Innej przyczyny złamania się czterocentyme-



Kapitan schodzi ostatni.

trowej sklejki, nie wyobrażam sobie.

O ile sterowanie szalupą we dwójkę wymagało wręcz samozaparcia, o tyle sterowanie bez steru mogło być tylko objawem choroby umysłowej, do czego było nam obu jeszcze dalej niż do Hawajów. Usiedliśmy obok siebie. Jasność świtu wynurzała powoli z mroku gorycz naszych twarzy.

- Wyjmij wódkę - powiedziałem do towarzysza. Wiedziałem, że czasem załogi moje – mimo zakazu – przemycały na rejs jakąś flaszkę. - Nie mam. Powiedziałeś, że nie wolno. Żałuję, ale nie zabrałem. Kto by się tego wszystkiego spodziewał...

Poczułem niespodziewanie jakąś serdeczność do Wojtka. Coś w rodzaju żalostnego braterstwa, einfach kameradschaftu, bezsensownej solidarności ludzi wleczonych na egzekucję.

Znowu, tak jak na sekwojowej tratwie, gdy zagarniał nas tajfun Yan-Yan, obudziły Krystynę słowa:

- Half Moon Bay – we hale a problem...****

- OK APOLLO 13 – go ahead, I am on permanent watch to help you***** – zachrobotała słuchawka.

Zaczęły się, trwające wiele godzin, narady. Steru nie można było w żaden sposób naprawić, ani zdjąć dla zastąpienia nowym. Mieliśmy tylko dwa wyjścia. Pierwsze – dryf niesterowną łodzią ku Hawajom. Miesiąc, może dwa, z groźbą minięcia archipelagu. Aktualne zapasy wody i żywności na miesiąc. Ryzyko tego wariantu – w przypadku sztormu, możliwość wywrócenia ustawionej bokiem do fali szalupy. Drugie – spokojne czekanie na kontakt z przepływającym cudem statkiem i ewakuowanie się wraz z szalupą, po podniesieniu jej na pokład.

W obu przypadkach należało jednak rzecz (statek bez zdolności manewrowania) zgłosić do Coast Gardu i karnie wykonać jego polecenia. Karnie, bo władza miała nas już zapewne po dziurki w nosie. Ludzie są przecież stworzeni do brania pensji, nie zaś do oceanicznych narwań.

Ponadto Coast Guard serwował ładny pasztecik: dwa huragany walące z Meksyku. Javier szczęśliwie szedł na południe, natomiast Isis mieliśmy, że tak powiem w pół burty. Bez steru ani uciekać, ani sztormować... Przeżyłem jeden, zresztą bynajmniej nie najbardziej wściekły, Yan-Yan. Dziękuję, nie interesuje mnie replay.

Wyrok na *Nord VII* wydany został wkrótce. W trybie i w kategorii bezapelacyjnej. „Żadnych heroizmów i szaleństw!

Przygotować się do ewakuacji i czekać na statek kontenerowy *President Grant*. Wyrok tkwił w słowie „kontenerowy” – kontenerowce nie mają dźwigów, mogących podnieść szalupę na pokład.

Podczas gdy mijaly długie godziny, przypominałem sobie ze zdawanego w młodości egzaminu kapitańskiego, instrukcje: „*Kobiety i dzieci... Dziennik pokładowy oraz inne dokumenty... Jeśli to wykonalne, zabrać najbardziej wartościowe mienie...*”

Kapitan schodzi ostatni...”

Zrzuciliśmy żagle, mocując je na boczach. Przygotowana została do zabrania tratwa ratunkowa (5000 dolarów w jednym pakunku), najcenniejsza elektronika, nasze rzeczy osobiste. Zadbałem, aby funkcjonował wyblask masztowy, sygnalizujący szalupę nocą. Dzięki bateriom słonecznym – teoretycznie działać mógł miesiącami...

President Grant okazał rozbitkom życzliwość, zanim jeszcze ukazał się na horyzoncie. „Chorzy? Ranni? Nieprzytomni? Wiek załogi? Czy będziecie w stanie wspiąć się dziesięć metrów po sznurowej drabinie? Czy utrzymacie się, mimo tłuczenia drabiny o burty?”

Może przeciągam niepotrzebnie tę opowieść. Ale nie mogę pominąć, że – w co trudno uwierzyć – cała operacja manewrowania statku i zabrania nas, trwała aż trzy godziny. Że wspaniali ci ludzie na pytanie, czy możemy zabrać tratwę i trzy worki sprzętu, odpowiedzieli „tak”. Że pożegnałem, jak umiałem moją zdradzoną Siostrę i nie płakałem tylko dlatego, że nie płacę nigdy.

Mostek statku. Czterdziestoletni kapitan *President Grant* Steve Smith. Strumienie wody spływające z mojej kamizelki ratunkowej na mahoniowy parkiet. Na głowie dwie czerwone kominiarki dla ochrony czaszki. Tygodniowy zarost, zmęczenie.

- Wiesz już, że nie mogę zabrać twojej łodzi...

- Wiem.

- Spodziewałem się, że będziesz mnie o to prosił z całych sił.

- Zbędnie, captain... Żegluję od pięćdziesięciu lat. Znam morze...

- Nienajgorzej się trzymasz, jak na taką historię...

Pomarańczowy punkt ginie coraz bardziej za rufą *President Grant*, roztapiając w szarości Pacyfiku. W jego kadłubie zostaje moje serce. Człowiek nie może istnieć bez serca, dlatego mówię, a dokładniej warczę przez zaciśnięte boleśnie zęby:

- *Nordka*, Siostró moja, odnajdę cię, choćbym miał szukać do końca życia. Zaufaj mi najwspanialsza z szalup, to jeszcze nie koniec, ...

Chief Ian Allen podchodzi, klepiąc po ramieniu:

- Dobrze! Wspinaleś się nieźle. Szedłeś jak kot.

- Chief, wiesz co? Ty mnie nie przyzywaj od kotów. A tak w ogóle odwal się. Okay?

Dwie doby huku maszyn *President Grant* w drodze na wschód. Solidarność ludzi morza, którzy karmią nas, nie pytając o sensacyjne szczegóły. Zostawiają to, czekającym już w porcie, dziennikarzom. Wreszcie Kalifornia, Long Beach i rozgrzany słońcem beton portowego nabrzeża. Hotel, zarezerwowany przez Krystynę. Bilety do San Francisco, kupione przez Krystynę. Lotnisko, kwiaty, kolorowe balony (Welcome Home Boys) i ciężarówka prowadzona do domu, też przez Krystynę.

Odnajdę cię, choćbym miał szukać do końca życia...

Half Moon Bay. Drewniany dom nad oceanem. Strugi jesiennych ulew. Ciepło kominka. Nasza codzienność – pisanie, pisanie, pisanie. Teksty dla „Cruising Word”, dla Wydawnictwa ISKRY, dla „Explorer Journal”, dla wydawnictwa Pascal. O szalupie? Nie. Ja nie mam o szalupie pisać, ja mam ją odnaleźć. Obiecywałem, niemal przysięgałem...

23 października. Godzina druga w nocy lokalnego czasu.

Coast Guard to Mr. Andrew Uryban-cyski: - Otwarta szalupa *Nord VII* spostrzeżona na 23 N i 132 W. Wydaje się, że jest w najlepszym porządku...

Pierwsza od miesiąca spokojnie przespana noc. Pierwszy krzyżyk na mapie bezkresnego Pacyfiku.

14 listopada. 16.30.

Coast Guard to Andrew: - Żaglowa łódź *Nord VII* zauważona na 22 N i 135 W. Mimo sztormowej pogody i silnych przechyłów, trzyma się dobrze...

Drugi krzyżyk na mapie. *Nordka* – my cię dostaniemy, jak dwa razy dwa.

29 listopada. 6.20

Coast Guard to Andrew: - Opuszczona jednostka żaglowa widziana pod 28 N i 137 W... (pozycja szalupy absolutnie nierealna, informacja jest zatem mylna, chodzi chyba o jakiś jacht lub jest błąd w pozycji).

15 grudnia. 23.40



Ocalała...

Coast Guard to Andrew: - Hi! Mamy ją znowu! Jacht żaglowy *Nord VII* obserwowany na 21 N I 140 W. Wokół jednostki kołuje wielkie stado morskich ptaków...

Nanosimy te informacje na mapę, patrząc z podziwem i rosnącą nadzieją na samotną żeglugę szalupy. Gdy tylko znajdzie się w rejonie linii żeglugowych, wyruszymy jej na ratunek. Tak jest do fatalnej nocy, w której ból rozpełził się i zastrygl, gdzieś tam w środku nas.

28 grudnia.

Coast Guard: - Andrew - przykro nam... Trawler *Rio Rio* spotkał szalupę i usiłował wziąć na pokład. Niestety, załapała ją fala i szalupa złamała się pod własnym ciężarem, tonąc natychmiast. Andrew... cholernie nam przykro. My już polubiliśmy tę łódź... To była wspaniała szalupa...

Fotografia przewiązana czarną wstążką, na półce w naszej bibliotece. Utrata mienia o takiej a takiej wartości, w takiej a takiej rubryce corocznych zeznań podatkowych (US Tax Form 1040)... Gorzko...

Rutyna bezustannych podróży... Niemcy, gdzie mówię o historii samotnego żeglarstwa. Polska, mała Łeba (najpiękniejsza plaża jaką kiedykolwiek widziałem), gdzie pani burmistrz odmówiła zgody na naszą pięćdziesiątą, jubileuszową celebrację i rocznicowy rejs trawaty. Medal Świętego Wojciecha przyznany przez Miasto Gdańsk, którego wręczaniu towarzyszy salwa armatnia. Od macierzystego Polskiego Związku Żeglarskiego – za pół wieku pod żaglami – trofeum, jakie zwyczajowo otrzymują nocni

stróże za 25 lat nienagannej drzemki. Egzotyczny Kiszyniów – korekta trzeciego wydania książki „Samotne rejsy – sto lat samotnego jachtingu”. Guam – dokąd dopłynęła sekwojowa *Nord VI* – bo gnał mnie tam list, tak zwanej osoby dobrze poinformowanej: „*Andrew – jeśli chcesz zobaczyć za swego życia muzeum waszej sekwojowej tratwy – musisz chyba je sam postawić. Znowu odroczono budowę, bowiem miasto...*”.

To najprawdziwsza prawda...

28 lutego 2005 roku. Godzina 14.20. Leżę na dywanie z otwartymi oczyma, zmęczony pisaniem od samego świtu.

- Tu Coast Guard. Mr. Andrew Urybanczyk, *Nord VII* została zauważona przez patrolowy samolot 40 mil East od wyspy Maui. Szalupa dryfuje na zachód. Wyraźnie widać baterie słoneczne, wzdłużny napis *Nord VII*, dwa przywiązane wiosła...

Po raz pierwszy od pół wieku pisanie, nie potrafię wyrazić tego co czuję. Po prostu rzecz przerasta mnie, bo i przerasta życie. Zmartwychwstanie szalupy? Cud? Zmysłów utrata z goryczy? Dajmy sobie z tym spokój i zajmijmy się faktów.

- Halo Coast Guard! No a tamta wiadomość... Podnoszenie szalupy, przełamanie się i zatonięcie?

- Sir. To ja już nie wiem... Musiała to być jakaś pomyłka. Pewnie to szło o ten jacht *Volare*, czy też *Voltaire*, z którego fala zmyła szypra chyba jesienią... Jacht też miał 9 metrów i pomarańczowe żagle... Tyle, że kadłub był biały...

W hotelowym pokoju „Maui Seashore” – czekając biegnę jak tygrys w klatce – powtarzając w nieskończoność: „Szalupo, *Nordko*, Siostrzo moja – jak to możliwe, że żeglowałaś samotnie, okaleczona, opuszczona przez załogę, niemal dwa tysiące mil – dystans jak z Warszawy na Grenlandię. Że przetrwałaś wściekłość zimowych sztormów, ocalałaś przed stacją pędzących w ciemności statków. W jaki sposób trafiłaś tam, gdzie my nie potrafiliśmy dotrzeć. Idealnie w środek rozpostartych na twoje powitanie ramion hawajskiego archipelagu.

28 lutego wskakuję do kołyszącej się na pacyficznym fali szalupy, po sześciu miesiącach jej nieprawdopodobnej epopei. Gładzę szorstkość laminatowego kadłuba z taką czułością, z jaką nie dotykałem żadnej kobiety. Potem całuję *Nordkę* w jej bohaterską stewę dziobową, całuję dumnie wzniesiony maszt i obłą rufę,

choć nie ma wątpliwości, że tam właśnie najczęściej przesiadywały morskie ptaki...

Wewnątrz, w przelewającej się słonej wodzie Pacyfiku, nawiguje galeon z głową Światowida, którego nie zdążyliśmy zamocować na dziobie. Wraz z nim kąpie się sweter Wojtka, puszcza coca-coli i coś, co było kiedyś kompasem. W lampie, na szczycie masztu woda. Słona – więc szalupa musiała żeglować również kilem do góry. Na burtach wciąż wymalowana ręką Krystyny, rejestracja: CF 3424 Sm, która sprawia, że otrzymuję z powrotem *Nord VII* jako jej prawowity właściciel.

Już na lądzie. Znowu 1 marca – moje 69 urodziny – dopiero teraz odczuwam zbijające z nóg zmęczenie ostatniego tygodnia. Sam na sam z moją Siostrą. To nie mój dzień, to twoje święto. I to tobie składam gratulacje: Szalupo, cześć Ci. My – twoja załoga – nie byliśmy Ciebie warci...

Wszystko co napisałem jest absolutną prawdą. Ja jednak nie mogę w nią uwierzyć...

Andrzej Urbańczyk
Kahului, Maui Island, Hawaj 2005

- * Coast Guard – straż wybrzeży Stanów Zjednoczonych
- MAS – Medical Assistance Service – radiowa konsultacja medyczna
- *** EOIRB (Emergency Position Radio Bacon) – automatyczny ratunkowy nadajnik radiowy
- **** Half Moon Bay – we hale a problem (mamy problem) – ironiczna parafraza słynnego raportu załogi księżycowej wyprawy APOLLO 13, po eksplozji zbiorników tlenu (1970). Niedościgniony wzór opanowania i heroizmu.
- ***** OK APOLLO 13 – nadawajcie. Jestem na stałej wachcie by wam pomagać.

i

Autor urodził się w 1936 roku w Warszawie. Jako jedyny Polak przeplątał ponad 120 tys. mil pod żaglami na wszystkich oceanach. W samotnych rejsach spędził łącznie 750 dni. Został wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa jako światowy rekordzista w samotnych rejsach z liczbą ponad 75 000 mil morskich przepłyniętych samotnie. Jest autorem ponad 50 książek, wydanych w ponadmilionowym nakładzie i przetłumaczonych na 7 języków. Mieszka na Hawajach. Wywiad z Andrzejem Urbańczykiem ukazał się na naszych łamach w czerwcu 2011 r.

Wypływamy na szerokie wody

60 lat temu, w lutym 1952 roku, „Morze” pisało m.in. o założeniach planu sześćdziesięcioletniego, jeżeli chodzi o wielkość i kierunki rozwoju floty Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej: (...) *Ogromny wzrost nośności naszej floty zaplanowany w Wielkiej Sześciolatce oparty jest przede wszystkim na dynamicznym rozwoju produkcji polskich stoczni. Całe serie wielkich nowoczesnych drobnicowców oceanicznych, rudowęglowców typu „Soldek” i większych oraz małych drobnicowców, przeznaczonych na linie bałtyckie, budowane wysiłkiem polskich stoczniowców – gwarantują pełną realizację trzykrotnego – a w stosunku do okresu przedwojennego prawie sześciokrotnego – wzrostu nośności naszej floty w Planie 6-letnim. (...)*

W Planie 6-letnim położono specjalny nacisk na rozwój zdolności przewozowej żeglugi w zasięgu oceanicznym. Ponad trzykrotny wzrost floty oceanicznej uwydatnia się szczególnie w rozbudowie już pracującej linii chińskiej i indyjskiej. Nieco mniejszy wzrost zaplanowano dla rozbudowy floty zasięgu europejskiego. Większość statków tego zasięgu będzie wykorzystywana do obsługi rozwijającej się z dnia na dzień wymiany towarowej między Polską a portami Morza Czarnego i Śródziemnego. Zdolność przewozowa floty zasięgu bałtyckiego wzrośnie w okresie Wielkiej Sześciolatki dwukrotnie. (...)

Wulkan znowu stoi

55 lat temu, w lutym 1957 roku, dziennikarz „Morza” odwiedził w Szczecinie teren dawnej niemieckiej stoczni Wulkan: (...) *Obok „Odry”, tuż za wątłym płotem znajduje się, zarośnięta gęstymi krzakami, stocznia „Wulkan”. Jej żelbetowe pochylnie stoją beczynnie, strasząc przypadkowych przechodniów pokracczym kształtem małej łodzi podwodnej wyciągniętej tu przed laty na brzeg. (...)*

Powstał wstępny projekt odbudowy „Wulkana” i włączenia go do produkcji „Odry”. (...)

Mysł wykorzystania stoczni do budowy większych statków spawanych już w założeniach technicznych okazuje się błędna, gdyż jej realizacja pociągnęłaby za sobą inwestycje grubo przekraczające najśmielsze oczekiwania projektantów. Na dobrą sprawę trzeba byłoby przebudować stocznię od podstaw, a właściwie budować ją od nowa, wykorzystując w minimalnym zaledwie stopniu istniejące urządzenia. Należałoby w pierwszym rzędzie przedłużyć pochylnie i przebudować je od strony wody, wybagrować kanał, wybudować fundamenty pod estakady i dźwigi ciężkiego typu... by w rezultacie natrafić na ogromne trudności przy wodowaniu statków w wąskim kanale. (...)

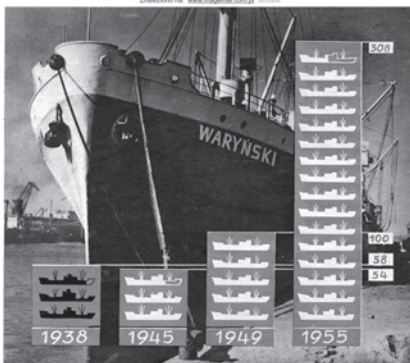
Jakie będą dalsze koleje losu wygasłego „Wulkana” trudno przewidzieć. Może gdzieś w przyszłości, gdy zajdzie tego potrzeba, pochylnie jego będą w jakiś celowy sposób wykorzystane. Dziś lepiej jest, by stały beczynnie i miasto to nie powinno budować na nich swej przyszłości. Szczecin zaś i jego mieszkańcy nie mogą pozostawać nadal w sferze tymczasowości i należy im jak najszybciej pomóc w budowie przemysłu i dalszej odbudowie miasta. (...)

Pochylnia Wulkan została jednak uruchomiona. Ale, w związku z likwi-

FLOTA WIELKIEGO PLANU

Wskaznik wzrostu nośności polskiej floty handlowej

Wielki plan rozwoju polskiej floty handlowej, zaplanowany w 1952 roku, przewidywał dynamiczny wzrost nośności floty. Wskaznik wzrostu nośności polskiej floty handlowej w 1955 roku wyniósł 114,7% w stosunku do 1938 roku.



FLOTA WIELKIEGO PLANU

Chcesz wiedzieć więcej?

Szereg wielkich statków, budowanych w ramach Wielkiego Planu, miał służyć rozwojowi polskiej floty handlowej. Wskaznik wzrostu nośności polskiej floty handlowej w 1955 roku wyniósł 114,7% w stosunku do 1938 roku.



Luty 1952 r. – o rozwoju floty PRL w założeniach planu sześćdziesięcioletniego.

dacją stoczni w Szczecinie, dzisiaj znów stoi bezczynnie...

Błyskiem do Japonii

45 lat temu, w lutym 1967 roku, „Morze” w osobie Zbigniewa Urbanyi, uczestniczyło w pionierskim rejsie Transportowca, statku Polskiej Żegluga Morskiej, do Japonii. Tak pionierskim, że na jednostce nie było bandery kraju docelowego: (...) Nikt przed „Transportowcem” nie oglądał jeszcze na tych wodach PŻM-owskiego statku. Jak nas w Japonii zobaczą, tak będą o drugim polskim armatorze mówili. A Japończycy do morza naród. Znają się na rzeczy. My zaś nie mamy nawet bandery Kraju wschodzącego Słońca. W Gdańsku nam nie dostarczyli, w Catanii agent rozkładał ręce, podobnie w Port Saidzie. Nie mieli na składzie. A dni, odmierzane wachtami tego rejsu, biegly mimo wszystko szybko naprzód. Cieśnina Adeńska, Morze Arabskie, skraj Zatoki Bengalskiej, Morze Andamańskie i już przed dziobem otwiera się „Marszałkowska Dalekiego Wschodu” – cieśnina Malakka.

Potrzeba jest matką wynalazków – powiada stare przysłowie. Gdzie jak gdzie, ale na morzu, mimo całego olbrzymiego przecież postępu technicznego, często porzekadło to ma swoje zastosowanie. Ochmistrz Leszek Tracz, jak

każdy dobry ochmistrz kręcił głową, ale paradny, duży biały obrus z magazynu wydał. „Drugi” z pokładu, Jasio Kuszak, wielkim cyrkiem wyrysował piękne koło. Bosman Tadek Janic przydzwigł waderko czerwonej farby. Wymalowali wspólnie z „radiem”, Jerzym Fudalim, piękne krwawe słońce. Żona lekarza obeszła to mocną linką i w taki sposób Polska Żegluga Morska dorobiła się chyba pierwszej w swej historii prawdziwej flagi Nipponu. (...)

Zanim z mostku padło tradycyjne „tak stoimy”, już grupa Japończyków uzbrojonych w kamery i teleobiektywy dokładnie sfotografowała statek od dziobu do rufy. Jeszcze trwało cumowanie, gdy ogromne wieże dźwigów ustawiały się na nabrzeżu na wysokości naszych ładowni. (...). Dokerzy ubrani na amerykańską modłę w wielkie ochronne kaski, wysokie sznurowane do pół tyłki buty ze spinaczami i obcisłe kombinizony, wkroczyli na pokład. Pałeczkami zjedli swój ryż powszedni i wzięli się do pracy... (...)

Humory na pokładzie, w maszynie i hotelu były podłe. Japonia ciekawy kraj, a taki krótki postój. Za taką długą, non stop podróż. (...)

Droga powrotna nie obfitowała w ciekawsze wydarzenia. Największą satysfakcją, zarówno kapitana Henryka Ban-slebena, jak i całej załogi był chyba fakt,



Relacja Zbigniewa Urbanyi, z pionierskiego rejsu Transportowca do Japonii.

że statek w terminie zameldował się w Gdyni, przywoząc ładunek bez żadnych claimów. Taki to był ten najdłuższy, pionierski rejs PŻM do Japonii, będący jednocześnie rekordowo... krótkim. Bo przed „Transportowcem” nikt w polskiej flocie tak szybko z Japonii nie powrócił. Cała podróż trwała osiemdziesiąt siedem dni.

Nowa Draga pracuje

W tym samym numerze znalazł się wywiad z Ryszardem Kargerem, dyrektorem naczelnym PŻM o otwarciu trasy promowej ze Świnoujścia do Ystad. No właśnie, czemu tam, a nie do któregoś z większych, szwedzkich portów?

- Zdecydowało o tym głównie najkorzystniejsze położenie geograficzne tego portu w stosunku do naszego kraju oraz fakt, że Ystad ma dogodne połączenie kolejowe i samochodowe z głównymi ośrodkami przemysłowymi, handlowymi i turystycznymi Szwecji. Nie bez znaczenia jest też fakt, że kierownictwo miasta, a szczególnie burmistrz Erik Anderson, wykazuje duże zainteresowanie tą linią i że mamy w tym mieście wielu oddanych sprawie rozwoju stosunków polsko-szwedzkich przyjaciół – odpowiadał dyrektor Karger.

40 lat temu, w lutym 1972 roku, Jerzy Miciński, redaktor naczelny „Morza”, pisał o... pogłębiarce, w artykule pod nieco patetycznym tytułem „Ta najwiewniejsza”: (...) Chcę głosić chwałę statku, NAJSKROMNIEJSZEGO ZE SKROMNYCH, który pobił wszystkie rekordy wiernej



Diennikarz „Morza” odwiedził w Szczecinie teren dawnej niemieckiej stoczni Wulkan i opisał swoje wrażenia w lutym 1957 r.

służby dla biało-czerwonej bandery. Statek ten nosi nazwę „NOWA DRAGA” i wbrew tej nazwie - jest starą, ponad sześćdziesięcioletnią pogłębiarką, eksploatowaną przez Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych.

Owa dziwna nazwa jest kluczem do początków historii tego statku pod polską banderą, historii tak długiej, jak nasze poczynania na morzu: pięćdziesięciojednoletniej. Tak – właśnie „Nowa Draga” jest jedynym statkiem, który był świadkiem wszystkiego, co się tu działo od 1920 roku, czyli od samego początku. (...)

Pogłębiarki, a właściwie dragi – jak je wtedy nazywano z niemiecka, nie miały nazw, i dla odróżnienia nazywano je „nową dragą” i „starą dragą”. W pierwszym wypadku prowizoryczne określenie stało się z biegiem czasu obowiązującą nazwą własną pogłębiarki, która przeszła do historii jako „NOWA DRAGA”. Ponieważ jednak w głębi kraju nikt na ogół nie wiedział wtedy, co to jest owa „draga” – traktowano słowo jako błędnie napisane i „poprawiano” na... „Nowa Droga”. Tak zostało w wielu źródłach do dziś.

Pierwsze prace pogłębiarki „Nowa Draga” oraz jej towarzyszek, którą nazwano ostatecznie „Gdańsk”, od starej nazwy niemieckiej „Danzig” noszonej poprzednio, polegały na udostępnianiu portu w Pucku torpedowcom, kanonierkom i polawiaczom min, z których w owych latach składał się rdzeń naszej floty. (...)

Po wybuchu wojny „Nowa Draga” upadła w Pucku w ręce okupanta. Pod nazwą „Vogelsand” pracowała w Gdyni

Wywiad z Ryszardem Kargerem, dyrektorem naczelnym PŻM.



dla celów wojskowych. Wyzwolenie zastało ją aż w porcie Kappeln, dokąd została wprowadzona w początkach 1945 roku i gdzie odnalazła ją Polska Misja Morska. (...)

Już w 1947 roku, po remoncie w Stoczni Gdynskiej, weszła „Nowa Draga” ponownie do służby, podejmując od razu najtrudniejszą i najzmudniejszą pracę: pogłębianie toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Niemordowana pogłębiarka trwała w służbie do końca 1971 roku. (...)

Stojące statki

W tym samym numerze „Morze” opisało epepeję unieruchomionych z powodu konfliktu egipsko-izraelskiego i zamknięcia Kanału Sueskiego, od czterech i pół roku (!) statkach na Wielkim Jeziorze Gorzkim. Wśród czternastu jednostek znalazły się tam też dwie polskie: Djakarta i Bolesław Bierut.

(...) Wiele się na tych statkach zmieniło od pierwszych dni ich uwięzienia. Wtedy miano jeszcze nadzieję na szybkie otwarcie Kanału i statki – obsadzone kompletnymi załogami – były utrzymywane w stałej gotowości do drogi. Co tydzień każdy statek podnosił kotwicę, robił kilkumilową rundę wokół Jeziora i stawał ponownie w swym miejscu – tak, żeby się nie nudziło, żeby maszyna się nie zastąpiła, żeby nie zapomnieć jak wygląda statek w ruchu. (...)

Już parę lat temu, w celu zmniejszenia liczebności utrzymywanych załóg, zaczęto łączyć statki w tzw. „zespoły”, czyli po prostu... wiązać w pęczki. Cumowano jednostki jedne do drugich, pozostawiając je pod opieką jednej załogi. Tak połączono 25 kwietnia 1969 r. „Djakartę” z „Bolesławem Bierutem”, nadając zespołowi nazwę „Djakkier”. (...)

Załogi statków zmieniają się co pewien czas: Polacy i Czechosłowacy co cztery miesiące, Niemcy – co sześć, Bułgarzy – co trzy. Są ludzie, którzy wracają na Jezioro po raz drugi, a nawet trzeci i czwarty. Są tacy, którzy w sumie spędzili tu ponad dwa lata. Od nich najczęściej można się dowiedzieć i historii „żółtej floty”, jak ostatnio ochrzczono statki z Jeziora, ze względu na pokrywający je żółtawy nalot piasku, naniesiony wiatrami. Wspominają oni z żalem okres kiedy wśród załóg mających sporo wolnego czasu kwitło międzynarodowe życie towarzysko-sportowe. Tak np. podczas „olimpiady” zorganizowanej w 1968 r. rozegrano 14 różnych konkurencji mię-



Jerzy Miciński, redaktor naczelny „Morza” o... pogłębiarce – luty 1972 r.

dzy zespołami reprezentującymi 8 „państw”. (...)

Czasami próbuje się nart wodnych, a właściwie imitacji tego sportu, gdyż będące jeszcze na chodzie motorówki statkowe nie są dość szybkie, by uciągnąć prawdziwego narciarza i narty trzeba zastąpić jedną dość szeroką deską, na której stoi się zresztą zupełnie wygodnie. (...)

Trzeba dopilnować, by sprzęt p. poz. był w stałej gotowości, by cumy i łańcuchy kotwiczne równo pracowały w czasie silniejszych wiatrów, by wielkie odbijacze nie pozwoliły trzeć statkom jeden o drugi, by na pokładach panował ład i porządek, by statki w razie potrzeby mogły podnieść kotwicę i ruszyć z miejsca. Kiedyś przecież chwila taka nadejdzie...

I nadeszła. Ale dopiero trzy lata po napisaniu artykułu – w 1975 roku.

Opr. Czesław Romanowski

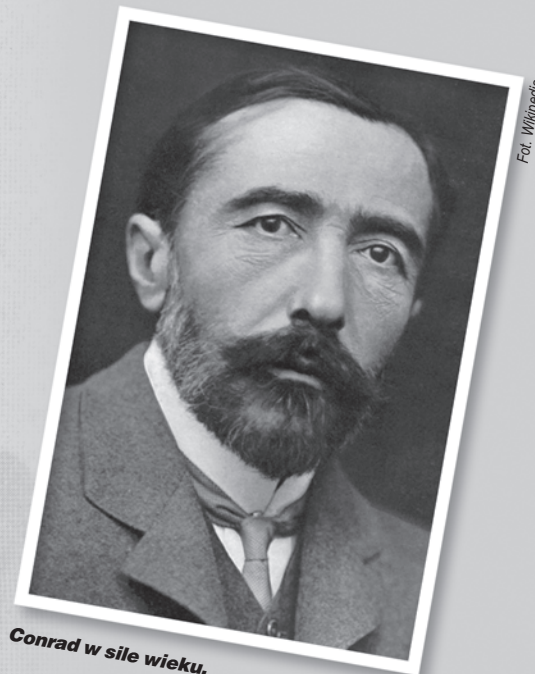


Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Korzystałem z bibliografii numerów „Morza” opracowanej przez Andrzeja Koteckiego. Tytuł i śródtytuły - od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

Pisarz, jakiego nie znacie



Zanim został pisarzem -
w okresie marsylskim.



Fot. Wikipedia

Conrad w sile wieku.

Przygody Conrada żeglarza

Na morze trafił, bo do niczego innego się nie nadawał. Trudził się przemysłem, a kiedy popadł w długi, próbował popełnić samobójstwo. Aby zostać obywatelem brytyjskim i oficerem angielskiej floty handlowej, poświadczył nieprawdę. Czy ktoś mógł podejrzewać, że Joseph Conrad zostanie światowej sławy pisarzem?

„Więc pan chce coś wiedzieć o moim życiu? Hm, niczego do ukrycia nie mam, wszystko opowiadam i opowiem. Prócz różnych głupstw i psot osobistych, na które są tak chciwi dziennikarze. No tak, prócz tam jakiegoś morderstwa, uwięzienia, jak mówi Baudelaire – zaśmiał się serdecznie Conrad.

Polskę opuściłem w siedemnastym roku życia. Tajoną myślą moją było do-

stać się na morze, ustąpić do marynarki angielskiej. Tak, prosto z piątej klasy gimnazjum Świętej Anny w Krakowie.” - opowiadał Joseph Conrad Marianowi Dąbrowskiemu, polskiemu dziennikarzowi z „Tygodnika Ilustrowanego”, w wywiadzie przeprowadzonym w 1914 roku.

„Niczego do ukrycia nie mam”. Być może, choć nawet w tej wypowiedzi Conrad nie wyznał prawdy. Owszem, marzył o morzu, ale niekoniecznie o pracy na nim. A już na pewno nie w marynarce angielskiej. A to, że do wspomnianego gimnazjum w ogóle nie uczęszczał to już, w tej sytuacji, mało istotny szczegół.

Józef Konrad Korzeniowski (prawdziwe nazwisko Josepha Conrada) uchodzi za najwybitniejszego marynistę w dziejach literatury światowej. Jest jedynym Polakiem, którego książki zajęły tak poczesne miejsce. Tymczasem jego życiorys jest w naszym kraju wciąż mało znany. Inna sprawa, że zawiera wiele tajemnic, o które nieustannie spierają się biografowie pisarza. Sam Conrad nie ułatwia im zadania, bo manipulował faktami ze swojego życia z talentem nie mniejszym od tego, jaki przebija z jego powieści.

„Charakter naszej wiedzy o życiu Conrada wyklucza pewne ujęcia jego biografii. Żył sześćdziesiąt siedem lat; do początkowych trzydziestu siedmiu mamy bardzo mało materiałów źródłowych – całymi latami nic prawie. „Odtworzyć” wygląd i atmosferę tych lat można by tylko drogą dosyć dowolnego fantazjowania.” - napisał w „Życiu Josepha Conrada Korzeniowskiego” Zdzisław Najder, jeden z najlepszych znawców losów pisarza (głównie z jego publikacji korzystaliśmy pisząc niniejszy artykuł).

Marynarz bez noża

Trzeba przyznać, że Conrad urodził się w niezwykle patriotycznej rodzinie, dla której walka o wyzwolenie Polski spod zaborczej niewoli była najważniejszym obowiązkiem. Jego dziadek Teodor Korzeniowski był odznaczony orderem Virtuti Militari i Legią Honorową. Walczył w armii Księstwa Warszawskiego, a podczas powstania listopadowego za własne pieniądze wystawił szwadron kawalerii.

Teofil miał trzech synów: Roberta, Hilarego i Apollona (który był ojcem Con-

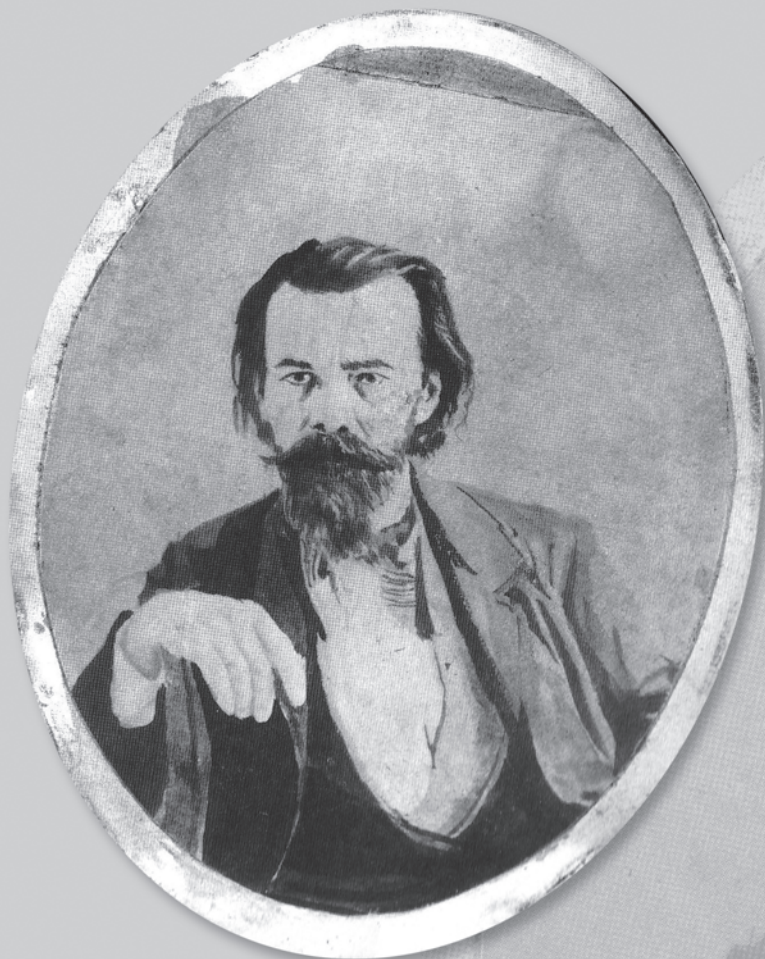
rada), oraz córkę Emilię. Wszyscy poszli w ślady ojca. Robert zginął w powstaniu styczniowym, Hilary zmarł na zesłaniu, podobnie siostra.

Ojciec Conrada, Apollon w niczym im nie ustępował. Zaangażowany był w konspirację niepodległościową, pisał wiersze patriotyczne, brał udział w organizacji powstania styczniowego. Sekundowała mu w tym dzielnie żona Ewa, z domu Bobrowska. Tworzyli kochający się parę poświęconą Polsce.

W tej właśnie atmosferze, 3 grudnia 1857 roku (a więc w tym roku przypada 155 rocznica jego urodzin), w Berdyczowie przyszedł na świat Józef Teodor Konrad Korzeniowski, znany potem jako Joseph Conrad. „Bądź Polakiem!” - apelował do niemowlaka jego ojciec w napisanym z tej okazji wierszu, o charakterystycznym tytule - „Synowi urodzonemu w 85 roku niewoli moskiewskiej, piosenka w dzień chrztu św.”

Mały Konrad musiał niemal od razu wcielić wezwanie ojca w czyn. Pierwsze lata życia spędził z rodzicami na zesłaniu w Wołogdzie. W wieku zaś lat piętnastu został sierotą. Matka jego umarła w roku 1865, ojciec cztery lata później.

Nie bardzo było wiadomo, co zrobić z nastolatkiem. Wydawało się, iż chłopak odstaje od rodziny. Nie chciał się uczyć (szkół żadnych nie ukończył), miał słabe zdrowie i skłonności do depresji. Na szczęście dla siebie i literatury zaopiekował się nim jego wuj Tadeusz Bobrowski, twardo stąpający po ziemi pozytywista, który za punkt honoru postawił sobie wyprowadze-



Apollon Korzeniowski – ojciec Conrada.



**Ewa z Bobrowskich
Korzeniowska - matka
Józefa Teodora Konrada.**

nie siostrzeńca „na ludzi”. W efekcie, siedemnastoletni podówczas Conrad, opuścił rodzinne strony i wyruszył do Francji.

Moment ten to jeden z najgoręcej dyskutowanych punktów w życiorysie przyszłego pisarza. Dlaczego opuścił Polskę? Dywagowano o nieszczęśliwej miłości, ucieczce przed politycznymi represjami, czy w ogóle od „polskości”. Sam Conrad, jak to widać z przytoczonej na wstępie wypowiedzi, jako powód wyjazdu z kraju podawał pragnienie zostania angielskim marynarzem.

Prawda jednak jest bardziej prozaiczna. Nie bardzo wiadomo było, co począć z młodzieńcem. Marzył co prawda o morzu, ale było to marzenie zbudowane na lekturze książek i czasopism podróżniczych. O zawodzie nie wiedział praktycznie nic. „*Ty marynarzem chcesz być, a masz nóż w kieszeni? Nie miałem, nie wiedziałem o tym.*” - wspominał po latach, jak zagadywali go przyjaciele.

O służbie w angielskiej marynarce w ogóle nie mogło być mowy, bo Conrad ani w ząb nie znał angielskiego (w przeciwieństwie do francuskiego). Pragmatyczny wuj chciał go zmusić do nauki, ale się nie udało. Machnął więc w końcu ręką i mając do wyboru, w razie pozostania w kraju, niebezpieczeństwo niechybnego wykoślenia się swojego podopiecznego, a w przypadku wyjazdu za granicę, stworzenie szansy na zdobycie jakiegoś zawodu, wybrał to drugie.

Awantury marsylskie

Marsylski okres życia Conrada, rozpoczęty w roku 1874, to najbardziej tajemnicza część jego biografii. Być może dlatego i sam Conrad, i niektórzy jego późniejsi biografowie opowiadają o nim historie, w których fantazja wypiera banalną prawdę.

Poznanie morza rozpoczął Józef Korzeniowski od rejsu na niewielkim barku *Mont-Blanc*. Znalazł się na nim jako pasażer. Statek popłynął na Martynikę, po czym, po siedmiotygodniowym postoju, powrócił do Francji. Po kilku dniach ponownie wyruszył na Karaiby, tym razem jednak Conrad zamustrował na nim już jako chłopiec okrętowy.

I tę podróż uznać można za początek jego morskiej kariery, która ostatecznie zaprowadzi go do stopnia kapitana w upragnionej marynarce angielskiej i angielskiego obywatelstwa.

Pierwsze zetknięcie z prawdziwym życiem marynarskim musiało być jednak trudne, bo po kilku zaledwie miesiącach pływania Conrad wziął półroczny urlop. W tym czasie bawił się, pił i ogólnie „pozwał sobie”. Na taki styl życia marynarska pensja nie wystarczyłaby w żaden sposób.

Młodzieniec żył na koszt wuja, który przysyłał pieniądze. Były to naprawdę spore sumy. Conrad trwonil je bez specjalnych wyrzutów sumienia. Ba! Bobrow-

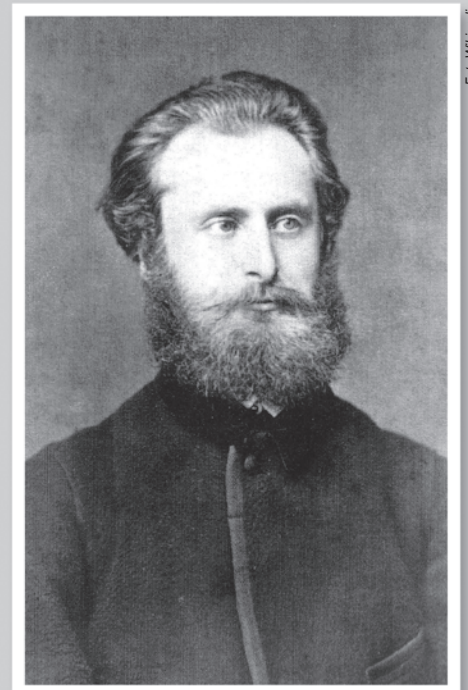
ski musiał mu je raz nawet dostać, kiedy mu je rzekomo ukradziono.

Hulając na łodzi i pracując na morzu spędził przyszły pisarz cztery lata w Marsylii. Kiedy 11 marca 1878 roku przyjechał do niego wuj, zastał go leżącego w łóżku, z raną postrzałową oraz niezapłacone długi na kwotę 3 tysięcy franków. Przez dwa tygodnie Bobrowski, jak sam się wyraził, „studiował Indywiduum”, czyli swojego podopiecznego i nie było to pocieszające doświadczenie.

Conrad wyjaśniał później, że w tym okresie zajmował się przemytem broni dla jednego z walczących o tamtejszy tron stronnictw politycznych. Na dodatek miał się wplątać w wielce dramatyczne przygody miłosne. Jego romans z pewną piękną Hiszpanką, niejaką Ritą, zakończył się pojedynkiem z innym jej kochankiem. W pojedynku tym młodzieniec miał właśnie odnieść ową ranę postrzałową.

Wiele wskazuje, że to mocno podkoloryzowana opowieść. Owszem, Conrad zajmował się kontrabandą, ale wcale nie broni. Motywy procederu też nie były polityczne (choć te mogły się wydawać Conradowi szlachetniejsze). Młody żeglarz, skuszony łatwym wydawałoby się zyskiem, postanowił trochę zarobić. I tyle. Raz mu się udało, drugim razem nie. Popadł w długi. Nie widział wyjścia i postanowił rozstać się z życiem strzelając sobie w pierś.

Relacja Tadeusza Bobrowskiego nie pozostawia co do tego wątpliwości. Pi-



**Tadeusz Bobrowski
- wuj Conrada.**

sze: „Mr Duteil – namówił go na jakąś afery na brzegach Hiszpanii – po prostu gatunek kontrabandy. Zaangażowawszy 1000 franków, zyskał z górą 400 – to Im się bardzo podobało – w drugą zaangażował wszystko – wszystko też stracili. Ów P. Duteil na pocieszenie dał mu buziaka i odjechał do Buenos Aires – a on został, nie mogąc zaciągnąć się do służby – goły jak święty turecki i do tego zadłużony – bo spekulując mieszkał na kredyt, obstalunki rzeczy potrzebnych do podróży porobił. W takim położeniu pożyczka od swego przyjaciela, p. Fecht, 800 franków i jedzie do Villa-Franca, gdzie stała eskadra amerykańska, z zamiarem zaciągnięcia się do służby amerykańskiej. Tam nic nie wskórawszy – pragnąc poprawić swe finanse, próbuje szczęścia w Monte Carlo i przegrywa owe pożyczone 800 franków. Urządźwszy się tak świetnie, wraca do Marsylii i jednego pięknego wieczora – zaprosiwszy do siebie owego przyjaciela na herbatę, na określoną godzinę przed tym wystrzałem z rewolweru stara się życie sobie odebrać. (...) Kula przechodzi durch und durch koło serca, nie uszkodziwszy żadnego poważnego organu.”

Warto zwrócić uwagę na okoliczności nieskutecznego samobójstwa. Wydaje się, że Conrad nie chciał się zabić. Czyżby kolejny błąd przyszłego pisarza? Czyżby nawet w takiej sytuacji nie potrafił być szczerzy?

Obywatel kapitan

24 kwietnia 1878 roku Conrad zaciągnął się do załogi brytyjskiego parowca *Mavis*. Przez kolejne piętnaście lat pracować będzie pod angielską banderą. Pływać będzie głównie na Daleki Wschód i do Australii. Opłynie świat dookoła oraz odbędzie roczną wyprawę do Górnego Konga w Afryce. Języka angielskiego nauczy się czytając gazety i tanie wydania Biblii wręczane marynarzom przez różne pobożne organizacje.

Obywatelstwo brytyjskie uzyskał 18 sierpnia 1886 roku. Sierżant policji John Weston, który przeprowadził przypisaną na tę okoliczność wywiad, zapisał w swojej opinii: „Podaniodawca (czyli Conrad – red.), który ma lat około 30, twierdzi, że opuścił Rosję w wieku 12 lat, od 10 lat służy w brytyjskiej marynarce handlowej i obecnie zajmuje stanowisko pierwszego oficera. (...) Podaniodawca jest osobą bardzo szacowną i godną posiadania świadectwa.”

Conrad jako dziecko.



Fot. Wikipedia

Aż trzy fakty nie zgadzają się w tym krótkim raporcie. Conrad miał lat dziesięć, kiedy opuścił Rosję, we flocie angielskiej służył od lat ośmiu, a pierwszym oficerem jeszcze w ogóle nie był. Znowu, jak widać, nasz bohater mijał się z prawdą. Podobny manewr wykonał przystępując do egzaminu na stopień kapitana, który zresztą zdał dopiero za drugim podejściem.

Conrad nie miał prawa w ogóle do niego „podchodzić”, bo nie wypływał potrzebnego stażu. Już na pierwszy stopień oficerski wspinał się w nieuczciwy sposób. Poświadczył nieprawdę w dokumentach przedstawiających przebieg jego kariery morskiej. Miał wtedy na koncie zaledwie nieco ponad jedną trzecią potrzebnego do tego okresu pracy.

10 listopada 1886 roku osiągnął w końcu upragniony cel – został kapitanem brytyjskiej marynarki handlowej. „Kochany Chłopcze! A więc wiwat Ordin, Master British Merchant Service! Niech żyje jak najdłużej, niech zdrow będzie i niech mu we wszelkich przedsięwzięciach na morzu i lądzie powodzi się! - napisał do Conrada uradowany wuj. - Prawdziwą sprawiłeś mi rozkosz tą wiadomością o „Czerwonej Pieczęci” na patencie swoim.”

Tadeusz Bobrowski cieszył się zapewne szczerze. Oto, po wielu przygodach i wydatkach, jego ukochany siostrzeniec osiągnął w końcu jako taką stabilizację – został poddanym Jej Królewskiej Mości

i zdobył konkretny fach oraz taką pozycję w swoim zawodzie, że jego wuj mógł uznać swoją misję za zakończoną.

Duma rozpieła także Conrada. „Jakiś nic nie znaczący chłopak z kresów, z zapadłej krainy, z jakiejś Polski został bez protekcji kapitanem angielskiej marynarki. Czy pan mnie rozumie? Chciałbym przeżyć raz jeszcze te chwile, kiedy w Singapoore zwrócono się do mnie jako do kapitana okrętu po raz pierwszy. Niemiecki okręt. Ha! ha! ha! Niemiecki okręt musiał mnie uznać za kapitana! Rozumie pan? Prusacy uznają nas, oddają nam honory ...” - wyznawał wzruszony Marianowi Dąbrowskiemu w czasie przywołanego na początku wywiadu dla „Tygodnika Ilustrowanego”.

Marynarska kariera Conrada trwała przez dziesięć lat. Zakończyła się 17 stycznia 1894 roku. Niecały miesiąc później, 10 lutego, zmarł jego opiekun.

Najprawdopodobniej Tadeusz Bobrowski nie wiedział, że jego siostrzeniec już na stałe żegna się z pływaniem. Martwiłby się zapewne. Ale nie byłby sobą, gdyby nie zapisał mu w testamencie połowę majątku. Kiedy zaś nieco ponad rok później ukazała się pierwsza książka Conrada „Szaleństwo Almayera”, nosiła dedykację „Pamięci T. B.”.

Tomasz Falba

Andrzej Perepeczko



Zderzenie, czyli grecka wachta

Kolejnym moim statkiem, na którego budowę zamustrowałem, był *Jarosław Dąbrowski*, stosunkowo niewielki parowiec, przystosowany do przewozu ładunków chłodzonych. W owym czasie była to jednostka dość nowoczesna i co bardziej istotne, budowa jego miała miejsce w brytyjskim porcie Blyth, nieopodal granic ze Szkocją.

Tu muszę zdradzić Czytelnikom istotny fakt z mego życiorysu, starannie ukrywany we wszystkich personalnych ankietach. Otóż mój ojciec, Florian, był przed wojną oficerem Broni Pancernych w Centrum Wyszkozenia w Modlinie pod Warszawą, a po wrześniu 1939 roku aż do inwazji na Francję i walki we Francji i Holandii, służył w I dywizji pancernych pod dowództwem generała Stanisława Maczka. Po wojnie nie wrócił do kraju i pozostał w Anglii zmieniając nawet nazwisko, aby – jak mi później oświadczył – mnie nie szkodzić.

Takie niestety były wówczas czasy, że należało ukrywać fakty, z których powinienem być dumny. Kontakt z ojcem był bardzo ograniczony i rzadkie listy szły do nas bardzo okrężną drogą, bo aż przez Portugalię.

I oto teraz nadarzała się niespodziewana okazja, bo wyjeżdżać miałem do Anglii! Skracając to marginesowe wspomnienie, muszę się przyznać, że nie odważyłem się przez przeszło dwutygodniowy pobyt w owym Blyth, ani zatelefonować, ani nawet wysłać listu do ojca lub do ciotki w Londynie, czy kuzyńców mojej matki w Cambridge.

Po pierwsze, ponieważ cały czas obserwował nas niezwykle czujnie „zastępca kapitana ds. polityczno-wychowawczych”,

a po drugie, nie wolno nam było wychodzić do miasta pojedynczo, a jedynie w grupach co najmniej trzyosobowych, a tajemniczą poliszynela było, że w każdej takiej trójce jest jeden, co donosi...

W końcu, po Nowym Roku 1951 ukończono budowę i polska załoga objęła statek. Po paru niezwykle ciężkich rejsach na trasie Londyn – Gdynia – Londyn (patrz „*Nasze MORZE*” luty 2008 s. 42) niespodziewanie awansowałem na starszego palacza, co było stanowiskiem nieformalnym, ale uznawanym w kotłowniach statków opalanych węglem.

Zostałem „oberhajzerem” i byłem szefem wachty. Dość zresztą oryginalna była to wachta. Ja miałem wówczas 20 lat i dopiero kilka miesięcy pływania, a każdy z pozostałych palaczy miał więcej lat praktyki niż ja wieku. Dlaczego zatem ja byłem szefem? Ano z tej prostej przyczyny, że obaj moi „podwładni” byli Grekami i nie znali słowa po polsku.

O ile pamiętam Angeles Vagelis i Bafaloukos (być może nazywali się nieco inaczej, ale to już przeszło pół wieku temu) należeli do politycznej emigracji greckiej i otrzymali azyl w Polsce Ludowej. Jeden z nich był niewielkiego wzrostu, drugi natomiast miał posturę i siły olbrzyma. Ten wyższy, gdy miał dobry humor brał mnie i kolegę pod pachy i nosił po kotłowni, a podniesienie pełnej, dwustulitrowej beczki oleju nie stanowiło dla niego żadnego problemu. Dogadać się z moimi Grekami nie było łatwo, jako się bowiem rzekło, oni nie znali polskiego, ja z kolei greckiego, a nasz angielski był dość słaby i podejrzewam, że znaleźmy akurat nie te same słowa.

Cóż było robić? Zacząłem uczyć się od nich greckiego, głównie prostych komend, takich jak bodajże „katarizo furnaze” – co (o ile się nie mylę) oznaczało „czyścić paleniska”. Komend tych i zadań było więcej, nic więc dziwnego, że gdy ktoś z załogi usłyszał, jak ja z nimi rozmawiam, stwierdził:

- W kotłowni pływa cała grecka wachta...

- Jak to cała?

- Ano jest ich tam trzech Greków: Bafaloukos, Vagelis i Perepeczko!

Istotnie!

Czwartym członkiem wachty był trymer, młody chłopak, rezerwista z Marynarki Wojennej. Z nim też się było trudno porozumieć, ponieważ jąkał się niemożliwie, a poza tym bardzo źle znosił kiwanie i bardzo ciężko chorował.

Gdy zezłoszczony jego wciąż trwającą chorobą morską spytałem, co robił przez trzy lata w Marynarce Wojennej, w odpowiedzi wyjąkał:

- Je... je... jeździłem ko... ko... koźmi z ko... ko... koszar po... po... chle... chle... chleb do... do... pie... pie... ka... ka... karni...

Przesłużył trzy lata w Marwoju, a nawet dosłużył się stopnia mata! Istotnie, prawdziwy z Kazia marynarz.



Ostatecznie wszystko się jakoś dotarło. Ja się nauczyłem nieco po grecku, Grecy złapali parę słów polskich, a Kazio – trymer – co prawda nie przestał się jąkać, ale jakby nieco mniej chorował i udawało mu się nawet utrzymać obiad w żołądku prawie przez całą wachtę.

Pływalismy na stałej linii, początkowo Gdynia – Hull i z powrotem, a po pewnym czasie Gdynia – Londyn.

Rejsy były krótkie, regularne. W czwartki wyjście z Gdyni, w niedzielę przy wysokiej wodzie wejście do Londynu, gdzie miejsce postoju mieliśmy doskonałe, tuż pod mostem Tower, który podnoszono na nasze powitanie. Cumowaliśmy przy starych magazynach, których już obecnie dawno nie ma, a po drugiej stronie Tamizy wypiętrzał się Tower Castle, dawny szacowny zamek królewski, który wciąż jest i sądzę, że jeszcze bardzo długo się utrzyma w dobrej kondycji.

W czwartek przy wysokiej wodzie Tower Bridge unosił się na nasze pożegnanie i do Gdyni wchodziliśmy przeważnie już przed południem w niedzielę.

Linia była regularna i „biznesowa”. W jedną stronę woziło się nieco spirytusu i aparaty fotograficzne, przeważnie marki „Praktica” z ówczesnej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, a z powrotem... spadochrony z demobilu, które wykonane były z dużych klinów nylonowych oraz różnego rodzaju pończochy, też nylonowe.

Z klinów wybrzeżowe krawcowe szły poszukiwane damskie bluzki, a parą pończoch można było zdobyć uśmiechniętą życzliwość polskich dziewcząt, szczególnie tych, które latem pojawiały się nad polskim wybrzeżem przybywając z głębi kraju, z Krakowa, Poznania, Łodzi, Warszawy czy zgoła Wrocławia.

Tu muszę zdradzić, że w czasie pływania na *Dąbrowskim*, udało mi się skontaktować, a nawet zobaczyć z niewidzianym od 12 lat ojcem, wymagało to jednak wielu chytrych zabiegów i działań, które mogłyby służyć za scenariusz do niewysokich lotów sensacyjnego filmu.

Pod jesień pogoda na morzu znacznie się pogorszyła, szczególnie na Morzu Północnym, na trasie od Kanału Kilońskiego wzdłuż brzegów niemieckich i holenderskich, dalej przez wody Hoofden i The Downs do ujścia Tamizy. Panowały tu częste sztormy i jeszcze częstsze mgły, a trzeba wziąć pod uwagę, że o radarach wtedy w polskiej flocie handlowej krążyły jedynie opowieści snute w mesach przez marynarzy, którzy pływali w wojennych konwojach i mieli do czynienia z okrętami eskorty wyposażonymi w ów cudowny wynalazek.

W kolejnej podróży płynęliśmy w czasie takiej właśnie pasudnej pogody, gdy dość silny wiatr wiał prosto w dziób, czyli panował tak zwany „w mordę wind”, zaciął zimny deszcz, chmury gnało nad samym – wydawało się – morzem, ciemno było, choć oko wykol, a statek raz po raz wstrząsany był uderzeniami fal. Jednym słowem, pełny urok marynarskiego żywota, w którym „*marynarz w noc się boi, we dnie w hamaku śpi, tra la la*”.

Parę minut przed godziną ósmą zeszlismy w komplecie na nocną wachtę i – jak zwykle – zabralismy się we trójkę do czyszczenia „odpalonych” przez poprzednią wachtę palenisk.

Niewtajemniczonym w tajniki „hajcerskiej” roboty wyjaśniam, że „odpalone” palenisko, przygotowane do czyszczenia i odszlakowania to takie, w którym znajduje się już tylko sam żar. Do przyjmującego wachtę należało przegarnąć ten żar na jedną ze stron rusztu, usunąć żużel, wygarnąć go pod nogi, gdzie Kazio zalewał go wodą, następnie przegarnąć żar na drugą stronę, znowu wygarnąć, zalać, podsypać świeżego węgla i szybko ruszyć z podsypką dwóch pozostałych palenisk.



Rys. Andrzej Perepeczko

Do dziś pamiętam, że pierwsza podsypka wymagała na *Dąbrowskim* aż dziewięćdziesięciu solidnych łopat dużego wymiaru, których węgiel rozsypywałem równo po całym palenisku. Byłem już bowiem doświadczonym palaczem i z politowaniem wspominałem zdecydowanie nieudane pierwsze wachty w kotłowni na poprzednim statku.

Po czyszczeniu i podsypce był czas na krótki odpoczynek, podczas którego można było zapalić papierosa i wypić jakąś wodę czy tak zwany „dżus”, czyli namiastkę kompotu, którego solidny gar znosił trymer Kazio na każdą wachtę do kotłowni.

Ja wtedy nie paliłem (zresztą do dziś nie palę papierosów, a jedynie od czasu do czasu fajkę, nawyk z tysięcy wacht w maszynowniach, kiedy już byłem mechanikiem) i czas po pierwszej podsypce wykorzystywałem na naukę... greckiego.

Na dole w kotłowni nie czuło się tak bardzo sztormu, a nawet kołysanie statku i uderzenia fal były jakby mniejsze niż na górnych pokładach. Można było powiedzieć, oczywiście z dużą dozą przesady, że panowała zaciszna atmosfera.

I właśnie w takiej chwili odpoczynku, nagle, cały statek wstrząsnął się gwałtownie i rozległ się najpierw rozgłosny huk, a w następnej sekundzie przeraźliwy zgrzyt rozdieranych blach. Równocześnie rozległy się nieco cichsze eksplozje pękających od wstrząsu żarówek i w kotłowni zapanowała prawie całkowita ciemność, ocalała bowiem tylko jedna lampa, a dodatkowo całe pomieszczenie wypełniła czarna chmura węglowego pyłu, który gwałtowny wstrząs wyrzucił z rozmaitych zakamarków przepastnej kotłowni.

- Rany boskie! - poderwałem się na równe nogi i poczułem jak strach, który zrodził się w moim wnętrzu ogarnia coraz wyższe partie mego ciała, ściska za serce, dławi gardło i wreszcie nieomal rozsadza czaszkę.

Co się stało? Co się dzieje? Co robić? – tłukło mi się po głowie.

Po krótkiej chwili na wierzch oszalałych beładnych i bezsensownych raczej myśli, wydostała się jedna, pierwsza w miarę rozsądna.

ZDERZENIE!!!

KTOŚ NAS UDERZYŁ!!!

W PRAWĄ BURTE! – zorientowałem się, bo po pierwsze stamtąd nadszedł huk i hałas rozdieranych blach, a po drugie, statek najwyraźniej przechylił się na prawą burtę.

- Nabieramy wody! - pierwszy strach jakby mijał, choć jeszcze trzymał mnie w swych lodowatych kleszczach.

Niesforna wyobraźnia podsunęła obraz tonącego *Titanica*... STATEK TONIE! – dotarło do mnie.

I w tym momencie przypomniały mi się słowa wykładowcy ze Szkoły Morskiej, który tłumaczył nam, co robić, kiedy parowiec tonie;

Poderwać zawory bezpieczeństwa!

Wygarnąć żar i ogień z paleniska!!

A wszystko po to, aby gdy woda wedrze się do kotłowni, nie nastąpiła eksplozja kotłów, która... - lepiej nie wyobrażać skutków!

- Poderwać zawory bezpieczeństwa! - ruszyłem biegiem do drabinki, wiodącej nad mój kocioł. Gdy już zacząłem wspinać się do góry, dostrzegłem twarze obu Greków i Kazia – trymera. I ich oczy, wpatrzone we mnie, bądź co bądź „oberhajcera”.

Oni myślą, że ja uciekam! – dotarło do mnie.

Zeskoczyłem z drabinki, dopadłem do tkwiących jak sparaliżowani.

- Poderwać zawory bezpieczeństwa! - krzyknąłem.

Cała trójka stała dalej bez ruchu. W tym momencie zorientowałem się, że Grecy nie rozumieją co mówię, a Kazio – trymer nie wie zapewne, co to są te zawory, gdzie są i jak je poderwać.

Powtórzyłem to samo po angielsku, ale skutek był żaden. Dopadłem do paleniska, otworzyłem drzwiczki i złapałem gracę, aby wygarnąć płonący węgiel. Na migi pokazałem, żeby robili to samo.

Młodszy z Greków poszedł za moim przykładem, starszy jednak krzyknął łamaną kombinacją angielskiego, greckiego i polskiego, że statek na razie nie tonie.

Oprzytomniałem. Rzeczywiście statek nie przechylał się bardziej, a z nieodległej maszynowni dobiegał odgłos pracującej równym rytmem parowej maszyny.

Rzuciłem gracę i nie zatrzymując nawet drzwiczek do paleniska pobiegłem do maszynowni.

- Co się stało, panie czwarty? - krzyknąłem. - I co robić? Wygarnąć ognie? Podrywać zawory?

Czwarty mechanik, starszy mężczyzna i doświadczony marynarz, weteran wojennych konwojowych rejsów miał akurat przyłożoną do ucha końcówkę rury głosowej, która w owym czasie pełniła obowiązki telefonu.

Spojrzał na mnie, odwiesił tubę i spokojnym głosem powiedział:

- Żadne wygaszanie, żadne zawory. Mamy sporą dziurę w burcie rufowej ładowni, ale nad wodą. Uderzył w nas jakiś niewielki statek. Właśnie zawracamy, żeby zobaczyć, co z nimi. Pompy zęzowe już chodzą. Chyba nic nam nie grozi. Przynajmniej na razie. Wracaj do kotłowni i przygotuj się na manewry, bo pewno będą.

Z lekka zawstydzony wróciłem do kotłowni i przekazałem wachcie wiadomości. Po kilku minutach usłyszałem z maszynowni dzwonek telegrafu i maszyna stanęła.

Nie wytrzymałem i awaryjnym wyjściem wydostałem się na pokład.

Dąbrowski stał kołysząc się na fali. W świetle reflektora dostrzegłem niewielki statek z mocno uszkodzonym dziobem. Na rufie widoczna była blaszana niby bandera, jaką nosiły wówczas statki należące do niemieckich armatorów. Banderą była flaga kodu sygnałowego oznaczająca bezwzględłą kapitulację.

Jak się potem okazało, kilkuosobowa załoga tamtego statku była kompletnie zalana. Szczęściem, ich statek nie tonął.

Myśmy też nie zatonęli. Uszkodzeniu uległa jedynie prawa burta oraz ładunek tejsze ładowni, a mianowicie bekony, jajka i inne dobre rzeczy, które w tamtych czasach wysyłała zniszczona straszliwie wojną Polska do zwycięskiej Anglii.

Niejednokrotnie potem zastanawiałem się, czy moja zbyt pochopna reakcja była właściwa, ale w końcu doszedłem do następujących dwóch wniosków:

- dobrze, że mi się przypomniały słowa wykładowcy z PSM, bo gdybyśmy tonęli to tak właśnie trzeba by było postąpić,

- należy zawsze brać pod uwagę rady bardziej doświadczonych od siebie, choćby i swoich podwładnych.

I te uwagi przekazuję następnym marynarskim pokoleniom.



Czerwoni na Czarnym cz. 2

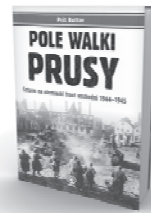


„Flota Czerwona na Morzu Czarnym. Tom 2: Wymęczone zwycięstwo 1943-1944”,
Michał Glock,
Wydawnictwo Tetragon
(www.tetragon.com.pl),
str. 301, seria „Morska”

To druga część znakomitej książki Michała Glocka – jego pracy doktorskiej pisanej pod okiem prof. Pawła Wieczorkiewicza (tym, którzy nie zaopatrzyli się jeszcze w tom pierwszy przypominamy tytuł - „Flota Czerwona na Morzu Czarnym. Wielka improwizacja 1941-1942” – T.F.). W drugim tomie autor kończy opowieść o radziecko-niemieckich zmaganiach w basenie Morza Czarnego podczas drugiej wojny światowej. Jest w tej tematyce pionierem na naszym rynku, więc niemal wszystko o czym pisze, dla wielu miłośników spraw wojennomorskich w Polsce może być odkryciem. Otrzymaliśmy pełny, kompetentny i odmitologizowany obraz czarnomorskiego teatru działań wojennych z okresu zaznaczonego w tytule. Warto przy okazji pochwalić wydawcę. W publikacji Glocka jest 350 zdjęć, 60 map i wiele rysunków. Liczby te mówią same za siebie. Książkę nie tylko z zainteresowaniem się czyta, ale i ogląda. Gorąco polecamy!



Operacja Prusy



„Pole walki Prusy. Szturm na niemiecki front wschodni 1944-1945”,
Prit Buttar,
Dom Wydawniczy Rebis
(www.rebis.com.pl),
str. 679

Podczas niemiecko-radzieckich walk o Prusy Wschodnie i Pomorze, Kriegsmarine udało się przeprowadzić największą w dziejach operację ewakuacyjną. W jej wyniku z terenów zagrożonych atakiem Armii Czerwonej uciekło ponad 2 miliony Niemców! Choć w trakcie doszło do zatopienia *Wilhelma Gustloff*, *Goi* i *Steubena*, co pociągnęło za sobą wiele tysięcy ofiar, to i tak operacja była o wiele skuteczniejsza niż ta prowadzona lądem. Czy sukces ewakuacji był wynikiem sprawności niemieckiej floty wojennej? Czy może efektem decyzji Stalina, który chciał, aby jak najwięcej Niemców opuściło tereny, które miały stać się wkrótce jego łupem? - to pytania, które stawia autor „Pola walki Prusy”. Buttar, z angielskiej perspektywy, opisuje wciąż mało znany, także w Polsce, fragment drugiej wojny światowej. Mocną stroną publikacji są obszernie relacje świadków brutalnych zbrodni popełnianych na cywilach przez krasnoarmiejców, a także powojenne losy żołnierzy niemieckich, którzy dostali się do rosyjskiej niewoli i wrócili do domu dopiero w połowie lat pięćdziesiątych.



Ocean sensu

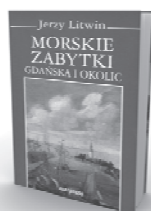


„Rozbitek. Siedemdziesiąt sześć dni samotnie na morzu”,
Steven Callahan,
Wydawnictwo Bezdroża
(www.bezdroza.pl),
str. 222

Kiedy w lutym 1982 roku jacht Stevena Callahana zatonął na środku Oceanu Atlantyckiego, żeglarz nie spodziewał się, że to co potem nastąpi zmieni na zawsze jego życie. Przez siedemdziesiąt sześć dni dryfował po morzu w tratwie ratunkowej, walcząc ze swoimi słabościami i przyrodą. Dzięki nieprawdopodobnej sile przeżycia, doświadczeniu i szczęściu przetrwał w sytuacji, która wydawała się beznadziejna. „Rozbitek” to wstrząsająca relacja z tego rejsu. Ale nie tylko. To także, niemal mistyczna opowieść o sensie ludzkiego życia i związkach człowieka z otaczającym go światem. *„Nawet tutaj otaczają mnie skarby. Gdy rozglądam się widzę twarz Boga w gładkich falach morza, Jego łaskę w ruchach koryfeny (ryby, której mięsem żywił się rozbitek – T.F.), czuję Jego oddech na moim policzku, gdy muska mnie powiewem wiatru. Widzę wszystkie stworzenia uczynione na Jego obraz i podobieństwo.”* - wyznaje w jednym z rozdziałów.



Zabytki - reaktywacja



„Morskie zabytki Gdańska i okolic”,
Jerzy Litwin,
Wydawnictwo Marpress
(www.marpress.pl),
str. 276

Morskie zabytki Gdańska i okolic” to drugie wydanie znakomitej książki Jerzego Litwina zawierającej informacje na temat najbardziej interesujących zabytków morskich, które znaleźć można nad Zatoką Gdańską i u ujścia Wisły. Prawdziwe kompendium, bogato zilustrowane i uaktualnione. O jakość przedstawionych informacji nie musimy się martwić. Autor jest wybitnym fachowcem w swojej dziedzinie, obecnym dyrektorem Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, wie więc dobrze o czym pisze. Tę książkę można by przeczytać choćby tylko dla obszernie przedstawionych dziejów grodu nad Motławą. A to zaledwie jeden z wielu jej mocnych punktów. Praca zaskakuje bogactwem wiadomości. Litwin tropi i odnajduje morskie wątki i motywy w najmniej nawet kojarzonych z morzem miejscach. „Morskie zabytki Gdańska i okolic” to obowiązkowa lektura dla wszystkich pasjonatów tej tematyki w Polsce, nawet jeśli w najbliższym czasie nie planują żadnej turystycznej podróży na Wybrzeże.

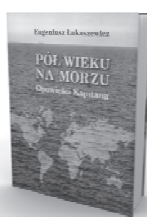
Morskie wizje



„Flota Polska”, praca zbiorowa,
reprint wydawnictwa
„Odrodzenie Polski” Karola Meperta,
Oficina Wydawnicza Miniatura
(www.borchardt.com.pl,
www.sklep.oficynamorska.pl),
str. 64

Wydawać by się mogło, że wydanie reprintu publikacji, która ukazała się w 1921 roku, a więc dziewięćdziesiąt lat temu, nie ma większego sensu. Nic bardziej mylnego. Wystarczy zapoznać się, nawet pobieżnie, z jej treścią, aby zrozumieć dlaczego warto było to zrobić. Książka „Flota Polska”, zawierająca teksty różnych autorów dotyczące historii i gospodarki morskiej, wydana pod protektoratem admirała Kazimierza Porębskiego, okazuje się bardzo aktualna. Zagłębiając się w jej lekturę podziwiać można jak daleko sięgały przedstawione w niej wizje. U zarania niepodległości, autorów tej publikacji stać było na snucie marzeń o Polsce Morskiej. W tamtych realiach łatwo można było uznać je za rojenia szaleńców. Można, gdyby nie fakt, że wiele z nich udało się jednak zrealizować: powstała Gdynia, flota wojenna i handlowa, szkolnictwo morskie. Polecamy tę pracę szczególnie decyden-
tom. Niech czytając ją, zadadzą sobie pytanie – jakie są ich marzenia?

Prawdziwe opowieści



„Pół wieku na morzu.
Opowieści Kapitana”,
Eugeniusz Łukaszewicz,
Oficina Wydawnicza Miniatura
(www.borchardt.com.pl),
str. 238

PRL mamy już na szczęście za sobą. Jednak wciąż mało o nim wiemy. Dotyczy to także spraw morskich. Dlatego z uznaniem przyjąć należy wydanie wspomnień Eugeniusz Łukaszewicza. Autor był znanym kapitanem żeglugi wielkiej. Pływał na ponad trzydziestu statkach, dowodził ponad dwudziestoma z nich. Na ich pokładach odwiedził ponad trzysta portów. A to nie wszystko. Przez kilka lat był także komendantem statku-muzeum *Dar Pomorza*. Ma więc co wspominać i o czym pisać. I robi to z dużym talentem i dystansem. Jego opowieści pokazują wszystkie aspekty życia marynarzy w Polsce Ludowej, łącznie z tymi najbardziej wstydliwymi. Nie są więc cukierkowatymi relacjami z często wyssanych z palca, kolorowych przygód przeżytych w egzotycznych portach. Eugeniusz Łukaszewicz miał tak bogate życie, że nie musiał stosować takich zabiegów. Nie każdy bowiem może wspominać jak woził broń dla Wietkongu, a Zbigniew Herbert palił u niego w domu w piecu. Polecamy!

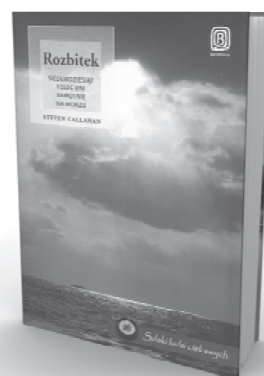
Rozmowa z dżentelmenem



„Dżentelmen, nie tylko pod koszem”,
Barbara Kanold,
Wydawnictwo Oskar
(www.wydawnictwooskar.pl),
str. 272

Barbara Kanold już po raz drugi przeprowadziła świetny wywiad-rzekę z człowiekiem zasłużonym dla spraw morskich w Polsce. Wcześniej rozmawiała ze znanym pisarzem marynistycznym Andrzejem Perepeczką, teraz zrobiła to z prof. Jerzym Młynarczykiem. Niezwykła, bogata biografia tego ostatniego to gotowy scenariusz na film o polskiej historii najnowszej. Były olimpijczyk w koszykówce, prezydent Gdańska, lewicowy poseł, wybitny znawca prawa morskiego, a obecnie rektor Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu (a jakżeby inaczej!) Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni to jedna z najbardziej szanowanych postaci na Pomorzu. Dżentelmen w każdym calu, o którym ciepło wypowiadają się (także w książce) ludzie o skrajnie różnych poglądach. Warto posłuchać co ma do powiedzenia człowiek, który wciąż marzy, jak sam mówi, o „wielkich stoczniach, o wielkiej żegludzie, o znakomitym polskim rybołówstwie”.

Książki za darmo!



Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić (58-307-17-90). Dzięki uprzejmości Wydawnictwa Bezdroża, tym którzy **(ale od godz. 12, 27 lutego!)** skontaktują się z nami przed innymi, prześlemy za darmo opisaną wyżej książkę „Rozbitek”. Kto pierwszy ten lepszy!

Wydarzenia
i imprezy morskie w

2012

KWIECIEŃ

**Titanic Belfast Festival
od kwietnia do września 2012**

różne miejsca - Belfast, Irlandia Północna

Festiwal na cześć transatlantyku *Titanic* i stoczniowych tradycji Belfastu. W czasie dorocznego „festiwalu *Titanika*” odbywają się m.in.: odczyty, bezpłatne wycieczki z przewodnikiem „śladami *Titanika*” (np. na miejsce jego budowy), etc.

W tym roku program imprez jest szczególnie bogaty, ze względu na obchody 100 rocznicy tragicznego, dziewiczego rejsu *Titanika*. Planuje się ok. 120 różnych wydarzeń - przede wszystkim kulturalnych, ale także interesujących dla miłośników statków oraz historii żeglugi i techniki okrętowej. W kwietniu otwarty zostanie Titanic Belfast: 6-kondygnacyjne centrum informacyjno-muzealne w centrum Belfastu dla gości odwiedzających miasto ze względu na historię związaną z *Titanikiem*. Wśród zaplanowanych zdarzeń znajdziemy m.in.:

Titanic Light Show - 07-11.04

Titanic Belfast, Titanic Quarter, Belfast.

Wizjonerskie show świetlne, zwracające uwagę na nowy obiekt - Titanic Belfast. Spektakularna premiera odbędzie się 7 kwietnia, a następnie każdego wieczoru instalacje „światło i dźwięk”, podkreślające obecność nowego, ciekawego architektonicznie obiektu.

MTV Music Event - 12-13.04**Titanic Slipways (dawne pochylnie stoczniove),**

Titanic Quarter, Belfast.

Festiwal muzyczny MTV.

Titanic: A Centenary Commemoration - 14.04

Waterfront Hall, Belfast.

Główna uroczystość dla upamiętnienia związków Belfastu z legendarnym statkiem. Narracja prowadzona będzie przez grono brytyjskich ikon kultury i celebrytów. Będzie to zarazem hołd złożony zarówno ofiarom katastrofy *Titanika*, jak i stoczniovcem Belfastu, którzy zbudowali ten niezwykły statek, ważny dla historii żeglugi i okrętownictwa nie tylko za sprawą tragicznego końca.

**Titanic, Scenes from the British Wreck
Commissioner's Inquiry, 1912 - 22.04-19.05**

The Mac, Belfast

„Titanic - sceny ze śledztwa British Wreck Commissioner's, 1912” - Monodram Owen'a McCafferty'ego oparty na zeznaniach zebranych w 36-dniowym śledztwie po katastrofie *Titanika* w Londynie, w 1912 roku, w którym 100 świadkom zadano ok. 25 tys. pytań.

info: www.discovernorthernireland.com/Titanic-Belfast-Festival-2012-Belfast-P25451info: www.belfastcitycouncil.gov.uk/events/
www.belfastcity.gov.uk/titanic

Informacje o innych wydarzeniach związanych z obchodami setnej rocznicy tragedii *Titanika* (zaplanowanymi także w innych, poza Belfastem, miastach, np. w Southampton, Liverpool, Cobh, Halifax)

info: www.the-titanic.com/Titanic-Today/Events.aspx

Program obchodów 100-lecia tragedii *Titanika* przygotowano także w kanadyjskim porcie Halifax.

info: <http://destinationhalifax.com/visitors/titanicevents>**World Ports & Trade Summit 2012
02-04.04.2012**

ADNEC - Abu Dhabi, Zjednoczone Emiraty Arabskie

Cykl konferencji (m.in. specjalistyczna Project Cargo and Break Bulk Middle East) oraz targi w ważnym gospodarczo, inwestującym także w sektor morski, bogatym kraju.

info: www.worldportsandtrade.com**MTB - Marine Asia 2012**

11-14.04.2012

Bangkok, Tajlandia

Spotkania biznesowe branży morskiej w konwencji „Meet the Buyer”.

info: www.coplandevents.com/event.php?id=23**2012 Ghost Ships Festival - Statki-duchy
13-14.04.2012**

Wyndham Hotel & Convention Center - Milwaukee, WI, USA

Kolejna edycja „The Ghost Ships Festival” - okazji dla szerszej publiczności do zapoznania się z historią wraków statków spoczywających na dnie Wielkich Jezior Amerykańskich. Opowiadają o nich naukowcy, historycy, shiploverzy, eksploratorzy i nurkowie oraz autorzy filmów i książek o „statkach-duchach”. Seminaria, warsztaty i pokazy obejmują nie tylko tematykę samych wraków, ale i szerszej rozumianych spraw morskich - tych współczesnych i morskiej historii.

info: www.ghost-ships.org

Global Liner Shipping 2012**17-18.04.2012**

Radisson SAS Portman, Londyn - Wielka Brytania

17. już edycja dorocznej konferencji dla załadowców, przewoźników (głównie armatorów), spedytorów morskich i operatorów logistycznych, operatorów portów i terminali, i innych zajmujących się żeglugą liniową lub z niej korzystających.

info: www.globallinersshipping.com**Havencongres Rotterdam 2012****17.04.2012**

Rotterdam, Holandia

Kongres portowy w największym porcie świata (jubileuszowa, 30 edycja).

info: www.havenupdate.com/events/havencongres/programma/**SeaTec Helsinki 2012****17-19.04.2012**

Helsinki Exhibition & Convention Centre - Helsinki, Finlandia

Targi branży morskiej - okrętownictwo, żegluga, etc.

info: www.seatechelsinki.fi**Sea Japan 2012****18-20.04.2012**

Tokyo Big Sight Exhibition Centre - Tokio, Japonia

Międzynarodowe targi branży morskiej, przede wszystkim przemysłu okrętowego z konferencjami i innymi wydarzeniami towarzyszącymi.

info: www.seajapan.ne.jp/en**High Performance Marine Vessels China 2012****20-21.04.2012**

Szanghaj, Chiny

Konferencja RINA poświęcona szybkim jednostkom pływającym.

info: www.rina.org.uk/events_programme**7th Singapore Maritime Week****22-27.04.2012**

Singapur

Cykl różnorodnych targów i konferencji szeroko rozumianej branży morskiej. W ramach singapurskiego „tygodnia morskiego” odbywają się m.in. konferencje: Offshore Support Vessels, Offshore Drilling Rigs, FPSO (patrz poniżej), a także Search and Rescue Asia 2012, 3rd Asia Green Shipping Summit, BIMCO Conference, The Singapore Shipping Conference 2012, Seatrade Offshore Marine Asia.

info: www.smw.sg**4th Offshore Support Vessels****23-26.04.2012**

Raffles Convention Centre - Singapur

Konferencja poświęcona projektowaniu, budowie, eksploatacji i marketingowi w branży statków pomocniczych *offshore* - m.in. serwisowców, zaopatrzeniowców, holowników oceanicznych i AHT, bazowców prac podwodnych, baz nurków, statków konstrukcyjnych, sejsmicznych, do obsługi odwiertów, zbiornikowców wahadłowych, etc. (branży określanej także jako *offshore shipping*).

info: www.osvconference.com**Offshore Drilling Rigs****23-26.04.2012**

Raffles Convention Centre - Singapur

Konferencja poświęcona projektowaniu, budowie, eksploatacji i rynkowi morskich platform wiertniczych.

info: www.offshoredrillrigs.com**FPSO****23-26.04.2012**

Resorts Worlds Sentosa - Singapur

Konferencja poświęcona projektowaniu, budowie, eksploatacji i rynkowi pływających systemów wydobywczo-magazynowo-przeładunkowych (Floating Production Storage and Offloading).

info: www.fpsconference.com**Arctic Shipping Summit****24-26.04.2012**

Scandic Continental Hotel - Helsinki, Finlandia

Konferencja poświęcona technicznemu, eksploatacyjnemu i rynkowemu aspektowi żeglugi w rejonach arktycznych. Waga tego tematu ostatnio rośnie wraz z wykorzystaniem tzw. Północnej Drogi Morskiej skracającej drogę z Europy na Daleki Wschód.

info: www.arcticshippingsummit.com**Seatrade Offshore Marine Asia 2012****25-27.04.2012**

Suntec - Singapur

info: www.seatrade-offshoreasia.com**Ferry Shipping Conference 2012****25-27.04.2012**

na promie *Baltic Queen*, na trasie Sztokholm-Tallin-Sztokholm
Wysokiej rangi konferencja naukowo-techniczna i rynkowa zorganizowana przez wydawcę znanego i cenionego periodyku branżowego „Cruise & Ferry Info”. Na pokładzie promu, poza konferencją, także małe targi branżowe.

info: www.shippax.se

Mercator Revisited. Cartography in the age of discovery.**25-28.04.2012**

Sint-Niclas, Belgia

Organizatorzy - Erfgoedcel Waasland oraz Wydział Geografii na Uniwersytecie w Gandawie (przy wsparciu m.in. International Cartographic Association) - zapraszają na międzynarodową konferencję poświęconą sławnemu kartografowi, który przyczynił się do rozkwitu odkryć geograficznych tworząc geometryczne rozwinięcie powierzchni ziemi i siatkę geograficzną na potrzeby tworzenia map, ułatwiającą nawigację.

info: www.mercatorconference2012.be**Maritiem Terneuzen****26-30.04.2012**

Noordstraat, Terneuzen, Holandia

Pokazy modeli (także zdalnie kierowanych w specjalnym basenie) szkatuńczego klubu modelarskiego Zuid-ZuidWest. Prezentują się też firmy związane z gospodarką morską, a także artyści z pracami zainspirowanymi morzem i statkami. Planowane są też występy chóru szantowego The Dekzwabbers.

info: www.zuidzuidwest.com**Nationale Reddingbootdag****- dzień holenderskiej służby SAR****28.04.2012**

43 stacje KNRM i niektóre porty w całej Holandii

Święto holenderskiej, ochotniczej organizacji ratownictwa morskiego KNRM z dniem otwartym, możliwością oglądania od środka zarówno zabytkowych, jak i współczesnych, najnowocześniejszych statków ratowniczych (w oparciu o doświadczenia KNRM powstał projekt serii polskich, szybkich, hybrydowych jednostek ratowniczych typu SAR-1500, przekazanych do eksploatacji kilka lat temu i używanych obecnie przez polską służbę SAR).

info: www.knrm.nlwww.knrm.nl/Waar-wij-zijn/Reddingbootdag**OTC 2012****30.04-03.05.2012**

Houston - USA

Największe targi i konferencja techniki, technologii i rynku *offshore*, czyli oceanotechniki i górnictwa morskiego.

info: www.otcnet.org/2012/**Seatrade South America Cruise Convention 2012****05/06.2012**

Ameryka Południowa

Targi i konferencja poświęcone żegludze pasażerskiej i wycieczkowej.

info: www.southamerica-cruise.com**Multimodal 2012****01-03.05.2012**

NEC - Birmingham, Wielka Brytania

Targi i konferencje. Transport morski, spedycja, porty i terminale, głównie przewozy kontenerowe na rynkach Wielkiej Brytanii i Irlandii.

info: www.multimodal.org.uk**Największy wycieczkowiec****02.05.2012**

Świnoujście

Zawinięcie największego dotąd wycieczkowca w portach Pomorza Zachodniego. Rozważane było zawinięcie tego statku do Szczecina, gdzie również stałby się największym statkiem pasażerskim w historii portu, ale wszystko na razie na wskazuje, że będzie to pierwsze zawinięcie dużego wycieczkowca do portu w Świnoujściu.

Europort Romania 2012**08-10.05.2012**

IDU Hall - Konstanca, Rumunia

Dziewiąta już edycja targów odbywających się w głównym mieście portowym kraju - Konstancy. Targi podobne do nasze-

go Baltexpo, z przemysłem okrętowym i wyposażenia statków, jako tematem przewodnim.

info: www.europort.nl/about-europort/international/romania-en**Inamarine 2012****09-12.05.2012**

JIExpo Kemayoran - Dżakarta, Indonezja

Główna targowo-konferencyjna impreza morska dynamicznie rozwijającego się rynku morskiego Indonezji.

info: www.inamarine-exhibition.net**MTB Shipyards Asia 2012****09-12.05.2012**

Wietnam

Spotkania biznesowe „Meet the business”. Uczestniczy ok. 50 wiodących firm przemysłu okrętowego Wietnamu.

info: www.coplandevents.com/event.php?id=17**Urodziny portu Hamburg****11-13.05.2012**

Port - Hamburg

Prawdopodobnie największy festiwal portowy na świecie, obfitujący w atrakcje dla miłośników statków i okrętów, w tym - 12 maja - słynny „balet holowników”, a także uroczystość chrztu statku *AIDamar*, któremu towarzyszyć będą inne wycieczkowce AIDA Cruises: *AIDAblu*, *-luna* i *-sol*.

info: www.hamburg.de/hafengeburtstag

MAJ

Kadedagen 201**12-13.05.2012**

nad kanałem portowym - Arnhem, Holandia

Tradycyjny festyn pod nazwą „Wielkanoc na nabrzeżu”, tym razem przeniesiony na maj. W programie m.in. zlot małych jednostek pływających, pokazy starych silników parowych oraz spalinowych jednostek pływających, stragany dla hobbystów, etc. Impreza organizowana przez Towarzystwo Statków Historycznych - Stichting Historische Schepen.

info: www.shsa.nl**Seatrade Awards 2012****14.05.2012**

Guildhall - Londyn, Wielka Brytania

Gala prestiżowych nagród za osiągnięcia rynkowe, innowacyjność w technice okrętowej, etc.

info: www.seatrade-awards.com**Society of Maritime Industries Annual Conference 2012**
15-16.05.2012

The Hilton Hotel - Liverpool, Wielka Brytania

Doroczna multidyscyplinarna konferencja brytyjskiego przemysłu morskiego, tym razem odbywająca się pod hasłem: „UK Maritime Engineering: Identifying the Global Challenge and Creating the Business Opportunities”.

info: www.maritimeindustries.org**Bulk Ports, Terminals & Logistics****20-22.05.2012**

Mövenpick Hotel - Amsterdam, Holandia

Targi i konferencja poświęcone rynkowi, logistyce i technice portów i terminali masowych.

info: www.drycargomag.com**Seawork International 2012****22-24.05.2012**

ABP Port of Southampton - Southampton, Wielka Brytania

Największe na arenie międzynarodowej targi i forum poświęcone wszelkim roboczym i pomocniczym jednostkom pływającym. Na targach można zobaczyć wiele jednostek pływających na wodzie.

info: www.seawork.com**Navalia 2012****22-24.05.2012**

Vigo, Hiszpania

Najważniejsze w roku 2012 w Hiszpanii i jedne z ważniejszych w Europie targów morskich. Przez skoncentrowanie głównie na tematyce przemysłu okrętowego - nieco podobne do naszego Baltexpo.

info: www.navalia.es**Motorship Propulsion and Emissions Conference****23-24.05.2012**

Hamburg, Niemcy

Ważna konferencja dotycząca siłowni, silników i pędników okrętowych oraz urządzeń i systemów siłownianych.

info: www.propulsionconference.com**CIMPS-Europort 2012 i OTE (Offshore)****23-25.05.2012**

Nanjing, Chiny

Organizatorzy targów CIMPS-Europort 2012 spodziewają się ponad 500 wystawców, w tym ponad 100 firm zagranicznych. CIMPS Europort 2012 ma być jedną z najważniejszych imprez poświęconych gospodarce morskiej i przemysłowi okrętowemu w Chinach w tym roku. Targom ma towarzyszyć konferencja branżowa. Równolegle, w tym samym miejscu będą się odbywały w Nanjing targi oraz konferencja, dedykowane oceanotechnice i górnictwu morskemu - OTE - Offshore Technology, Equipment Exhibition & Conference.

info: www.china-ship.com/enwww.ote-china.com/en**World Maritime Technology Conference (WMTC)****29.05-01.06.2012**

Lenexpo - St. Petersburg, Rosja

Prestiżowa konferencja naukowo-techniczna (której poprzednie edycje odbywały się w 3-letnich odstępach w San Francisco, Londynie i Bombaju) poświęcona technice morskiej, *offshore* i okrętowej, połączona z targami.

info: www.wmtc2012.org**10th Asean Ports & Shipping 2012****30-31.05.2012**

Dżakarta, Indonezja

Jedno z największych wydarzeń morskich w grupie państwa ASEAN, łączące konferencje z targami.

info: [www.transportevents.com/](http://www.transportevents.com/EventsDetails.aspx?EventID=EVE096)[EventsDetails.aspx?EventID=EVE096](http://www.transportevents.com/EventsDetails.aspx?EventID=EVE096)**Busan Port Festival****ostatni weekend maja**

Busan, Korea Południowa

Festiwal portowy, w znacznej mierze mający na celu edukację morską, m.in. przybliżenie historii i podkreślenie wagi portu dla gospodarki i życia mieszkańców regionu.

info: www.bff.or.kr/ENG/Port/01.asp**Dzień holowników****późny maj 2012 (data jeszcze nie ogłoszona)**

Maasluis, pod Rotterdamem

Zeesleepvaart 2012 (Tug Day albo Deep Sea Towage Day), to impreza dla miłośników statków, a przede wszystkim holowników. Pojawia się na nim jednostki „na emeryturze”, odrestaurowane oraz obecnie pracujące. Parada floty, morska giełda hobbystyczna, przejażdżki niektórymi statkami (głównie holownikami), pokazy ratownictwa morskiego, etc.

Maasluis to miasteczko leżące na drodze między shipspotter-skimi mekkami - Rotterdamem i Europortem (a ściślej mówiąc - Hoek van Holland). Po przeciwnej stronie kanału Nieuwe Waterweg znajduje się Rozenburg (można się tam dostać z Maasluis promem miejskim), którego nabrzeże z alejką spacerową w pobliżu przystani promu, należy do najbardziej ulubionych miejsc obserwacji i fotografowania statków między Rotterdamem a Europortem.

info: www.sleepboothaven.nl

Już wkrótce w sieci...

Nasze MORZE i PortalMorski razem!

- Nowy, obszerny serwis informacyjny
- Codzienne, stale aktualizowane newsy z branży morskiej
- Rozmowy z ludźmi morza
- Przeglądy prasy polskiej i zagranicznej
- Statystyki, raporty i opracowania
- Fora, opinie, blogi
- NaszeMORZE.TV – relacje filmowe z najważniejszych wydarzeń i wiele, wiele innych...



Bądź z nami, a zobaczysz i dowiesz się najszybciej i najwięcej!
Więcej szczegółów niebawem...

Praca na morzu i na lądzie

www.portalmorski.pl/crewing

SPAWACZ ELEKTRYCZNY
SPAWACZ GAZOWY
MONTER RUROCIĄGÓW
MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH
MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO
MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ
MONTER WENTYLACJI
ELEKTROMONTER OKRĘTOWY
MONTER RUSZTOWAŃ
ŚLUSARZ REMONTOWY
MALARZ KONSERWATOR
OPERATOR CNC
OPERATOR WÓZKA WIDLOWEGO
PODDŹWIGNICOW

MASTER
C/O
2/OFF
C/E
2/ENG
4/ENG
ELECTRICIAN
EL. CADET
BOSUN
A/B
AB/BOSUN
O/S
O/S CADET
MOTORMAN
WIPER





Draawsko (IMO 9393450) - jeden z nowych „jeziorowców”
(statków przystosowanych do żeglugi po Drodze Św. Wawrzyńca
i Wielkich Jeziorach Amerykańskich) z floty Polskiej Żeglugi Morskiej,
zaprojektowany w Polsce i zbudowany w 2010 r. w Chinach
w stoczni Mingde Heavy Industry; nośność 29 978 t, długość 190 m,
szerokość 23 m, zanurzenie 7,4 m.

