

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 3 (75) marzec 2012
NR INDEKSU 211214



The Maritime Worker,
dodatek dla marynarzy,
- szukaj wewnątrz numeru



Prywatyzacja po morsku



Polak w Vendée Globe?

PO CO KOMU OKRĘT?



58
56
54
52
50
48
46
44
42
40
38

Od 16 kwietnia

Nasze MORZE i PortalMorski razem!

PortalMorski.pl



nasze

MORZE

- 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

i wiele, wiele innych...

07.03.2012 Aktualizowano 07:44 GMT News: Nowe projekty wymagają zwiększonych możliwości technicznych

PortalMorski.pl nasze MORZE

HOME STATKI STOCZNIE ŻEGLUGA PORTY I LOGISTYKA OFFSHORE INNE SFERY LUDZIE VARIA INFOBASE MEDIA

START

Mały holownik z Gdyni PRO zagrożone

Wieża ze Stoczni Gdańskiej staną na Bałtyku

Wycieczkowce przyplują do Gdyni

Mega kontenerowiec w Gdańsku

Będzie więcej platform w Remor

Chińskie

Koniec kł... Stawki fr...

Okrety - najpierw do Gdyni, potem na BALTOPS

Na początku czerwca Gdynię odwiedzi część okrętów biorących udział w manewrach morskich BALTOPS 2010.

WĘCEJ...

STATKI

NOWE JEDNOSTKI

TECHNIKA

Mały holownik z Gdyni

Stocznia Damen Shipyard

Quantum - nowa jednostka

Elementy polskiej elektrowni atomowej przypływu

02.09.10

Torm dalej pływa dla Shella

01.06.10

Rekord Ebba Maersk

01.06.10

Okrety - najpierw do Gdyni, potem na BALTOPS

01.06.10

Mały holownik z Gdyni

14.04.10

szukaj nas pod adresem: www.portalmorski.pl

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 3 (75) 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 „Naszym Morzu” i „The Maritime Worker” na stronie WWW bez dodatkowego wynagrodzenia.

Nakład 2400 egz.

Nasze MORZE w ... sieci

Pamiętam taką kampanię reklamową z roku 2008 ze zdjęciem, które obiegiło Polskę wywołując gorące reakcje i komentarze. Widać na nim było nagrobek z napisem „śp. prasa drukowana 1452-2012”. Pierwsza z dat symbolizowała wynalezienie druku, druga - rok wprowadzenia w Polsce cyfryzacji telewizji, która, zdaniem agencji tworzącej tę kampanię, miała oznaczać „śmierć” prasy drukowanej.

Jak to zwykle bywa z przepowiedniami rozmaitych „końców” - i ta się nie sprawdziła. Mamy rok 2012 i prasa nadal ukazuje się drukiem. Co, niestety nie zmienia faktu, że nastąpi dla niej bardzo ciężkie czasy...

Dziś już wiemy, że 2011 był rokiem największych w ciągu kilku ostatnich lat spadków sprzedaży prasy w Polsce. Na rynku informacyjnym mamy dziś do czynienia ze zjawiskami, które dostrzegają i doskonale rozumieją wydawcy tradycyjnej prasy, nie tylko w Polsce. Robiąc dobrą minę, coraz szybciej i sprawniej rozbudowują swoje serwisy w internecie, by w odpowiednim momencie przenieść tam swoje tytuły w całości.

Znawcy mediów nie pozostawiają złudzeń. Zjawiska te, trwające od lat, nie wynikają z ostatniego kryzysu finansowego, lecz z postępującej zmiany nawyków czytelnicy, zmiany, która będzie miała trwały i nieodwracalny charakter. Zmiana ta polega na tym, że ludzie coraz mniej chętnie kupują i czytają papier zadrukowany informacjami. Coraz częściej wybierają internet, dziś już niemal powszechnie dostępny, który przenosi relację z Czytelnikami w zupełnie inny wymiar, dając im możliwość częstszego kontaktu z ulubionym tytułem, śledzenia na bieżąco informacji, komentowania, a nawet współtworzenia jego treści.

Nasze MORZE istnieje na rynku prasowym od 2006 roku. Przez te ponad 6 lat docieraliśmy do naszych Czytelników w Polsce i poza jej granice, w formie papierowej. Jednakże to, co dzieje się na tym rynku, nie pozostaje bez wpływu także na nasz miesięcznik.

Niemal od początku wydawania *Naszego MORZA* zastanawialiśmy się nad tym, jak zapewnić naszym Czytelnikom większą aktualność i dostępność publikowanych przez nas treści. Nie wszędzie można było nas kupić, nakład był zbyt niski w stosunku do oczekiwań, a i z dystrybucją różnie bywało...



Dlatego zdecydowaliśmy, że nadszedł czas na zmianę. Od ponad roku przygotowujemy internetowy projekt nowego, społecznościowego portalu ludzi morza. Ten numer *Naszego MORZA*, który trzymacie Państwo w ręku, jest ostatnim wydaniem papierowym naszego tytułu. 16 kwietnia 2012 r. uruchamiamy dla Was nowy portal internetowy, który będzie dostępny po wpisaniu w przeglądarce adresu:

www.portalmorski.pl
lub www.naszemorze.com.pl.

Od 16 kwietnia przestajemy być miesięcznikiem, stajemy się *Naszym MORZEM* w sieci, dostępnym online, 24 godziny na dobę. Znajdziecie na nim codzienny serwis informacyjny, publicystykę, ciekawostki, magazyn morski z nowymi działami tematycznymi, blogi, galerie zdjęć, materiały wideo, potężne archiwum *Naszego MORZA* w formie elektronicznej i o wiele, wiele więcej, niż można tu... wydrukować. Wszystko to dostępne na przysłowio-we kliknięcie i za darmo. Klikajcie więc i zostańcie z nami. Czytajcie, komentujcie, oceniacie. Ten portal jest dla Was. Do zobaczenia 16 kwietnia w sieci!

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Nasze MORZE w... sieci str. 3

WYDARZENIA

Po co komu okręt? str. 5
 Okręt flagowy w Gdyni str. 9
 Bój o tor str. 11
 Horn na piątkę str. 13
 Prywatyzacja po morsku str. 15
 RINA-KORAB Award 2011 str. 18

LUDZIE MORZA

Na własne oczy str. 19

MORZE ŻAGLI

Polak w Vendée Globe? str. 24



15

Prywatyzacja po morsku

PŻB, funkcjonującą na bałtyckim rynku promowym pod marką Polferries, próbowano prywatyzować już dwa razy. Obie procedury zostały przerwane. Powód? Jak informuje biuro prasowe ministerstwa: oferty złożone przez potencjalnych inwestorów nie spełniły oczekiwań MSP. To o tyle zaskakujące, że w drugim podejściu o zakup PŻB starał się duński armator DFDS, na którą to firmę zarówno kierownictwo, jak i związki zawodowe patrzyły przychylnym okiem.



19

Na własne oczy

- Dlaczego wydaje pan propagandowe książki faszystowskie? Choćby „Moją drogę do Scapa Flow” Güntera Priena, napisaną na zlecenie Ministerstwa Propagandy III Rzeszy, a zawierającą jego relację z wdarcia się U-Bo-otem do głównej bazy Royal Navy w 1939 roku?

- Nikt nigdy nie opisał tego wydarzenia lepiej, niż sam Prien. Książka ukazała się w czasie II wojny światowej, ale skoro seria „z kotwiczka” oparta jest głównie na relacjach z pierwszej ręki, nie widziałem powodów, by nie opublikować książki napisanej co prawda przez faszystę, ale też człowieka, który brał udział w tej jednej z najsłynniejszych akcji podczas ostatniej wojny.

MORZE STATKÓW

Skazane statki str. 27

MORZE MUZEÓW

W ramach morza str. 35

MORZE PODRÓŻY

Córa Bałtyku zaprasza str. 38

MORSKIE HISTORIE

Kapitan z lasu str. 42

WSPOMNIENIE „MORZA”

Co kryją morskie głębiny? str. 44

MORZE TAJEMNIC

O człowieku, który kupił niemiecką flotę str. 51

MORZE OPOWIADAŃ

Moje kapitaństwo str. 55

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 58

PRZEWODNIK MORSKI

Wydarzenia i imprezy morskie w 2012 str. 60



24

Polak w Vendée Globe?

Od kiedy jednak żeglarze zaczęli ścigać się dla samej przyjemności wygrywania? Wydaje się, że od zawsze. Dusza marynarza, w momencie, kiedy poczuje najsłabszy podmuch wypełniającego żagiel, nakazuje mu znaleźć najbliższy jacht i wyprzedzić go.

Historycznie zaś, zaczęło się 18 sierpnia 1851 roku, kiedy to amerykański kapitan John Stevens, który przyплыł szkunierem *America* na Wystawę Światową w Londynie, rzucił wyzwanie brytyjskim żeglarzom.

A w dodatku str. 63

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniowców, portowców

Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna str. 4

Mechanizmy ochrony prawnej marynarzy na europejskim rynku pracy, cz. 4 str. 6

System szkolenia oficerów PSC str. 10

Skandi Skansen - innowacyjny offshore str. 16

W drodze do Manaus -890 mil żegluga po Amazonce str. 17

Zdjęcie na okładce:

Kadłub korwety Gawron...

Fot. Piotr B. Stareńczak

*Gawron odfrunął,
pytania pozostały*

Po co komu okręt?

Wodowanie kadłuba korwety wielozadaniowej Gawron...

24 lutego ogłoszono, że budowa korwety wielozadaniowej typu „Gawron” została wstrzymana. Czy zakończenie projektu zwiastuje koniec całej Marynarki Wojennej?

„Po ośmiu latach od położenia stępki w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni wodowano wreszcie kadłub korwety wielozadaniowej Gawron. W normalnych warunkach powinna to być radośna uroczystość. Nie była.

Wyznaczone na 16 września na godz. 10 wodowanie Gawrona (a właściwie jedynie jego wyposażonego kadłuba) odbyło się bez fajerwerków, choć mocno podkreślano, że jest to pierwsze tego rodzaju wydarzenie dla polskiej floty od piętnastu lat.

Okolicznościowe przemówienia, kilkudziesięciu gości (wśród których, co znamienne, zabrakło ministra obrony narodowej i dowódcy Marynarki Wojennej) ryk syren okrętowych i... po wszystkim. Chwilę po tym jak uczestnicy uroczystości się rozeszli, kadłub jednostki ponownie zaczął wędrować na ląd, do hangaru.” - tak pisaliśmy o wodowaniu Gawrona w październiku 2009 roku.

„Korweta wielozadaniowa typu Gawron nabiera ciała. Na budowany w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni okręt,

ustawiono część nadbudówek. Do końca prac jednak jeszcze daleko. Wejście jednostki do służby planowane jest na 2015 rok.” - tak z kolei donosiliśmy w „Naszym MORZU” w marcu ubiegłego roku.

Dzisiaj już wiemy, że ostatnie zdanie tej informacji nigdy się nie spełni. 24 lutego tego roku, podczas konferencji prasowej, w której udział wzięli premier Donald Tusk i minister obrony narodowej Tomasz Siemoniak, ogłoszono, że budowa okrętu została wstrzymana.



Kadłub przed zwodowaniem...

- Utrzymywanie tego projektu nie ma sensu. Nie ma potrzeby budowania i utrzymywania dużych okrętów - powiedział premier Tusk.

Początek końca

Na forach internetowych zawrzało. Byli tacy, którzy chwalili premiera, że miał

odwagę podjąć decyzję o zakończeniu projektu, który już kosztował podatników 400 milionów złotych. Pojawiły się nawet głosy, że MW nie jest nam w ogóle potrzebna. Inni atakowali szefa rządu za nieodpowiedzialność i wystawianie na szwank bezpieczeństwa państwa.

- Projekt „Gawron” już co najmniej od kilku lat prowadzony był kompromitują-

co źle - mówi komentując specjalnie dla nas decyzję o wstrzymaniu budowy *Gawrona* dr hab. Krzysztof Kubiak, profesor Dolnośląskiej Szkoły Wyższej, jeden z najlepszych znawców problematyki morskich sił zbrojnych w Polsce. - Okazało się, że państwu - tak, właśnie tak - państwu, a nie marynarce, zabrakło kultury organizacyjnej umożliwiającej satysfakcjonujące zakończenie nie takiego znów skomplikowanego projektu obronnego. W tej chwili nie chodzi już jednak tylko o *Gawrona*, ale o los marynarki jako takiej. Obserwujemy mianowicie działania, które w nieodległej perspektywie czasowej zakończą się zwinięciem sił morskich do jakiejś ceremonialno-symbolicznej formacji. Państwo świadomie rezygnuje zatem z jednego z wartościowych narzędzi uprawiania polityki i wspierania dyplomacji i to w czasie, który staje się coraz bardziej turbulentny. Oby nie przyszło nam za to bardzo drogo zapłacić.

Wydaje się, że większość środowiska morskiego, decyzję o zakończeniu budowy *Gawrona*, odebrała jako początek końca polskiej floty wojennej. Nie ma się specjalnie czemu dziwić, biorąc pod uwagę, że ostatnie informacje płynące z Ministerstwa Obrony Narodowej nie były dla

Historia niemocy

Luty 2008

„Proszę mi pokazać drugie państwo leżące w naszej szerokości geograficznej, usytuowane nad Bałtykiem, które nie ma swojej Marynarki Wojennej? Nie jest przygotowane by bronić swoich interesów? Mamy swoją strefę ekonomiczną, swoje linie komunikacyjne, jedną platformę – może w przyszłości będzie ich więcej. Kto będzie odpowiadał za bezpieczeństwo na morzu?” - pytał w wywiadzie dla „Naszego MORZA” ówczesny dowódca MW wiceadmirał Andrzej Karweta. „Co jest nam potrzebne? Na pewno korwety, które będą wykonywać zadania zarówno na Bałtyku, ale również będą miały możliwość wyjścia poza nasze morze i realizowania zobowiązań sojuszniczych. Niszczyciel min, który operuje głównie na Bałtyku i bierze udział w zespołach przeciuminowych sił odpowiedzi NATO. Oczywiście myślimy też o wzmocnieniu dywizjonu okrętów podwodnych. To ma być Marynarka Wojenna w głównej mierze przeznaczona do działań na Bałtyku, z możliwością realizacji zadań so-

juszniczych poza tym morzem”. Admirał Karweta zaproponował stworzenie Narodowego Programu Budowy Okrętów. Pomysł jednak został odrzucony przez rząd.

Listopad 2008

„Już w czerwcu podczas odchodów Dni Morza w Gdyni zadeklarowałem, że w ramach programu modernizacji technicznej armii w ciągu najbliższych 10 lat marynarce otrzymają przynajmniej jeden nowy okręt podwodny i jedną ukończoną korwetę *Gawron*. Z modernizacji powróci okręt logistyczny i dowodzenia Kontradm. Xawery Czernicki. Rozpocznie się ponadto realizacja programu budowy nowych niszczycieli min *Kormoran*. Na lądzie sformowany zostanie Nadbrzeżny Dywizjon Rakietowy, który swoim potencjałem uzupełni dobiegający końca program modernizacji okrętów typu *Orkan*, polegający m.in. na wyposażeniu ich w nowoczesne rakiety zdolne do niszczenia celów nawodnych i lądowych. Można powiedzieć, że deklaracja



niej pomyslnie. Już wcześniej bowiem MON zrezygnowało ze sfinansowania remontu fregat oraz okrętów rakietowych typu „Tarantul”.

Bez pomysłu na MW

W praktyce oznacza to skreślenie ich, w ciągu najbliższych lat, ze stanu MW. W tej perspektywie ze służby wycofane

zostaną także cztery okręty podwodne typu „Kobben”. Jeśli tak się stanie, MW pozostanie bez głównych sił uderzeniowych, a co najgorsze, bez pomysłu na funkcjonowanie na przyszłość.

- Pracujemy nad planem rozwoju MW do 2030 roku - starał się uspokoić nastroje minister obrony narodowej podkreślając, że Polska potrzebuje sił morskich.

Tylko jakich? To zasadne pytanie. Działania MON nie są bowiem czytelne. Dlaczego np. podejmuje się decyzję o zakończeniu budowy korwety wielozadaniowej, a jednocześnie deklaruje zakup okrętu podwodnego (niepotrzebnego, jeśli przyjąć założenie, że MW ma się składać wyłącznie z lekkich sił nawodnych)? Dlaczego odchodzi się od remontu fregat i okrętów rakietowych, a jednocześnie

Fot. Piotr B. Stareńczak



Budowany w Stoczni MW okręt podwodny typu Kobben.

Fot. Piotr B. Stareńczak



OPR Metalowiec - korweta rakietowa typu Tarantul.

cja ta ma charakter mojego osobistego zobowiązania wobec MW” - mówił w wywiadzie dla nas ówczesny minister obrony narodowej Bogdan Klich. Minister zrealizował tylko niektóre ze swoich obietnic, potem odszedł z resortu.

Październik 2009

„Według wielu specjalistów największym w tej chwili zagrożeniem dla bezpieczeństwa naszego kraju jest brak zdyweryfikowanych źródeł energii. Została więc podpisana umowa z Katarzem na dostawę gazu do Polski drogą morską. Ma on być odbierany w gazoporcie w Świnoujściu. Konsekwencją tej decyzji powinno być natychmiastowe podjęcie działań zmierzających do pozyskania okrętów zdolnych do szeroko rozumianej obrony dostaw tego gazu. Nic takiego się nie dzieje” - przekonywali w wywiadzie dla naszego pisma kmdr. por. Tomasz Przybylski i kmdr. por. Robert Władzikowski, młodzi oficerowie MW pracujący w MON, którzy zaapelowali o otwartą dyskusję na temat przyszłości MW. Bezskutecznie.

Listopad 2009

„W ciągu ostatnich dziesięciu lat, z linii wycofano ponad 62 procent okrętów bojowych i pomocniczych jednostek pływających. Lotnictwo morskie zredukowano o ponad 50 procent, a stan osobowy Marynarki Wojennej zmniejszono o 36 procent. Do służby nie wprowadzono zaś ani jednego nowego okrętu. Sytuacja jest na tyle groźna, że jeśli nic się nie zrobi do roku 2018 polska flota ulegnie samozagładzie.” Tak sytuację w polskiej flocie wojennej podsumowano na konferencji poświęconej przyszłości Marynarki Wojennej, która odbyła się 20 października w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, głównie dzięki staraniom Polskiego Lobby Przemysłowego im. Eugeniusz Kwiatkowski. Z tej smutnej statystyki nic nie wynikło.

Grudzień 2009

„Nazwanie jej (sytuacji w MW - red.) niekorzystną byłoby wielkim eufemizmem. Możemy mówić po prostu o de-

gradacji Marynarki Wojennej. Przy obecnym poziomie budżetowania, od kilku lat, mamy do czynienia z procesem zwiędnięcia, proces ten będzie nieodwracalny.” - tak w wywiadzie dla nas mówił dr hab. Krzysztof Kubiak. Zaproponował, aby przynajmniej na kilka najbliższych lat, podstawowym typem okrętu polskiej floty wojennej stały się duże, wszechstronnie uzbrojone, okręty patrolowe o długości 100 metrów i około 3 tysięcy ton wyporności wybudowane na kadłubie trawlera przetwórci typu B-672. Nikt się pomysłem nie zainteresował.

Grudzień 2010

„Uważam, że w żadnym przypadku nie powinno dojść do rezygnacji z budowy tego okrętu. Ze względów ekonomicznych rezygnacja z tego projektu oznaczałaby marnotrawstwo środków publicznych. Oznaczałaby także utratę perspektyw operacyjnych na wiele lat. Pragnę przy tym podkreślić, że ten typ okrętu jest budowany przy założeniu, że



Fot. Piotr B. Stareńczak

Okręt rakietowy Orkan.

Fot. Piotr B. Stareńczak

ORP Heweliusz.

utrzymuje okręty transportowo-minowe typu „Lublin”? Co z ochroną naszych interesów ekonomicznych poza Bałtykiem? Czy MON nie ma po prostu pomysłu na funkcjonowanie MW, a jej jedynym programem jest szukanie doraźnych oszczędności?

To najważniejsze pytania. Ale nie tylko one wymagają odpowiedzi. Co się stanie z kadłubem *Gawrona*? Zostanie sprzedany czy zezłomowany? Co będzie ze

Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, której los dosłownie wisi na tym projekcie? Ilu stoczniovców, marynarzy i oficerów straci niebawem pracę? Czy ktoś to w ogóle oszacował?

Pytania można mnożyć. Odpowiedzi na razie nie znamy. Marynarka Wojenna nie chce niczego komentować. Nasz nadzieja w tym, że rzecznik prasowy MON Jacek Sońta spełni swoją obietnicę i minister Siemoniak udzieli nam wywiadu, na

który czekamy od listopada ubiegłego roku. Póki co przedstawiamy poniżej zapis kilku głosów w dyskusji, która od lat toczy się na naszych łamach na temat przyszłości polskiej floty wojennej co do potrzeby istnienia której nie mamy najmniejszych wątpliwości.

Tomasz Falba

*„Będziemy go eksploatować przez okres nie mniejszy jak 35 lat! Budowa *Gawrona* to zatem inwestycja wieloletnia, której koszty należy rozpatrywać nie w aspekcie kilku lecz kilkudziesięciu lat. To tak jakby każdy Polak przeznaczal na ten okręt jedną złotówkę rocznie.”* - wyliczał obecny dowódca MW admirał floty Tomasz Mathea. Nie został wysłuchany.

Luty 2011

„Jak w kontekście zagrożeń występujących na Bałtyku powinna, pańskim zdaniem, wyglądać Marynarka Wojenna RP? Czy w związku z małym ryzykiem wystąpienia konfliktu zbrojnego na tym akwenie powinna ona być zmniejszona?” - pytaliśmy kmdr. dr. hab. Tomasza Szubrychta z Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. *„Wręcz przeciwnie. Należy jak najszybciej zwiększyć jej potencjał tak, aby zabezpieczyła nasze interesy i to nie tylko na Bałtyku. Niestety, wśród polskich elit brakuje świadomości, że polskie wody terytorialne stanowią integralną część*

naszego państwa i że należy im się równe traktowanie. Nikomu nie przyszłoby do głowy wyłączenie spod obrony np. województwa świętokrzyskiego zbliżonego obszarem do powierzchni naszych wód terytorialnych.” Także taka argumentacja do nikogo nie trafiła.

Kwiecień 2011

„Marynarka Wojenna jest Polsce potrzebna. Możemy oczywiście pytać, jaki kształt powinna przybrać. Ile i jakiego rodzaju jednostek posiadać, czy na których akwenach operować. Ale nic więcej. Państwo nie robi laski utrzymując własną flotę wojenną. (...) Politycy kolejnych rządów zachowują się jakby tego nadal nie rozumieli. W efekcie MW jest obecnie najbardziej zaniedbanym rodzajem polskich Sił Zbrojnych, postawionym niemal w stan likwidacji, żeby nie powiedzieć jeszcze mocniej. Winę za ten stan rzeczy ponoszą wszyscy odpowiedzialni za zarządzanie naszą armią od 1989 roku. Kolejni prezydenci, premierzy i ministrowie obrony narodowej.

Najbardziej boli, że są wśród nich także ludzie znad morza, którym wydawałoby się, że spraw morskich tłumaczyć nie trzeba.” - napisaliśmy w artykule „Marynarka w likwidacji”. Był to nasz głos w obronie polskiej floty wojennej. Odzewu nie było.

Maj 2011

„Utrzymanie i drożność szlaków żeglugowych, szczególnie w cieśninach duńskich, powinno być traktowane jako nasz podstawowy interes. Dzisiaj Morze Bałtyckie jest morzem spokojnym, ale przecież nikt nie zagwarantuje takiej sytuacji na zawsze. Dlatego potrzebne są nam sprawne siły morskie, w skład których wchodzić będzie także Marynarka Wojenna” - mówił kmdr dr. hab. Krzysztof Rokiciński, podczas seminarium naukowego na temat bezpieczeństwa morskiego, które odbyło się w Gdyni. Był to kolejny głos wołającego na puszczy.

Okręt flagowy w Gdyni

O tej wizycie poinformowaliśmy pierwsi. Na witrynie www.naszemorze.com.pl. Tylko daty się nie zgadzały... HMS *Bulwark* zacumował przy Nabrzeżu Francuskim w gdyńskim porcie nieco wcześniej, 17 lutego br. Flagowy okręt Royal Navy, wraz z okrętami i lotnictwem Marynarki Wojennej RP uczestniczył w ćwiczeniach na Bałtyku. Pozostał w Gdyni do 21 lutego.

Okręt desantowy - dok HMS *Bulwark* (L15), to jednostka typu „Albion” - jeden z największych okrętów Royal Navy. Trzon brytyjskiej floty desantowej stanowią śmigłowcowiec HMS *Ocean* wraz z mniejszymi, bliźniaczymi HMS *Albion* i HMS *Bulwark*. Najnowszymi okrętami wsparcia logistycznego, stanowiącymi uzupełnienie dla okrętów desantowych, są jednostki typu

„Bay”, należące do Royal Fleet Auxiliary Service.

HMS *Bulwark* przekazany został przez stocznię 10 grudnia 2004 r., a wprowadzony do służby w kwietniu 2005 r. Ma 21 500 ton wyporności, 176 m długości, 25,60 m szerokości na wodnicy pływania oraz 28,90 m szerokości maksymalnej. Na jego spalinowo-elektryczny układ napędu głównego składają się m.in. 2 zespoły prądotwórcze z silnikami Wärtsilä po 6,25 MW i dwa z silnikami tej samej marki po 1,56 MW oraz dwie śruby napędowe (prędkość 18 węzłów, zasięg 7000 Mm - ok. 13 000 km). Podstawowa załoga to 325 osób. Do uzbrojenia własnego okrętu należą m.in. 2 systemy Goalkeeper, 4 karabiny maszynowe 7,62 mm i dwie armaty 20 mm. HMS *Bulwark* pełni m.in. rolę platformy transportowej dla Royal Marines. Może być bazą dla ok. 300 żołnierzy przez sześć miesięcy i prze-

Uzbrojenie na dziobie.

Ma 176 m długości i 28,90 m szerokości maksymalnej.



Miejsce dowodzenia.

wozić maksymalnie do ok. 1000 żołnierzy w krótkich okresach. Jest w stanie zapewnić przerzut ponad 250 żołnierzy (Royal Marines) wraz z ich pełnym wyposażeniem. Może też przyjmować na górny pokład na rufie dwa duże śmigłowce. Na pokładzie samochodowym zmieści do 31 dużych samochodów ciężarowych oraz 36 mniejszych pojazdów (jak Land Rover), a także pojazdy opancerzone lub czołgi (w tym duże typu Challenger 2). Desant żołnierzy i sprzętu możliwy jest drogą powietrzną lub za pomocą barek desantowych przewożonych wewnątrz okrętu. W czasie pokoju HMS *Bulwark* sprawdza się jako transportowiec, okręt logistyczny i służący dostarczaniu pomocy humanitarnej. Dzięki wyposażeniu może pełnić rolę okrętu dowodzenia.

HMS *Bulwark* jest obecnie okrętem flagowym Royal Navy (przejął tę rolę od bliźniaczego HMS *Albion* w październiku 2011 r.).

Gratką nie tylko dla gdynian była możliwość zwiedzania brytyjskiej jednostki. Przybyły tłumy.

pbs, rel

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak



HMS *Bulwark* przy Nabrzeżu Francuskim w Gdyni.



Pełni m.in. rolę platformy transportowej dla Royal Marines.

12,5 metra dla Szczecina



Bój o tor

Port w Świnoujściu...

Władze Szczecina i tamtejsi portowcy: - Rząd chce zmarginalizować szczeciński port ograniczając dofinansowanie. Rząd: - To nieporozumienie, nie ma mowy o marginalizacji. Będzie rozwój!

podjęcie zdecydowanych działań, w którym radni wyraźnie sprzeciwia się ograniczeniu środków na inwestycje w porcie”.

**12,5 metra
- gwarancja rozwoju**

„Zwracamy się do Pana Premiera z prośbą o pilne uchwalenie przez Radę Ministrów i wdrożenie wieloletniego planu modernizacji i pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m na całej jego długości, w celu umożliwienia dostępu od strony morza do portów w Szczecinie i Policach statkom o zanurzeniu 11 m oraz poprawy warunków nawigacyjnych i bezpieczeństwa.” Tak zaczyna się dwustronowy list otwarty, który 12 stycznia tego roku do Donalda Tuska wysłali przedstawiciele szczecińskiego środowiska morskiego oraz władz, na czele z prezydentem Szczecina Piotrem Krzystkiem. Sygnatariusze listu przypomnieli, iż w poprzednich latach Ministerstwo Infrastruktury i Urząd Morski zrealizowały pierwszy etap modernizacji wspomnianego toru

wodnego (wydając na ten cel 480 mln zł), a kolejnym, naturalnym krokiem, jest etap drugi, czyli jego pogłębienie. Inaczej całość inwestycji jest bez sensu.

A tymczasem, według prezydenta Krzystka, z rządowego programu „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2013-2026” wynika, iż rządzący planują ograniczenie dofinansowania dla portowych inwestycji, w wyniku czego Zespół Portów Szczecin-Świnoujście straci blisko 1,3 miliarda złotych.

Decyzja rządu oznacza, że tor wodny Szczecin-Świnoujście nie zostanie pogłębiony, co w efekcie spowoduje upadek szczecińskiego portu. Prezydent zaapelował do Rady Miasta Szczecin i Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego o „przyjęcie stosownego stanowiska oraz

Obecnie tor wodny Szczecin-Świnoujście ma 10,5 m głębokości. O dodatkowe metry zachodniopomorscy portowcy walczą od lat, ponieważ to one gwarantują wpływanie do Szczecina jednostek o nośności do 30 tys. ton, a tym samym większe zyski spółek operujących na terenie portu.

- Tor musi być pogłębiony do głębokości 12,5 m (o ok. 2-2,5 metra) i mieć poszerzone koryto - tłumaczy Jan Stasiak, przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin (jednego z sygnatariuszy pisma do premiera). - Nasze nabrzeża i terminale są przygotowane do obsługi jednostek o nośności do 30 tys. ton. Niestety, głębokość jest barierą, dlatego spółki portowe są zmuszone do korzystania z usług innych portów. Przestajemy być konkurencyjni, tracimy ładunki na rzecz innych. Jeśli nie pogłębimy toru, Szcze-



Na trasie ze Szczecina do Świnoujścia.

cin zamiast okna na świat, stanie się portem szuwarowo-bagiennym.

- To przedsięwzięcie to nie kwestia pieniędzy czy prestiżu portu - wtóruje mu Rafał Zahorski, wiceprezes rady. - To konieczność. Nigdy wcześniej my, ludzie portu, nie byliśmy tak zdeterminowani, by krzyżeć jednym głosem – 12,5 m jest niezbędne! Dzisiaj, by się rozwijać, a jutro, by w ogóle istnieć na mapie europejskich portów. Albo Szczecin będzie jedyną dużą mariną jachtową.

„Nie możemy pozwolić na upadek tej branży. To nasza lokalna racja stanu.” – napisał w specjalnym oświadczeniu prezydent Szczecina. I zażądał: - Warszawa musi się określić: Port Szczecin-Świnoujście powinien istnieć czy nie?

Jego zdaniem, zaniechanie inwestycji spowoduje upadek szczecińskiego portu, wielu firm i utratę kilkunastu tysięcy miejsc pracy, nie licząc kooperantów spółek portowych. Prezydent podkreślił, że 80 procent statków na Bałtyku to jednostki o nośności od 30 do 80 tysięcy ton. Szczecińsko-świnoujski zespół portów już ma potencjał przeladunkowy na poziomie 50 tysięcy ton, ale może przeladowywać jedynie niespełną połowę tej liczby.

Głos w sprawie zabrał również prezes szczecińskiego portu Jarosław Siergiej, który w rozmowie z Polską Agencją Prasową podkreślił, że mimo wszystko pozytywnie ocenia rządowy projekt, oczekuje jednak odpowiedzi, czy ministerstwo odpowiedzialne za gospodarkę morską

przewiduje modernizację toru i czy przygotowuje inny dokument, który to potwierdzi i wskaże źródła dofinansowania. Koszt pogłębienia wraz z całą infrastrukturą to około 1,3 mld zł.

- Jeśli tor nie będzie pogłębiony, nasza konkurencyjność drastycznie spadnie - zaznaczył prezes Siergiej.

Według Jacka Cichockiego, zastępcy dyrektora ds. technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, utrzymanie toru wodnego o długości około 70 km, ze Szczecina do Świnoujścia, kosztuje rocznie ok. 10-15 mln zł. I praktycznie co roku UM ma kłopoty z pozyskiwaniem tych funduszy.

- Pieniądze na pogłębienie powinny znaleźć się w wieloletnim planie finansowym - podkreśla Cichocki. - Nie można mylić utrzymania toru z planami modernizacyjnymi i inwestycyjnymi. A te plany to także poszerzenie toru, budowa umocnień w okolicy wysp, stworzenie dokumentacji, raportu środowiskowego. To zadanie na wiele lat. Ale tor musimy utrzymywać cały czas i na to Urząd Morski chce mieć zapewnione fundusze.

Dwie różne sprawy

Tymczasem według rządu i polityków Platformy Obywatelskiej, emocje wokół programu są efektem nieporozumienia. Mikołaj Karpiński, rzecznik Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, tłumaczy, że to dopiero wstępne prace nad koncepcją i zgodnie z procedurą, projekt zostanie najpierw przedłożony do akceptacji kierownictwa resortu, a dopiero po otrzymaniu zgody na dalsze procedowanie, poddany konsultacjom społecznym, zaś ostateczny zakres zadań ustalony zostanie po zakończeniu wszystkich wymaganych procedur.

Olgierd Geblewicz, marszałek zachodniopomorski, podczas spotkania prasowego na temat toru wodnego tłumaczył, że dokument ma charakter roboczy i jest bardzo korzystny dla dalszego funkcjonowania portów Szczecin i Świnoujście

- Proponuje bowiem wieloletni plan finansowy, 400 mln zł do 2026 roku - wyjaśnia marszałek. - Do tej pory Urząd Morski otrzymywał pieniądze z roku na rok, często zbyt mało i zbyt późno. A co najważniejsze, to nie jest plan modernizacji i inwestycji toru wodnego ze Szczecina do Świnoujścia. Projekt dotyczy jedynie kosztów bieżącego utrzymania.

Arkadiusz Litwiński, poseł Platformy i szef Zachodniopomorskiego Zespołu Parlamentarnego powiedział, że Urząd

Morski przygotowuje dwa kolejne dokumenty, dotyczące właśnie modernizacji toru oraz inwestycji już na otwartym morzu, dotyczących podejścia do portu w Świnoujściu.

- Wieloletni plan finansowy wydatków bieżących na utrzymanie toru oparty jest wyłącznie na pieniądzu z budżetu państwa - dodał poseł. - Program inwestycji, który powstanie później, oparty będzie na funduszach unijnych.

Innymi słowy, według rządowego programu, na bieżące utrzymanie toru wodnego budżet państwa ma przeznaczyć w ciągu kilkunastu lat ponad 400 mln zł, a prace nad przeforsowaniem inwestycji polegającej na pogłębieniu go do 12,5 m to osobna sprawa i o dofinansowanie można będzie się starać z unijnego programu.

Marszałek i szef zespołu parlamentarnego zapewniali, że będą namawiać wszelkie gremia samorządowe i parlamentarzystów do poparcia rządowego projektu. W sukurs poszedł im Marcin Zydorowicz, wojewoda zachodniopomorski, który na specjalnej konferencji stwierdził, że port Szczecin-Świnoujście nie został pozbawiony możliwości rozwoju, a pogłębienie toru wodnego leży w interesie miasta i regionu. Jego zdaniem Krzystek oparł się o program roboczy dotyczący inwestycji portowych, a nie o wiążący dokument.

- Program ten jest zaproszeniem do dyskusji na temat inwestycji w porcie - mówi Zydorowicz. - Nie można być pozbawionym czegoś, czego się jeszcze nie ma.

Według zachodniopomorskich parlamentarzystów PO, brak w projekcie zapisu o dofinansowaniu inwestycji portowych nie oznacza, że tor wodny nie zostanie w przyszłości pogłębiony.

- Jestem optymistą i nie mam wątpliwości, że tak ważny projekt będzie współfinansowany ze środków unijnych z listy projektów na lata 2012-2014 - zapewnia sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska, Stanisław Gawłowski.

Sekretarz wyjaśnia, że najpierw trzeba przekonać Komisję Europejską, że taka inwestycja jest potrzebna. - Po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji, będziemy mogli jednoznacznie powiedzieć, do jakiej głębokości trzeba pogłębić tor. Czy rzeczywiście to jest 12,5 metra, czy może 11? Bo jak słucham różnych ekspertów, to nie są w tej sprawie zgodni.

Tomasz Cichocki
przed startem do samotnego
rejsu dookoła świata.

kać, aż dokończy swoją podróż przez Cieśninę Drake'a, wypłynie na spokojniejsze wody i od tej pory będziemy śledzić ostatni duży etap. Nazwiemy go powrotem do domu. Po drodze jeszcze tylko jeden kamień milowy - równik, ale to już wody doskonale znane Tomkowi.

W najważniejszym dla Tomka dniu - przekroczenia Hornu - pogoda zaproponowała w zasadzie nagrodę. Przede wszystkim Tomek, mijając osławiony przylądek, mógł - ze względu na dobrą widoczność - obserwować ten moment i sycić się nim do woli. Zapewne mijając skalistą granicę najgorszego miejsca na Ziemi mówił sobie w duchu „Mam Cię, ty...!”. W miejscu wielokropka zostawiamy pole na dowolną twórczość, dopuszczając nawet takie określenie jak „Ty nie-fajny... ty!”.

Dzień wprawdzie pochmurny, ale suchy, z wiatrem w pierwszej części dnia nieprzekraczającym 30, a później 35 węzłów. Fala również nie dokuczy dziś naszemu bohaterowi. Do końca tej niezapomnianej doby nie przekroczy nawet 5 metrów.” - taki wpis pojawił się na oficjalnej stronie internetowej rejsu Tomasza Cichockiego 8 lutego bieżącego roku.

Rejs niezwykły

54-letni olsztynianin jest w samotnym rejsie dookoła świata od 250 dni. Płyńcie na długim na niecałe 12 metrów jachcie *Polska Miedź*. Jego rejs, już dzisiaj nazwać można jeśli nie heroicznym, to na pewno niezwykłym.

Wyprawa zaczęła się w połowie maja ubiegłego roku w Sopocie. Tam odbyło się oficjalne pożegnanie żeglarza przed rejsiem, który w zamierzeniu miał być samotnym okrążeniem ziemi pod żaglami bez zawijania do portów. Prawdziwy start nastąpił 1 lipca z Brestu.

Atlantyk przepłynął Cichocki bez przygód. Zna ten akwen doskonale. W ciągu swojej 35-letniej kariery na morzu, dwukrotnie pokonał go samotnie i to nawet w jednym sezonie.

Kiedy minął Przylądek Dobrej Nadziei i wyzedł na Ocean Indyjski, karta się jednak odwróciła i Polak musiał się zmagać z coraz to nowymi kłopotami. Najpierw jego jacht zderzył się z czymś pływającym w wodzie. Doszło do uszkodzenia steru. Poturbowany został także kapitan. W efekcie musiał zawinąć do Port Elizabeth w RPA.

Po doprowadzeniu do ładu jachtu i siebie, Cichocki wyruszył ponownie w rejs,

Kapitan już wraca...

Horn na piątkę

Tomasz Cichocki jako piąty Polak w historii, opłynął samotnie Horn pod żaglami. Jego niezwykły rejs dookoła świata, na jachcie *Polska Miedź*, dobiega końca.

„Wczoraj, kiedy kapitan dopływał do umownej linii biegnącej wzdłuż 67 południka wyznaczającego koniec Oceanu Spokojnego i początek Atlantyku, zwróciliśmy uwagę na dość ciekawy zbieg okoliczności. Otóż, był to dwieście drugi dzień rejsu, który wypadł drugiego dnia, drugiego tygodnia, drugiego miesiąca, drugiego roku, drugiej

dekady. Żeby było jeszcze ciekawiej, *Polska Miedź* mniej więcej w tym momencie przekraczała barierę 22 tysięcy przeplinyętych mil. Skomplikowane? Trochę tak, ale jak się nad tym zastanowić, to w miarę prosta sprawa, a stopień komplikacji podsycą tylko wielkość tej chwili. (...) Wracając jednak do naszego kapitana - teraz wystarczy cierpliwie pocze-



Polska Miedź pod żaglami.

choć nie jest on już klasyfikowany jako non stop dookoła świata. Wyprawa jest za to cały czas nadzorowana i rejestrowana przez WSSRC (World Sailing Speed Record Council), renomowaną, międzynarodową organizację zajmującą się notowaniem żeglarskich rekordów.

Pod koniec listopada Cichocki ponownie wpadł w tarapaty. Nagle przestał się kontaktować ze światem zewnętrznym. Nikt nie wiedział, co się mogło stać. Sprawa wyjaśniła się dopiero po miesiącu coraz bardziej nerwowego oczekiwania.

Oto, w samo Boże Narodzenie do Polski dotarła informacja z rosyjskiego statku *Profesor Kromow*, który napotkał *Polską Miedź* w okolicach Nowej Zelandii i nawiązał z nią kontakt przy pomocy krótkofalówki. Okazało się, że Cichocki ma awarię systemu łączności satelitarnej.

Nie udało się jej usunąć do dzisiaj. Nie mamy więc informacji o tym, jak pokonanie Przylądka Horn przeżył sam żeglarz, jak zmagając się z coraz nowymi kłopotami

i kaprysmami przyrody, których mu podczas tego rejsu nie brakuje. Będzie go o to można zapytać dopiero, kiedy dotrze do Europy. Jeśli (odpukać!) nic złego już się nie wydarzy, Cichocki powinien się zameldować w Breście na przełomie kwietnia i maja. Miesiąc później *Polska Miedź* powinna zostać przywitana w Polsce – w Górkach Zachodnich.

W elitarnym gronie

- Kapitan Cichocki ma na pokładzie także komórkę, więc mam nadzieję, że jak tylko znajdzie się w zasięgu jakiegoś lądu, zadzwoni - mówi Krzysztof Mikunda, szef projektu Around the World Delphia Project, jak nazwano wyprawę olsztyńskiego żeglarza. - Jak usłyszę jego głos, to się chyba poryczę.

Chociaż rejs kapitana Cichockiego nie jest już samotnym opłynięciem ziemi dookoła świata bez zawijania do portów, nie można umniejszać jego wagi. To wielki sukces, zarówno jego osobisty, jak i firmy Delphia Yachts, która zbudowała mu jacht. Jeśli „Cichy”, jak o żeglarzu mówią przyjaciele, zamknie Wielką Pętlę (czego życzymy mu z całego serca), wejdzie do elitarnego grona zaledwie kilkuset Polaków, którym się udało ta sztuka.

Ale nawet i bez tego, już teraz, Cichocki zasługuje na owację. Jest bowiem dopiero piątym Polakiem w historii – po Krzysztofie Baranowskim (1973 rok), Henryku Jaskule (1980 rok), Tomaszu Lewandowskim (2008 rok) i Zbigniewie Gutkowskim (2011 rok), który samotnie, jachtem opłynął legendarny Przylądek Nieprzejezdny, co słusznie uznawane jest za wyjątkowe osiągnięcie żeglarskie.

Kiedy zamykaliśmy to wydanie „*Naszego MORZA*” *Polska Miedź* znajdowała się na Ocenie Atlantyckim w okolicach równika. Zachęcamy do śledzenia podróży Tomasza Cichockiego na bieżąco, co można robić na stronie internetowej: www.kapitancichocki.pl i na facebooku: www.facebook.com/atwdp.

Tomasz Falba

„Cichy” przy sterze.

Rejsy Roku rozdane!



2 marca w Gdańsku, już po raz czterdziesty drugi, odbyło się wręczenie najbardziej prestiżowych polskich nagród żeglarskich, do których w przyszłym roku mурowanym kandydatem będzie zapewne także i kapitan Cichocki.

Tytuł Żeglarza Roku 2011, „Srebrny Sekstant” i I Nagroda Honorowa „Rejs Roku 2011” przypadła w udziale Zbigniewowi Gutkowskemu za zajęcie drugiego miejsca w samotnych regatach dookoła świata Velux 5 Oceans, w których wystartował (pod patronatem „*Naszego MORZA*”) na jachcie *Operon Racing*. Był to pierwszy w historii występ Polaka w tego rodzaju imprezie.

Drugą nagrodę otrzymał Bronisław Radliński i jego załoga z jachtu *Solanus* (w sumie 35 żeglarzy), za rejs wokół obu Ameryk, który odbył się podczas wyprawy „Morskim szlakiem Polonii 2010-2011”. W jej trakcie *Solanus* pokonał tzw. Przełęcz Północno-Zachodnie oraz Przylądek Horn.

Trzecią nagrodą wyróżniono rejs jachtu *Mantra Asiaz* dwuosobową załogą na pokładzie złożoną z Joanny Pajkowskiej i Aleksandra Nebelskiego. Trasa liczącej 22 tysiące mil morskich wyprawy, wiodła z Florydy przez Pacyfik, Ocean Indyjski, Morze Czerwone do Monfalcone na Adriatyku.

Jury nagrody przyznało także trzy wyróżnienia. Romanowi Paszke z załogą za rekordowe przejście Atlantyku na trasie Las Palmas – Gwadelupa katamaranem *Renault eco2*. Radosławowi Kowalczykowi za pomyślne przejście kwalifikacji, start i ukończenie regat samotnych żeglarzy przez Atlantyk Mini Transat na jachcie *Calbud*. Piotrowi Kuźniarowi za pionierski antarktyczny rejs jachtem *Selma Expeditions* z 10-osobową załogą, podczas którego, jako pierwszy Polacy żeglowali po Morzu Weddella.

Nagroda Specjalna „Rejs Roku 2011” przypadła zaś w udziale harcerskiemu żaglowcowi *Zawisza Czarny*, w uznaniu roli, jaką odegrał on w morskim wychowaniu młodzieży, podczas pięćdziesięciu lat swojej morskiej służby.



Prywatyzacja po morsku

Ile polskiej floty?

W najbliższym czasie powinien się rozstrzygnąć los Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Czy zostanie sprzedana? Być może, o ile Ministerstwo Skarbu Państwa nie zamknie procedury przetargowej. Nie po raz pierwszy zresztą. I nie tylko w wypadku tego przedsięwzięcia.

PŻB, funkcjonującą na bałtyckim rynku promowym pod marką Polferries, próbowano prywatyzować już dwa razy. Obie procedury zostały przerwane. Powód? Jak informuje biuro prasowe ministerstwa: oferty złożone przez potencjalnych inwestorów nie spełniły oczekiwań MSP. To o tyle zaskakujące, że w drugim podejściu o zakup PŻB starał się duński armator DFDS, na którą to firmę zarówno kierownictwo, jak i związki zawodowe patrzyły przychylnym okiem (do końca minionego roku w czarterze DFDS pływał zresztą jeden z promów PŻB - *Wawel*). Kilka miesięcy później, w kwietniu ub. roku, z funkcją prezesa spółki pożegnał się Jan Warchoł, który kierował PŻB przez 10 lat. Choć oficjalnego powodu nie podano, nieoficjalnie mówiło się, że przyczyną było nieudolne przygotowywanie przedsięwzięcia do prywatyzacji. Tymczasowym prezesem został Piotr Redmer-

**Grunty Dalmoru
tuż przy Sea Towers.**



W tym roku Ministerstwo Skarbu Państwa znów spróbuje sprywatyzować Polskie Ratownictwo Okrętowe.

ski, dyrektor ekonomiczny spółki. Przeprowadził restrukturyzację zwalniając lub zmieniając stosunek pracy (z etatu na kontrakt) z poważną częścią załogi. PŻB pod jego kierownictwem obsługuje obecnie połączenie Gdańsk-Nynashamn promami *Baltivia* i *Scandinavia* oraz na trasie ze Świnoujścia do Ystad wspomnianym *Wa-welem*. Wcześniej, w 2010 roku zamknięte zostało połączenie Świnoujście-Kopenhaga, a obsługujący je prom *Pomerania* - sprzedany.

Kłopot z Polferries

Dlaczego Skarb Państwa chce sprzedać PŻB? Ponieważ firma nie ma pieniędzy na odnowienie floty, a od kilku lat odnotowuje spadek przewozów. Chcąc walczyć o pozycję na rynku musi zainwestować - a nie ma z czego. Od 2008 r. notuje też coraz większe straty. W 2010 roku było to 19 mln zł.

Według specjalistów, to ostatni dzwonek, by sprzedać spółkę. O tym, iż PŻB jest coraz mniej atrakcyjna, świadczy fakt, że do trzeciego procesu prywatyzacyjnego nie wystartował ani DFDS, ani Stena Line Scandinavia – uczestniczący w dwóch poprzednich procesach prywatyzacyjnych. Tym razem do MSP wpłynęły dwie oferty na zakup 91 proc. akcji spółki – od Żegluga Polskiej – spółki córki Polskiej Żegluga Morskiej, oraz od Konsorcjum Polen Line w Warszawie, utworzonego przez spółki Swedish House i Polen Ferries Limited z Cypru oraz inwestora prywatnego Gustawa Myrsteny.

PŻM to największy polski armator, pływający ze Świnoujścia do Ystad i Trelleborga pod marką Unity Line, który w odróżnieniu od PŻB dobrze sobie radzi na rynku – rok 2010 zakończył z zyskiem 12 mln zł.

Z kolei Swedish House to dosyć tajemnicza spółka. Jak podaje „Puls Biznesu”, wiadomo o niej jedynie, że ma siedzibę w Warszawie, do rejestru przedsiębiorców została wpisana w lipcu 2007 r., a jej prezesem jest Jan Niezwiasty, który pojawiał się w mediach w latach 90. ubiegłego wieku, również przy okazji prywatyzacji PŻB w 1997 r. Według dziennikarzy „Życia”, Niezwiasty założył w 1990 r. firmę Polen Ferries Rederi. W 1991 r. jako pierwszy prywatny biznesmen uruchomił linię promową z Polski do Kaliningradu. Niedochodowe rejsy spowodowały duże problemy finansowe firmy, a szwedzki sąd skazał biznesmena za „zabranie pieniędzy z kasy firmy i fałszowanie dokumentów” na rok i cztery miesiące pozbawienia wolności. Inny współwłaściciel Polen Line, Gustaw Myrsten, był z kolei głównym udziałowcem Rederi AB Slite, które 20 lat temu, przed bankrutem w 1993 roku, było pięćdziesięcioprocentowym udziałowcem Viking Line – jednego z najbardziej znanych, rozpoznawalnych i zasłużonych armatorów w historii bałtyckiej żegluga promowej.

Ministerstwo Skarbu Państwa ma więc teraz poważny kłopot. Z jednej strony – poważny przewoźnik, z ustaloną pozycją i kapitałem, z drugiej – dosyć tajemnicza

firma, po której nie wiadomo czego się spodziewać. Wydawać by się mogło, że propozycja Żegluga Polskiej jest bardziej atrakcyjna. Tyle że PŻM to firma państwowa, więc kupno przez nią PŻB oznaczałoby przelewanie państwowych pieniędzy z jednej kieszeni do drugiej. Może z tego powodu (oficjalnego nie znamy), a może dlatego, iż według nieoficjalnych pogłosek Polen Line chce za PŻB zapłacić 60 mln zł (PŻM – o 40 mln mniej, ministerstwo chciałoby 95 milionów), MSP wyłączność w negocjacjach zakupu akcji PŻB przyznało właśnie Polen Line. Jednak, w wypadku ewentualnego braku porozumienia, gdy chodzi o warunki umowy sprzedaży, ministerstwo ma wciąż możliwość powrotu do negocjacji z Żegluga Polska. Ale bardziej prawdopodobne jest to, iż również trzecia próba prywatyzacji się nie powiedzie.

„Nie” dla spółki pracowniczej

Polska Żegluga Bałtycka to nie jedyne przedsiębiorstwo morskie, z którego sprzedaż państwo ma kłopot. Od kilku lat nie udaje się sprywatyzować np. Polskiego Ratownictwa Okrętowego (patrz „Nasze MORZE” nr 5/2010). W tym wypadku Ministerstwo Skarbu Państwa zaskoczyło (w marcu 2010 roku) pracowników PRO nieoczekiwaną informacją o rozpoczęciu procedury sprzedaży. Nieoczekiwaną, ponieważ załoga PRO była przekonana, że firma zostanie im przekazana w odpłatne użytkowanie, o co starali się od 2004 roku. Dopiero we wrześniu 2009 r. sprawa nabrała przyspieszenia, ale w pożądanym przez załogę kierunku. Raport doradcy MSP był przychylny formie prywatyzacji, jaką zaproponowali pracownicy. Stąd ich zdziwienie, gdy dowiedzieli się, że PRO dostanie ten, kto więcej zapłaci. Istniała poważna obawa, że przedsiębiorstwo wykupi zagraniczna konkurencja, w wyniku czego należąca do niewielkiej obecnie liczby polskich przedsiębiorstw armatorskich i zatrudniająca wyłącznie polską załogę rodzima spółka zniknie z rynku, a jej pracownicy stracą pracę.

Ówczesny wicedyrektor PRO Tomasz Sagan dodawał: - Podobne sytuacje miały już miejsce w wypadku innych firm. Działalność, którą prowadzimy, ma charakter międzynarodowy, można ją wykonywać z każdego miejsca na ziemi. Opiera się głównie na odpowiednich, wypracowanych, kontaktach. Jedyne czego przyszły kupiec potrzebuje, to aktywa i na-

sza część rynku, którą sobie przez te lata wypracowaliśmy.

Ministerstwo Skarbu twierdziło, że nikomu nie obiecywało, a o prywatyzacji było wiadomo od 2008 roku. W maju 2010 roku do przetargu o PRO stanęły cztery firmy: Gastel Żurawie SA, Port Consultants sp.j., Maritim-Shipyard sp. z o.o., PRO Spółka z o.o. (czyli spółka pracowników przedsiębiorstwa). Do drugiej tury negocjacji dopuszczono dwóch ostatnich oferentów. Jednak 22 grudnia tegoż roku podjęto decyzję o „odstąpieniu od negocjacji na podstawie publicznego zaproszenia w sprawie prywatyzacji bezpośredniej przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polskie Ratownictwo Okrętowe z siedzibą w Gdyni”. Dlaczego? - Oferty złożone przez potencjalnych inwestorów nie spełniły oczekiwań MSP, dlatego proces został zamknięty - wyjaśniła nam rzeczniczka prasowa MSP, Magdalena Kobos, dodając, że ministerstwo planuje wznowić proces prywatyzacji przedsiębiorstwa do końca II kwartału 2012 roku.

Ta ostatnia informacja znów zaskoczyła pracowników PRO, bo dowiedzieli się o niej od... naszego dziennikarza.

- Pierwsze słyszę - mówi Piotr Kowalik, dyrektor zarządzający PRO, gdy poprosiliśmy go o komentarz. - Ministerstwo nie informowało nas o swojej decyzji. Ale jest naszym właścicielem i może robić co chce.

Dyrektor Kowalik nie potrafił powiedzieć, czy w podczas ponownego pro-

cesu prywatyzacyjnego weźmie w niej udział, jak poprzednio, spółka pracownicza. Według niego, nie ma potrzeby prywatyzować firmy, ponieważ daje ona sobie w tej chwili radę. Ale, powtarza, decyzje w tej sprawie nie do niego należą.

Podobną do PRO drogą, prywatyzacji pracowniczej, chciała pójść załoga Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia WUŻ. Nie posiadała jednak wystarczających środków. Świadcząca głównie usługi holownicze i cumownicze oraz związane z utrzymaniem bezpieczeństwa żeglugi w Porcie Gdynia spółka, należała od maja 1996 roku do Zarządu Morskiego Portu Gdynia. I to on miał wybrać dla WUŻ, w imieniu Skarbu Państwa, nowego właściciela. Przejęciem udziałów zainteresowana była holenderska firma Fairplay BV, należąca do grupy Fairplay Towage, potentata na rynku tego typu usług, operująca w Rotterdamie, Hamburgu, w rejonie Kanału Kilońskiego, we wszystkich portach wschodnich Niemiec. W Polsce to właściciel dwóch spółek holowniczych: Project Żegluga w Szczecinie i Port-Holu w Świnoujściu. Przeciw prywatyzacji protestowały związki zawodowe działające w spółce. Bały się zwolnień i zatrzymania rozwoju firmy. Jednak we wrześniu zeszłego roku, za 44,4 mln złotych właścicielem spółki zostali właśnie Holendrzy.

Według zarządu gdyńskiego portu, cel prywatyzacji: znalezienie inwestora branżowego mogącego zapewnić spółce kon-

kurencyjną pozycję na rynku usług holowniczych, został zrealizowany.

- Pracownikom spółki inwestor udzielił gwarancji zatrudnienia oraz zachowania warunków pracy i płacy przez okres trzech lat. W obecnej sytuacji na rynku, to bardzo przyzwoita propozycja - zapewnił Janusz Jarosiński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA.

Z rybaka – deweloper

Niczym zakończyły się dwie próby sprywatyzowania Przedsiębiorstwa Połowów Przetwórstwa i Handlu Dalmor z Gdyni. To najstarsze - powstało w 1946 roku - polskie przedsiębiorstwo zajmujące się połowami dalekomorskimi. W czasie swojej świetności Dalmor zatrudniał ok. 7,5 tys. osób i dysponował flotą 70 statków, które rocznie odławiały 278 tys. ton ryb. Z czasem zmniejszył flotę, koncentrując się na działalności deweloperskiej. Do przedsiębiorstwa należą bowiem niezwykle cenne tereny w rejonie Mola Rybackiego w Gdyni. Dlatego, gdy w 2004 roku Skarb Państwa rozpoczął procedurę prywatyzacyjną, zgłosiły się do niej dwie firmy z kompletnie różnych branż: Wilbo, zajmująca się przetwórstwem ryb i deweloperski potentat, Invest Komfort. Do sprzedaży jednak nie doszło. Kolejną próbę prywatyzacji Dalmoru MSP podjęło w 2010 roku. Wówczas zainteresowany był już tylko Invest Komfort. Jednak i ta próba zakończyła się niczym, ponieważ firma zaproponowała cenę dużo poniżej oczekiwań ministerstwa.

Już wiadomo, że procedura prywatyzacyjna nie zostanie powtórzona. MSP wybrało inną drogę: włączyło Dalmor do Polskiego Holdingu Nieruchomości, który jest właścicielem m.in. 59 luksusowych domów i który ma zamiar wybudować w tym miejscu m.in. wysokościowiec podobny do stojącego nieopodal Sea Towers. Obecnie spółka szuka prezesa, bowiem trzyletnia kadencja obecnego zarządu kończy się w kwietniu. Dalmor jednocześnie wygasił aktywność na morzu, wyodrębniając ze struktur spółki Dalekomorską Kompanię Połowową. Ostatni trawler chłodnia, *Dalmor II*, należący do DKP, został w lutym sprzedany kontrahentom z Azji i z urugwajskiego Montevideo trafił do Busan w Korei Południowej.



Fot. Czesław Romanowski

To tu powstanie kompleks nowoczesnych gmachów.

Czesław Romanowski
Piosta

Najlepsi studenci wyróżnieni

RINA-KORAB Award 2011

Już po raz siódmy najlepsi dyplomanci z Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa stanęli do konkursu RINA-KORAB Award na najlepszą pracę.

- Podczas dzisiejszego finału zostanie wybrany najlepszy z najlepszych - mówił przed prezentacjami, prezes TOP KORAB, mgr inż. Jerzy Czuczman. - Dyplomanci będą mieli dziesięć do piętnastu minut, aby zaprezentować przedmiot swojej pracy. W tym czasie będą musieli opowiedzieć o niej samej, jak i o tym, jaki wkład własny mają w rozwiązaniu danego problemu.

Royal Institution of Naval Architects (RINA) to królewskie stowarzyszenie projektantów statków i inżynierów okrętowców – znana na całym świecie, szczytująca się 150-letnimi tradycjami, zrzeszająca okrętowców z całego świata brytyjska organizacja. Co roku na całym świecie, razem z narodowymi organizacjami tego typu, organizuje konkurs na najlepsze prace dyplomowe studentów wydziałów morskich. W Polsce jego współorganizatorem jest Towarzystwo Okrętowców Polskich KORAB. Obie organizacje od 2005 roku przyznają wspólną nagrodę. Scenariusz jej przyznania jest zawsze taki

– najpierw kadra Politechniki wybiera około dziesięciu najlepszych prac dyplomantów Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej. Do finałowej prezentacji zaś trzy – cztery. Odbywa się ona w auli WOI, z udziałem kadry profesorskiej, promotorów prac i wszystkich chętnych,

Tegoroczna edycja cieszyła się dużym zainteresowaniem. Troje finalistów, po kilkunastominutowych prezentacjach, odpowiadało na pytania licznie zgromadzonej publiczności. Komisja, która dokonuje oceny składa się z dwóch przedstawicieli RINA, dwóch przedstawicieli Towarzystwa Okrętowców KORAB i jednego z Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej. To gremium, po kilkudziesięciominutowej naradzie, przyznało „The 2011 RINA-KORAB Student Naval Architect Award” Tomaszowi Domańskiemu za pracę „Konceptcja hydrostatycznego napędu głównego dwustronnego promu pasażersko-samo-

chodowego”, której promotorem był prof. dr hab. inż. Zygmunt Paszota.

Dwoje pozostałych finalistów to Ewelina Ciba, która zaprezentowała pracę „Wpływ stosunków wymiarowych na krzywą ramion prostujących - przyczynęk do oceny zmian w międzynarodowych przepisach stateczności” (promotor dr inż. Janusz Stasia) oraz Paweł Bianga i jego „Analiza oporowo napędowa szybkiego katamaranu powierzchniowo tnącego” (promotor dr inż. Michał Krężelewski).

Uczestnicy konkursu otrzymują bezpłatne członkostwo w RINA i KORAB (dla finalistów – roczne, dla zwycięzcy – dwuletnie) oraz nagrodę pieniężną. Jak podkreślał dyrektor Czuczman – suma nie jest wielka, ale i tak przecież najważniejszy jest prestiż. Nazwisko zwycięzcy znajdzie się w biuletynie RINA i będzie znane w środowisku okrętowców na całym świecie.

- Poziom prac co roku jest dobry, bo przecież to najlepsi z najlepszych – powiedział nam prezes Czuczman. - Prezentacja publiczna, sposób w jaki dana osoba przedstawi swoją pracę ma decydujące znaczenie w ostatecznym werdykcie. Jeżeli prace są na podobnym poziomie technicznym, to właśnie ten kto potrafi lepiej sprzedać swój dorobek, jest wybierany. Idea konkursu jest bowiem taka, by młodzi adepci sztuki projektowania spotkali się z rzeczywistym wyzwaniem życiowym. Prezentacji przed dużą publicznością na studiach nie uczą.

Jak dodaje Jerzy Czuczman, zwycięzcy konkursu mogą liczyć na dobrą pracę i pensję znacznie powyżej średniej krajowej. Ci najlepsi, są od razu wyłapywani przez znane firmy z branży okrętowej.

Czesław Romanowski



Trójka laureatów (z lewej strony: Tomasz Domański i Ewelina Ciba, pierwszy z prawej: Paweł Bianga) z dr inż. Januszem Lemskim, prodekanem ds. kształcenia Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa PG.



Na własne OCZY

Z Andrzejem Rybą, założycielem Oficyny Wydawniczej Finna, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie Andrzeju, jest pan faszystą?

- Nie, co więcej, nie znoszę wszelkich nacjonalizmów i demagogii. Ten totalitarny reżim wyhodował w Europie zbrodniczy nazizm i inne do dzisiaj pałające się po świecie demony. Fakt, że wyrastał z gospodarczej stagnacji w niczym nie może zmienić, moim zdaniem, tej oceny. Może ciągle warto to powtarzać? Ja sam, za opór przeciwko innemu totalitaryzmowi, odsiedziałem pół roku więzienia.

- To dlaczego wydaje pan propagandowe książki faszystowskie? Choćby „Moją drogę do Scapa Flow” Güntera Priena, napisaną na zlecenie Ministerstwa Propagandy III Rze-

szy, a zawierającą jego relację z wdarcia się U-Bootem do głównej bazy Royal Navy w 1939 roku?

- Nikt nigdy nie opisał tego wydarzenia lepiej, niż sam Prien. Książka ukazała się w czasie II wojny światowej, ale skoro seria „z kotwiczką” oparta jest głównie na relacjach z pierwszej ręki, nie widziałem powodów, by nie opublikować książki napisanej co prawda przez faszystę, ale też człowieka, który brał udział w tej jednej z najślynniejszych akcji podczas ostatniej wojny.

- Ale miał pan opory przed wydaniem tej pozycji?

- Oczywiście, że tak. Podobnie było z książką Patricka Agte „Michael Witt-

mann”. Była sprzedawana w Media Markcie na zasadzie książki „spod lady”, co sugerowało, iż jest wydana nielegalnie. Wywołało to artykuł w „Gazecie Wyborczej” i gwałtowną reakcję czytelników. Dostałem kilka bardzo przykrych telefonów. Poczuję się nieswojo czytając, że jestem faszystą. Zrozumiałem, iż popełniłem błąd nie pisząc wstępu do tej pozycji. Dlaczego wydałem Priena? Chcę publikować rzeczy ukazujące wojnę z różnych punktów widzenia, również z punktu widzenia faszystów. By pojąć faszyzm, zrozumieć motywacje ludzi w niego zaangażowanych, potrzebne są ich relacje: niech sami opowiedzą o sobie, o tym co przeżyli i co ich motywowało.

- Ale dobrze pan wie, że Prien tej książki nie napisał sam. Napisał mu ją ktoś z Ministerstwa Propagandy, to typowa książka promująca zwycięski faszyzm, a nie tylko relacja uczestnika wydarzeń.

- Zgadzam się, że to książka propagandowa. Ale jednak nikt nie napisał bardziej szczegółowej, dokładnej relacji z rajdu do Scapa Flow. Chcę podkreślić jedną rzecz, przytaczaną przez admirała Dönitza: niemiecka marynarka wojenna, a szczególnie okręty podwodne, stanowiły swego rodzaju enklawę, wyłączonej z reszty działalności faszystowskich Niemiec. Oni nie sugerowali się tym, co robiły inne rodzaje sił zbrojnych Rzeszy, nie docierały do nich informacje o obozach koncentracyjnych. Oni koncentrowali się tylko i wyłącznie na wojnie na morzu. Wielu niemieckich mężczyzn, którzy nie byli faszystami, zaciągało się do marynarki, bo pociągała ich chęć przeżycia niezwykłej przygody.

- Czy nie jest tak, że obcując z tymi książkami, przejmując pan tok myślenia autorów? To co pan powie-

dział, to typowa döenitzowska propaganda. W ten sposób tłumaczył on swój stosunek do faszyzmu, usprawiedliwiając marynarkę wojenną, kreując niemieckich marynarzy na rycerzy bez skazy. Ale to przecież właśnie Dönitz został następcą Hitlera po jego śmierci. To on wysyłał tyjące marynarzy na morze, wiedząc że ich walka nie ma już najmniejszego sensu!

- Osobiście uważam, że Dönitz został skazany niesłusznie. I nie jest to tylko moja opinia, ale również amerykańskich generałów.

- Na przykład Nimitza.

- Tak, ludzi, którzy znali specyfikę wojny podwodnej. Więcej – uważam, że jeżeli chodzi o wojnę podwodną, większymi od Niemców zbrodniarzami byli Amerykanie, którzy strzelali do wszystkiego co się ruszało w ich sektorze, w ogóle nie sprawdzając przez peryskop kto zacz. To oni zatapiali statki Czerwonego Krzyża i własne jednostki. Taktyka Dönitza była o wiele bardziej ostrożna, nakazywała rozpoznawanie zatapianego

statku. Wcale nie uważam, by to co robił Dönitz było zbrodnią. Przez wiele lat żyliśmy w czasach propagandy komunistycznej, która uznawała niemieckich marynarzy za zbrodniarzy wojennych. Dopiero teraz, dzięki poznaniu ich punktu widzenia, ich relacji, otworzyły mi się oczy. Mogę spojrzeć bardziej obiektywnie na procedury marynarki wojennej i stwierdzić, że działania U-Bootów nie tylko nie były zbrodnicze, ale że niemieccy marynarze kierowali się w wielu przypadkach kodeksem honorowym.

- Wydał pan też wspomnienia szefa włoskich „morskich diabłów” Valerio Borghese. To kolejna kontrowersyjna pozycja, w tym wypadku opowiadającym jest włoski faszysta.

- Zgoda, Borghese to autentyczny faszysta, co do tego nie ma sporu. Ale jeszcze raz podkreślam: dla mnie ciekawą rzeczą jest poznanie motywacji działania różnych stron.

- Japończyków również darzy pan sympatią. Wydane przez pana książki o ich działaniach morskich na Pacyfiku podczas drugiej wojny świa-

Część „serii z kotwiczka”.



towej można by uznać za stronnice. Nie ma pan wrażenia, że wydawanie takich pozycji to gloryfikacja działań japońskich faszystów i militarystów?

- Wydaje mi się, że geneza wojny na Pacyfiku nie została jeszcze dostatecznie zgłębiona. Nie wiem, komu bardziej na niej zależało: Amerykanom czy Japończykom? Ci pierwsi stworzyli na tym akwenie taką sytuację, iż ci drudzy mogli zrobić tylko dwie rzeczy: poddać się albo wypowiedzieć wojnę. I dopiero obecnie dokumenty opisujące ów konflikt z tej perspektywy, zaczynają przebijać się do świadomości historycznej. Oczywiście, że to Japonia była de facto agresorem. Pytaniem jest, czy nie była to agresja obronna? Czy nie było to działanie oparte na przeświadczeniu: albo zaatakujemy albo zginemy? W wydawanych przeze mnie książkach staram się pokazywać różne aspekty tej wojny. I, co ciekawe, w japońskich pozycjach nie ma niczego, co moglibyśmy nazwać gloryfikacją faszystów. Oni po prostu walczyli w obronie swojej ojczyzny.

- A książki o kamikadze?

- Zawsze mnie ciekawiło, co motywuje ludzi do podjęcia samobójczej misji. Z zaskoczeniem dowiedziałem się, że dla nich cienka linia między życiem i śmiercią jest mało ważna. Ich sposób myślenia i postrzegania świata, jest zupełnie inny od naszego. Dlatego na tak masową skalę Japończycy mogli użyć jednostek kamikadze. Ale żeby się o tym dowiedzieć, trzeba było poznać relację kogoś z zewnątrz.

- Ludzie, którzy nie znają pańskich motywacji, mogą mieć jednak wrażenie stronnictwa.

- Nie sądzę, ponieważ wydają również książki pokazujące wojnę z punktu widzenia żołnierzy innych armii.

- Czy książki admirała Morisona, będące oficjalną historią działań US Navy na Pacyfiku podczas drugiej wojny światowej wydaje pan dla przeciwwagi?

- No tak, bo moja filozofia jest taka, by pokazać pełne spectrum walczących stron i to na różnych szczeblach.

- Ale wybiera pan pozycje mocno kontrowersyjne. Jeżeli chodzi np. o I wojnę światową, przykładem mogą być „Rycerze głębin” – apoteoza cesarskiej floty ...

- To właśnie aliancka propaganda głosiła „prawdę” o zbrodniczych jednostkach U-Bootwaffe topiących marynarzy! Kto miał siłę przeciwstawić się tej propagandzie? Tylko ktoś ze strony aliantów. Niem-



Uroczystość wręczenia Andrzejowi Rybie medalu „Zasłużony dla Marynarki Wojennej”.

Fot. Piotr M. Rogalski



Wydawca przed Czytelnikami....

Fot. Piotr M. Rogalski

com nikt na Zachodzie by nie uwierzył. I oto wziął się za to jeden z najstynniejszych amerykańskich dziennikarzy tamtych czasów, Thomas Lowell, który spotkał się członkami załóg niemieckich łodzi podwodnych, spisując ich relacje. I dzięki temu powstał zupełnie inny obraz wojny, obraz tych ludzi. To jest właśnie odkłamywanie historii.

- A nie jest to zastępowanie jednej propagandy drugą?

- W pewnym sensie tak. Bo przez wiele lat byliśmy karmieni jedną propagandą, a ja chciałbym pokazać stronę do

tej pory niewidoczną, której narracji nie znaliśmy. Ale przecież wydają również książki ludzi, chociażby naszego Sopoćki, którzy mają negatywny stosunek do Niemców.

- Może uniknąłby pan większość kontrowersji, gdyby wydawane przez siebie książki opatrywał przypisami albo wstępem?

- Staram się pisać wstępy. Trudno jednak znaleźć specjalistę, który opatrywałby przypisami relacje z pierwszej ręki uczestników opisywanych działań.

- A może w tym wszystkim chodzi

zwyczajnie o kasę? Wspomnienia Karla Dönitza, dowódcy U-Bootów podczas drugiej wojny światowej, podobno sprzedal pan w nakładzie ponad 10 tysięcy egzemplarzy. Jak na polskie warunki to dużo.

- Wydawanie książek to moja pasja, a przy okazji, oczywiście, również źródło utrzymania. Wydaję takie, które sam chciałbym przeczytać. Wiele jest kontrowersyjnych, zgadzam się. Ale nie wszystkie. Zależało mi na tym, żeby znaleźć stałego czytelnika. I to się udało. Profesor Paweł Wiczorek powiedział mi kiedyś, że wychowałem sobie czytelnika. I cieszę się, że temu mojemu czytelnikowi mogę zaproponować wiele różnorodnych pozycji.

- Swego czasu wydawał pan książki historyka Mariusza Borowiaka,

postaci dla wielu wielbicieli naszej wojskowości dyskusyjnej. Kontrowersje to sposób na zaistnienie czy autentyczne poszukiwanie prawdy?

- Jeżeli chodzi o Borowiaka, wdałem biografię Unruga i „Mokran”, czyli rzeczony mniej kontrowersyjne.

- To wróćmy do początku pańskiej działalności. Jak to się stało, że zaczął pan wydawać książki wojenno-morskie?

- Od podstawówki interesowałem się morzem, chciałem zostać marynarzem, w związku z czym zacząłem się uczyć w gdańskim Conradinum. Wolałem jednak historię i ten przedmiot zacząłem studiować w Toruniu. Pełne rozczarowanie... Okazało, że na pierwszym roku historii było mało, a o marynarce w ogóle nic. Po studiach, które trwały 10 lat, wyjechałem na Ukrainę, gdzie zajmowałem się handlem stalą. A kiedy wróciłem do Polski, zauważyłem, że po upadku Wydawnictwa Morskiego na rynku księgarskim powstała luka - nie miał kto wydawać książek związanych z II wojną światową. Stwierdziłem, że ja mógłbym to robić. Nawiązałem kontakt z instytutem w Annapolis, zdobyłem prawa do pierwszych książek: „Midway” i „Boski wiatr”. Było trudno, ale w końcu udało się przekonać do moich pozycji dystrybutorów. Po pierwszych sukcesach seria znalazła swoich

zwolenników i wówczas zacząłem się tym poważnie zajmować.

- Skąd nazwa Finna?

- Wymyślił ją mój kolega, stwierdził, że powinna być to nazwa, która się z niczym nie kojarzy i ładnie brzmi.

- Od początku miał pan pomysł na „serię z kotwiczką”?

- Tak, „Boski wiatr”, pierwsza książka, był już „z kotwiczką”. Pomysł zaskoczył. Co więcej, wiele tytułów wyszło dzięki temu, że zasugerowali mi je moi czytelnicy. Jestem zachwycony ich udziałem. Wiele osób zaczynało u mnie „karierę” tłumaczy. Byli to pasjonaci, którzy wcześniej nie mieli nic wspólnego z morzem. Albo, jak Marek Krzyształowicz, który do tej pory pływa na okrętach, mieli związki sporadyczne. Kiedy zaczął dla mnie pracować, już pływał. Pisał odręcznie, miałem z tym bardzo dużo pracy, ale byłem jego tłumaczem zachwyconym.

- „Seria z kotwiczką” liczy już ponad 50 tytułów i jest to najdłużej wydawana seria morska po 1989 roku.

- Cieszę się.

- Pańskim znakiem firmowym jest wydawanie wspomnień. Jak pan ich poszukuje? Według jakiego klucza wybiera? Do wielu pozycji nie było chyba łatwo dotrzeć?

- Bardzo różnie. Np. Wojciech Chrzastowski, autor tłumaczenia książki „Dre-

Morski wydawca

Andrzej Ryba ma 57 lat, mieszka w Gdańsku. Jest historykiem, ukończył Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu. Siedemnaście lat temu założył Oficynę Wydawniczą Finna, która wydaje m.in. literaturę wojenno-morską. Najsłynniejsza stała się „seria z kotwiczką” licząca obecnie ponad 50 tomów – najdłuższa seria publikacji o tematyce morskiej w Polsce po 1989 roku.

adnought” Roberta Massiego prowadził korespondencję z całym światem, żeby zdobyć prawa autorskie. Na końcu, po roku, udało się nam dotrzeć do wydawcy amerykańskiego, który odesłał nas do swego londyńskiego przedstawiciela. Mimo kilku listów, brak odpowiedzi. Poprosiliśmy o kontakt do innego przedstawiciela, bo ten londyński „prawdopodobnie zmarł, skoro nie odpowiada na naszą korespondencję”. Wtedy zadziałała siedziba główna i z Londynu natychmiast otrzymaliśmy ofertę. Prawa autorskie są w tak przeróżnych rękach...

- A Prien?

- Akurat na niego nie ma żadnych praw. Nikt nie chce być spadkobiercą faszystowskiego wydawcy. Przyznam szczerze, że jeżeli chodzi o książki z II wojny światowej, w ogóle nie martwię się o prawa autorskie.

- Podobnie było w wypadku Dönitza i Raedera?

- Nie, Dönitz napisał swoją książkę dziesięć lat po wojnie, jego wspomnienia mają właściciela. Ciekawy jest przypadek Raedera. Prawa do jego wspomnień miała firma amerykańska, która przesłała mi je zupełnie bezpłatnie. Z kolei kupiłem kiedyś od niemieckiego wydawcy prawa do książki o pancerniku Bismarck, wszystko wydawało się w porządku, po czym odezwała się amerykańska firma z pytaniem: jakim prawem wydałem ich książkę? Okazało się, że niemiecki wydawca nie miał prawa do sprzedaży książki za granicą Niemiec.

- Wznawia pan także książki polskich marynarzy, takich jak Sopoćko, Łaskiewicz czy Cygan, którzy nie byli do tej pory szerzej znani w kraju, bo zostali wydani na Zachodzie, bo w Polsce Ludowej nie było dla nich miejsca.

- W wypadku tych książek współpracowałem z Muzeum Marynarki Wojennej, które sprawę praw autorskich brało na siebie.

- Te wspomnienia miejscami mocno odbiegają od stereotypu przedstawiania działalności Polskiej Marynarki Wojennej. Jak są odbierane? Dobrze się sprzedają?

- Bardzo dobrze. Mam dużo listów ludzi wdzięcznych za wydanie np. „Granatowej załogi”, ludzi, którzy są zafascynowani tym, w jaki sposób wojna jest tam opisana. To odkrywanie historii. „Granatowa załoga” dla mnie samego była wielkim odkryciem.

- Kolejna kontrowersyjna pozycja.

- Bo tylko takie są ciekawe.

- Czy obecny rynek wydawniczy sprzyja ukazywaniu się takich książek jakie pan publikuje?

- Myślę, że tak. Obserwuję, że coraz więcej ludzi czyta artykuły i recenzje moich książek na portalach historycznych. Np. artykuł o „P.Q. 17” obejrzało około 50 tysięcy ludzi! Bardzo dużo.

- Obserwuje pan rynek - czego dzisiaj szukają pasjonaci spraw wojenno-morskich?

- Tematyką numer jeden są książki o U-Bootach. Każda pozycja na ten temat jest „w ciemno” bestsellerem. Ostatni hit, „Śmiejąca się krowę” wydałem w pięciu tysiącach egzemplarzy, sprzedało się wszystko.

- Ma pan konkurencję?

- Mogę powiedzieć, że w tej chwili nie. Jeżeli chodzi o książki o emocjach i przeżyciach marynarzy podczas wojny, to jestem jedyny na rynku.

- Ile kosztuje wydanie książki w „serii z kotwiczką”?

- Jakieś 25 tysięcy złotych.

- Łatwo jest zdobyć pieniądze na publikacje wojenno-morskie?

- Tu jest pies pogrzebany. Wielu hurtowników i księgarzy żyło na kredyt. Głównie na kredyt wydawców. Przez wiele lat spływ pieniędzy był tragiczny.

- Był?

- Tak, bo ostatnio coś drgnęło. Przez lata wiele podmiotów się wyłożyło, a te które zostały, są duże i w miarę sprawne.

- Kilka z pańskich pozycji jest współfinansowanych przez różne instytucje. Łatwo je było pozyskać?

- Mam bardzo dobre stosunki z Urzędem Miejskim w Gdyni. Tam kapitalnie urządzony jest sposób dotowania: grupa kompetentnych ludzi, którzy nie tylko rozpatrują wnioski, ale też czytają książki, które mają być dotowane, co w innych instytucjach nie zdarza się często. A potem odbywa się debata nad poszczególnymi pozycjami. Dzięki temu Gdynia współfinansowała niemal wszystkie wydawane przeze mnie książki ze wspomnieniami polskich marynarzy: Sopoćki, Pławskiego, czy „Granatową załogę”.

- Co było pana największym sukcesem, a co największą porażką wydawniczą?

- Największymi hitami były „10 lat i 20 dni” Dönitza i „Żelazne trumny” Wernera. Zaraz po nich plasują się książki dotyczące wojny na Pacyfiku, czyli „Midway” i „Boski wiatr”, których też już miałem mnóstwo wznowień. I o dziwo, bardzo

dobrze się sprzedają książki polskich autorów. Myślę, że ważny jest w tym wypadku sposób podania danej historii: żywa relacja, jak reportaż Sopoćki, czy fascynujące wspomnienia jak w „Granatowej załodze”. To się czyta jednym tchem!

- A największa porażka?

- Wiedziałem, że wspomnienia pierwszego dowódcy marynarki wojennej II RP, komandora Nowotnego, niezbyt chwyć. I nie myliłem się.

- Poza książkami wojenno-morskimi wydał pan jeszcze kilkadziesiąt innych tytułów – o epoce napoleońskiej, publikacji o walce Polaków o niepodległość, czy z komunizmem, prac Petera Englunda. Ten ostatni już publikuje gdzie indziej.

- Czego bardzo żałuję, bo jest to pisarz, który ma dar pisania w sposób fascynujący o historii, jak Cat-Mackiewicz czy Norman Davies. Jego rezygnacja była dla mnie zaskoczeniem, tym bardziej, że mój tłumacz był z nim w bezpośrednim kontakcie. I ni z tego, ni z owego okazuje się, że ktoś ze Znak nas ubiegł i następna książka wyszła już u nich. Z jednej strony zmartwiłem się, ale z drugiej – Znak to jest firma, jeżeli kogoś wydają, to oznacza, że jest tego wart. I jeżeli ktoś przeczyta Englunda wydanego przez Znak i przeczyta w stopce o wcześniejszych jego pozycjach wydanych przeze mnie, to jest jakaś forma reklamy, w ten sposób część tamtych czytelników trafi też do mnie.

- Pozostanie pan wierny książkom morskim? Jak długo planuje pan wydawać „serię z kotwiczką”?

- Chciałbym to robić cały czas.

- A jest jakaś książka, którą chciałby pan wydać, ale z jakichś powodów się nie udało?

- Jest kilka takich tytułów. To rzeczy dotyczące U-Bootów, czy „Stalowe fortece” Roberta K. Massie’go. Ta druga pozycja była już tłumaczona na polski, ale nie udało się tego w końcu zrealizować.

- Polacy coraz mniej czytają. Nie boi się pan, że wkrótce nie będzie miał dla kogo wydawać?

- Nie, nie mam takich obaw. Przymierzam się nawet do wydawania e-booków.

- Kiedy zatem zobaczymy pierwszą „kotwiczkę” na tablecie?

- Myślę, że jeszcze w tym roku. Co więcej – zaczynam być samowystarczalny, kupiłem maszyny drukarskie.

- Gratulujemy.

Dla przyjemności wygrywania

Fot. onEdition

Polak w Vendée Globe?

Dla Zbigniewa Gutkowskiego, po sukcesie w VELUX 5 Oceans Race, następnym etapem będzie zapewne Vendée Globe.

Zanim jeszcze Joshua Slocum samotnie, jako pierwszy opłynął Ziemię, nasz rodak Jan Stanisław Kubary opisywał niezwykle wyścigi, do których na widok żaglowca na horyzoncie, ruszali polinezjscy wyspiarze (o Kubarym pisaliśmy w styczniu 2012 r. – red.). Najpierw biegiem do składowanych na plaży czołen, a później wiosłując lub stawiając prymitywne żagle robili wszystko, aby jak najszybciej dotrzeć do żaglowca. Zwycięzca miał największe szanse na zakupy tytoniu i wody ognistej.

Od kiedy jednak żeglarze zaczęli ścigać się dla samej przyjemności wygrywania? Wydaje się, że od zawsze. Dusza marynarza, w momencie, kiedy poczuje najłagodniejszy podmuch wypełniający żagiel, nakazuje mu znaleźć najbliższy jacht i wyprzedzić go.

Historycznie zaś, zaczęło się 18 sierpnia 1851 roku, kiedy to amerykański kapitan John Stevens, który przyplłynął szkunerem *America* na Wystawę Światową w Londynie, rzucił wyzwanie brytyjskim żeglarzom. Członko-

wie królewskiego Yacht Squadron (RYS) proponują wyścig wokół wyspy Wight. 4 dni później, o świcie, w pobliżu portu Cowes, na morzu pojawiło się ponad 100 szkunerów i kutrów. Wśród nich królewski jacht z królową Wiktorią na pokładzie. W ogólnym zamieszaniu *America* przekracza linię startu jako ostatnia, ale o zachodzie słońca dociera na metę jako pierwsza, wyprzedzając o kilkanaście minut żaglowiec gospodarzy. Do mety docierają jeszcze dwa jachty. Trzeba jednak zaznaczyć,

że były to jednostki z załogą wieloosobową i rywalizowały bez regulaminów, a nawet bliżej określonej trasy. Amerykanie nadają tym wyścigom rangę Regat o Puchar Ameryki. Rozgrywane są do dzisiaj.

Na Igrzyskach Olimpijskich żeglarze ścigali się po raz pierwszy w Paryżu, w 1900 roku. Startowali reprezentanci 7 państw, a przytłaczające zwycięstwo odnieśli Francuzi zdobywając 19 medali. Drugi w klasyfikacji generalnej Anglicy zdobyli 4.

W październiku 1907 roku w Paryżu powstaje Międzynarodowa Unia Jachtingu Regatowego (IYRU), ale na wyścigi samotników przyjdzie jeszcze poczekać... Wciąż panuje przekonanie, że regaty morskie to sport załogowy.

Dopiero w 1960 roku Królewski Jacht Klub (Royal Western Yacht Club) z Londynu rzuca wyzwanie samotnym żeglarzom do regat na trasie po wodach północnego Atlantyku z Plymouth w Anglii do Newport w USA. 11 czerwca 1960 roku na trasę wyrusza 5 śmiałków. Największy jacht *Gypsy Moth III* Anglika Francis Chichestera mierzy 11,90 m długości, najmniejszy, Francuza Jeana Lacombe ma zaledwie 6,40 metra. Po 40 dniach, 12 godzinach i 30 minutach, do brzegów Ameryki Północnej jako pierwszy dociera Anglik Francis Chichester. Anglicy odzyskują honor najlepszych żeglarzy świata, a królowa brytyjska przyznaje Chichesterowi tytuł szlachecki.

Regaty były od tej pory organizowane co 4 lata. Zwycięzali m.in. Eric Tabarly, Alain Colas, czy Loick Peyron. Ostatnie odbyły się w 2008 roku. Organizatorzy odwołali tegoroczną imprezę, z uwagi na wiele innych regat o większej randze i o większej liczbie zgłoszonych do startu żeglarzy...

Oceaniczne ściganie

Transat Anglaise - od 1960 r.

Bez asysty i bez zawijania do portów, wieloklasowy.

Trasa: Atlantyk Północny z Plymouth w Anglii do Bostonu w USA.

Od 1960 roku co 4 lata.

Odbyło się 13 wyścigów, w których 10 wygrali Francuzi, 2 Anglicy i 1 Amerykanin.

Rekord trasy: 8 dni 8 godzin i 29 minut ustanowiony w 2004 roku przez Francuza Michela Desjoyeaux.

W 2012 roku regaty nie odbędą się.

Golden Globe Challenge - 1968 r.

Pierwsze regaty dookoła świata bez zawijania do portów (pisaliśmy o nich w czerwcu 2011 r. – red.).

Trasa według regulaminu: dookoła świata z zachodu na wschód z dowolnego portu na minimum 40 równoleżniku północnym do tego samego portu przez przylądek Igielny i przylądek Horn, ze startem w okresie od 1 czerwca do 31 października 1968.

Odbył się 1 wyścig i na 9 startujących tylko Anglik Robin Knox Johnston dotarł do mety po 313 dniach. 4 żeglarzy wycofało się już na Atlantyku, 1 zginął, 1 pozostał na Tahiti, 1 wycofał się 1100 mil przed metą i popełnił samobójstwo, a 1 krążył po wodach Atlantyku Południowego podając fałszywe pozycje, po czym również popełnił samobójstwo.

Solitaire du Figaro - od 1970 r.

Wieloetapowy i monoklasowy Bene-teau, długość po pokładzie 10,10 m.

Trasa: Atlantyk, wzdłuż wybrzeży Francji.

Co roku, od 1970 roku.

Odbyło się 41 wyścigów, wszystkie wygrali Francuzi.

Trasa zmienna, w związku z czym bez rekordu.

Transat 6.50 - od 1977 r.

Dwuetapowy, bez asysty, na dowolnym jachcie jednokadłubowym o długości 6,50 metra.

Start we Francji na Wyspy Kanaryjskie lub Maderę, następnie do Salvador de Bahia w Brazylii.

Co 2 lata od 1977 roku

Klasyfikacja w dwóch kategoriach: jachty prototypowe i jachty seryjne (powyżej 10 jednostek wyprodukowanych).

W tych regatach startuje rekordowa liczba żeglarzy, w związku z czym organizatorzy przeprowadzają selekcję na podstawie rejsów kwalifikacyjnych. W 1977 roku 2 miejsce, na 23 startujących, zajął Polak, Kazimierz Jaworski na jachcie *Spanielek*. W 2007 r. Jarosław Kaczorowski w klasie prototyp zajął 18 miejsce na 46 startujących w tej klasie. W 2011 r. 26 miejsce w klasie prototyp, na 32 startujących w tej klasie, zajął Polak Radosław Kowalczyk.

Route du Rhum - od 1978 r.

Non stop, wieloklasowy.

Trasa: 3510 mil po ortodromie na Oceanie Atlantycznym, z Saint Malo we Francji do Pointe a Pitre na Gwadelupie.

Co 4 lata.

Odbyło się 9 wyścigów. Pierwszy wygrał Kanadyjczyk Mike Birch wyprzedzając po 23 dniach żeglugi Francuza Michela Malinowskiego o 38 sekund. Alain Colas na trimaranie zaginał.

Polak, Wojciech Kaliski startujący w 1986 r. na jachcie *Ville d'Audrain*, nie ukończył regat.

Na 9 wyścigów w klasyfikacji generalnej: 6 wygrali Francuzi, 2 Szwajcarzy i 1 Kanadyjczyk. Od 2002 roku osobno klasyfikowane są jachty jednokadłubowe i wielokadłubowe.

Velux 5 Oceans - od 1982 r. (początkowo jako BOC Challenge, później, od 2002 jako Around Alone)

Wieloetapowy dla jednokadłubowców w klasie 1 od 13,40 m do 17 m i w klasie 2 od 9,75 m do 13,40 m (klasyfikacja zmieniana kilkakrotnie, w 2002 r. 3 klasy IMOCA, od 2006 bez podziału na klasy).

Trasa dookoła świata ze startem z portu europejskiego, wokół przylądków Igielnego i Horn.

Co 4 lata, z inicjatywy Robina Knox Johnstona, pod patronatem Slocum Society.

W 1982 roku wystartowało 8 jachtów w klasie 1 i 9 w klasie 2. 3 miejsce w klasie 2 zajął Richard Konkolski startujący pod banderą USA. W 2010 roku regaty odbyły się w 5 etapach, ze startem z La



Jacht Foncia Francuza Michela Desjoyeaux - zwycięzcy Vendée Globe 2008 r.

Rochelle /Francja/. Wystartowało 5 żeglarzy, z których 1 wycofał się na 2 etapie. Polak Zbigniew Gutkowski (startujący pod naszym patronatem - red.) zajął 2 miejsce w klasyfikacji generalnej bez podziału na klasy.

Rekord trasy ustanowiony w 2006/07 należy do Szwajcara Bernarda Stamm'a i wynosi 103 dni i 23 godziny.

Generali solo - od 1990 r.

Wieloetapowy, od 2011 roku monoklasowy Beneteau II, długość po pokładzie 10,15 m.

Trasa: Morze Śródziemne, z Marsylii – Leucate wokół wysp Medes w Hiszpanii.

Co roku, od 1990 r.

Odbyło się 18 wyścigów (przerwa 2007-2010), z których wszystkie wygrali Francuzi.

Nie ustanawiany rekord trasy.

Transat B to B (od 2007 r.)

Traktowany jako kwalifikacje do Vendée Globe w klasie IMOCA.

Non stop, na dystansie 4200 mil na Atlantyku.

Co 4 lata od 2007 r.

Odbyły się 2 wyścigi. W 2007 roku na 15 jachtów z 5 krajów wygrał Francuz Loick Peyron. W 2011 roku na 7 jachtów z Francji i Anglii wygrał Francuz Francois Gabart.

Nie ustanawiany rekord trasy.

Mont Everest Morza - Vendée Globe

W 1989 roku francuski żeglarz Philippe Jeantot (1 miejsce w regatach samot-

ników BOC Challenge w sezonie 1982/83 i 1986/87), wraz z przewodniczącym Rady Departamentu Vendée Philippe de Villiers powołali do życia imprezę sportową, która błyskawicznie zyskała miano „Mont Everest Morza”. Regaty dookoła świata, samotnie, bez zawijania do portów i bez żadnej pomocy z lądu. Miejsce startu i mety wyznaczono w Sable d Olonne we Francji. Trasa przebiega wokół Antarktyki pozostawiając po lewej burcie przylądki Dobrej Nadziei, Leeuwin i Horn. Żeglarz może przyjąć z zewnątrz wyłącznie pomoc medyczną. Jakakolwiek inna, czy konsultacje z zewnątrz grożą dyskwalifikacją. Nawet prognozy pogody mogą być dostarczane tylko przez organizatorów. Odstępstwem od tych ostrych postanowień może być tylko konieczność ratowania życia na morzu. W czasie 3 edycji regat, Pete Goss uratował tonącego Raphaëla Dinelli, zostawił go w najbliższym porcie i popłynął dalej bez dyskwalifikacji.

Start odbywa się co cztery lata, w listopadzie, bez podziału na klasy. Oczywiście prym wiodą trimarany, w konstrukcji których wyspecjalizowała się francuska stocznia CDK Technologies. W pierwszej edycji regat, 26 listopada 1989 roku wystartowało 13 jachtów. 10 z Francji i po jednym z Anglii, USA i Afryki Południowej. Do mety dotarło 7, tylko francuskie. Amerykanin wycofał się z powodu bólu zębów. Pierwszy linię mety przekroczył Francuz Titouan Lamazou po 109 dniach 8 godzinach 48 minutach i 50 sekundach. Drugi był Loick Peyron. Organizator, Philippe Jeantot zajął 4 miejsce.

Druga edycja wystartowała 22 listopada 1992. Z 15 jachtów do mety dotarło 7. Pierwsze 4 miejsca przypadły Francuzom, ale 5 zajął żeglarz węgierski Nandor Fa. I tym razem wyraźny gniew Neptuna dotknął jedynego żeglarza z USA Mike Planta. Zaginął bez wieści na pełnym morzu tuż obok Sables d Olonne. Dzień później, też bez wieści, zaginął żeglarz angielski Nigel Burgess.

W 1996 roku, 3 listopada na starcie pojawiło się 16 jachtów. Do mety dotarło 6. 4 pierwsze miejsca przypadły Francuzom. Kanadyjski żeglarz Gerry Roufs zginął bez wieści.

Zła passa wyraźnie przełamała się w 2000 roku. Wystartowały 24 jachty z 7 państw, w tym Rosjanin Fiedor Konionukhov. Regaty ukończyło 15 jachtów. Po raz pierwszy też zwycięzca, Francuz Michel Desjoyeaux pokonał zaczarowaną barierę 100 dni i opłynął Ziemię w 93 dni 3 godziny i 57 minut. Na uwagę zasługuje też fakt, że drugie miejsce zajęła żeglarka, Angielka Ellen MacArthur.

W 2004 roku wystartowało 20 jachtów z 6 państw. Do mety dotarło 13 jachtów, w tym aż 9 pod banderą francuską. Pierwszy na mecie Vincent Riou przypłynął po 87 dniach 10 godzinach 47 minutach i 55 sekundach. W czasie poniżej 100 dni dotarło aż 6 jachtów.

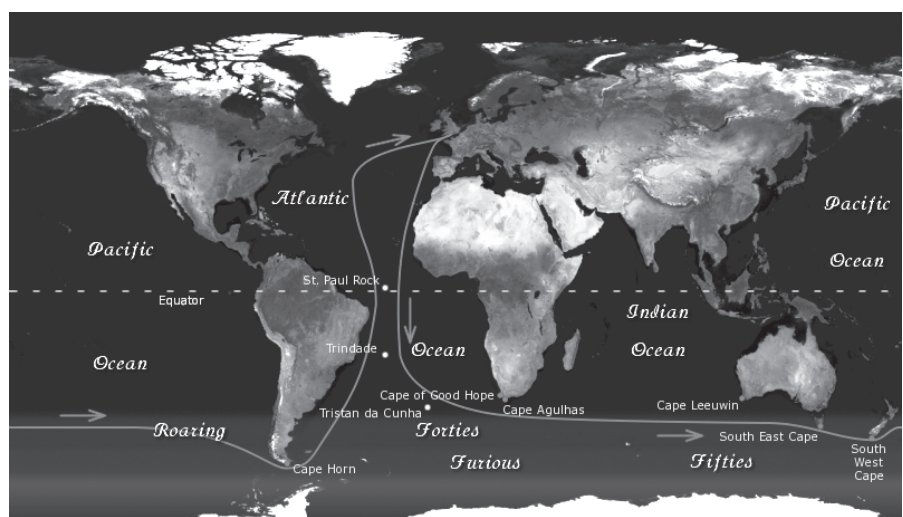
2008 rok zgromadził na starcie rekordową liczbę 30 jachtów z 7 państw. Tradycyjnie najwięcej, bo aż 17 z Francji. Do mety dotarło 11. Zwycięzca, Francuz Michel Desjoyeaux przypłynął w rekordowym czasie 84 dni 3 godziny 9 minut i 8 sekund. Ponad 5 dni później na metę dotarł kolejny Francuz, Armel Le Cleach.

W listopadzie br. po raz siódmy elita samotnych żeglarzy wystartuje do kolejnych regat. Jacht kosztuje od 1 do 2 milionów euro. Treningi, prowiant, wyposażenie, to kolejne 2 mln euro. A na zwycięzcę czeka nagroda w wysokości 150 tysięcy euro i splendor Wielkiego Samotnika. Organizatorzy zapowiadają start około 20 żeglarzy. Wśród nich wymieniany jest polski żeglarz ze Szczecina. W chwili oddawania numeru do druku na liście startowej jest 18 żeglarzy. Dziewiętnasty ogłosił akcję zbierania datków pod hasłem: „za minimum 50 euro Twoje nazwisko popłynie dookoła świata na moim żaglu”. W rozmowie telefonicznej z polskim żeglarzem dowiedziałem się, że prowadzi rozmowy z potencjalnymi sponсорami z Polski i z Niemiec.

Andrzej Kowalczyk

Ilustr. Wikipedia

Trasa regat Vendée Globe





Na złom czy na
godziwą emeryturę?

Skazane statki

Athena (ex Stockholm) podczas jednej z wizyt w Gdyni. W tym roku prawdopodobnie znowu zobaczymy go w Polsce.

Stare statki stały się niekonkurencyjne, szczególnie wobec pojawiających się na rynku możliwości zakupu z drugiej ręki lub wycaraterowania nie najnowszego nawet, ale spełniającego nowe wymogi tonażu. Dla wielu wycieczkowców oznaczało to wyrok śmierci. Nieliczne przetrwały w nowej roli, zazwyczaj na stałe gdzieś zacumowane...

Czym jest SOLAS, postrach statków? Jak powstało? Skrót pochodzi od określenia Safety of Life at Sea (dosłownie: bezpieczeństwo życia na morzu). Jest to konwencja (w pełnym brzmieniu: International Convention for the Safety of Life at Sea), od 1958 roku zarządzana przez Międzynarodową Organizację Morską (International Maritime Organization - IMO), będącą agendą ONZ.

Genezą sięga czasów wciąż chyba najśmieszniejszej katastrofy morskiej - zato-

nięcia *Titanica*. O godz. 2.20, 15 kwietnia 1912 roku statek pogrążył się w zimnych, czarnych wodach Północnego Atlantyku, składając w ofierze 1517 osób.

Ten wielki, określany jako bardzo bezpieczny, a nawet niezatapialny transatlantyk, nie miał wystarczającej liczby łodzi ratunkowych. Przepisy, z uwzględnieniem których go zaprojektowano i zbudowano, ustanowione zostały przez Brytyjską Radę Handlu (British Board of Trade) w 1894 roku. Prze-

widywano je dla statków o pojemności brutto do 13 000 BRT, a *Titanic* dysponował 46 328 BRT. I choć jego wyposażenie ratunkowe wykraczało ponad minima określone w przepisach, było go zbyt mało dla wielkiej liczby pasażerów, których mieścił.

Bezpieczniej dzięki katastrofie

Pierwszą konwencję „Safety of Life at Sea” przyjęto w roku 1914. Kolejne (w

Fot. Kostaspius / Wikimedia



Pływający hotel Philippines (zbudowany w 1952 r. jako Augustus) poszedł na złom pod koniec minionego roku.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Costa Marina i siostrzana Allegra z 1969 roku (ta ostatnia głośna ostatnio w doniesieniach medialnych z powodu pożaru, który wybuchł na statku i unieruchomił go w pobliżu Seszeli na Oceanie Indyjskim), bywały niejednokrotnie także i w polskich portach.

latach: 1929, 1948, 1960 i 1974), modyfikowane wraz z postępującym rozwojem w projektowaniu statków i okrętów, budowano na fundamencie i w ramach przez nią wyznaczonych.

W 1948 roku Narody Zjednoczone stworzyły podstawy dla utworzenia IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), która weszła w życie dziesięć lat później, a w 1982 roku przenieśli się w IMO. Organizacja przejęła zarządzanie i pracę nad kierunkami zmian w konwencji SOLAS.

IMO, z siedzibą w Londynie, skupia dziś 169 państw członkowskich i trzy stowarzyszone. Zatrudnia 300 etatowych pracowników. Walne zgromadzenie organizacji zbiera się co dwa lata, a rada, składająca się z 30 państw spotyka się niejednokrotnie pomiędzy zgromadzeniami. Zakres zainteresowań, działania i kompetencji IMO obejmuje wszelkie aspekty żeglugi, od projektowania, przez budowę, nawigację, bezpieczeństwo statków i portów aż po kres życia jednostek, czyli m.in. ratownictwo i procedury stosowane przy złomowaniu. Polityka „ustawodawcza” i decyzje IMO dotyczą wszystkich statków o tonażu pojemnościowym brutto powyżej 300 jednostek.

Najstarsze pływające statki pasażerskie świata

Rok budowy	Obecna nazwa	Zbudowany jako	Pojemność (GT)	Stocznia	Operator / Armator
1948	Athena	Stockholm	16 144	Ab Gotaverken (S)	Classic International (CIC)
1955	Princess Daphne	Port Sydney	15 833	Swan, Hunter & Wigham Richardson (GB)	Classic International France (CIC)
1955	Princess Danae	Port Melbourne	16 531	Harland & Wolff (GB)	Classic International (CIC)
1956	Nordstjemen	Nordstjemen	2191	Blohm & Voss AG (DE)	Hurtigruten
1956	Ocean Mist	San Giorgio	5067	Cantieri Riuniti dell Adriatico (I)	PV Ocean Mist
1961	Funchal	Funchal	9563	Helsingor Skibsvaerft og Maskinbyggeri (DK)	Classic International (CIC)
1964	Lofoten	Lofoten	2621	Aker Mekaniske Verksted (N)	Hurtigruten
1964	Hebridean Princess	Columba	2112	Hall, Russel & Co, Ltd (GB)	Hebridean International
1965	The Oceanic	Oceanic	38 772	Cantieri Riuniti dell Adriatico (I)	Peace Boat
1965	Marco Polo	Aleksandr Pushkin	22 080	Mathias-Thesen-Werft (DE)	Cruise & Maritime Voyages
1966	National Geographic Endeavour	Marburg	3132	Weser Seebeck, Bremerhaven (DE)	Lindblad Expeditions
1966	Ji Mei	Prinsesse Ragnhild	9878	Kieler Howaldtswerke AG (DE)	Jimei Group
1966	Arion	Istra	5634	Brodogradiliste Uljanik (Chorwacja)	Cruises Croatia
1967	Amusement World	Patricia	12 674	A/B Lindholmens Varv (S)	New Century Cruises
1967	Calypso	Canguro Verde	11 162	Italcantieri SpA (I)	Louis Cruise Line
1968	Polaris	Disko	2097	Svendborg Skibsvaerft a/s (DK)	Murmansk Shipping Co.
1968	Freewinds	Boheme	10 328	Wartsila Turku Shipyard (SF)	Church of Scientology
1968	Discovery Sun	Freeport	10 448	Orenstein-Koppel und Lubecker Maschinenbau (DE)	Discovery Cruise Line
1968	Orient Queen	Starward	15 781	AG Weser, Werk Johann Seebeck (DE)	Louis Cruise Line
1969	Costa Marina	Axel Johnson	25 558	Wartsila Turku Shipyard (SF)	Costa Cruises
1969	Costa Allegra	Annie Johnson	28 597	Wartsila Turku Shipyard (SF)	Costa Cruises
1969	Leisure World	Skyward	15 653	AG Weser, Werk Johann Seebeck (DE)	New Century Cruises

Źródło: „Ships Monthly”



Do niedawna najstarszym pływającym statkiem pasażerskim był Doulos zbudowany jako towarowa Medina w 1914 roku. Obecnie czeka w singapurskiej stoczni na adaptację do roli centrum religijnego.

Nowe otwarcie

Na mocy porozumienia na forum IMO z roku 1974 powstała konwencja w obecnym kształcie, uzupełniana i uaktualniana co dekadę. Nowością był wówczas mechanizm wprowadzania zmian, polegający na tym, że wszystkie poprawki wchodziły w życie niejako automatycznie, o ile większość państw z prawem głosu w IMO nie sprzeciwi się im formalnie. Aby wszyscy zdołali dostosować się do nowego reżimu prawnego, konwencja weszła w pełni w życie w roku 1980.

Porozumienie „The 1974 Treaty” podzielono na 12 rozdziałów. Na drugi składają się dwie części o zasadniczym znaczeniu i wpływie na statki pasażerskie: pierwsza dotyczy konstrukcji, a szczególnie materiałów łatwopalnych, a druga ochrony przeciwpożarowej, głównie systemów zraszaczy.

Prawie wszystkie statki pasażerskie wprowadzone do eksploatacji po 1974 roku, zbudowano już z uwzględnieniem nowych przepisów. Poprawki wprowadzone w 1992 roku nałożyły wymóg, by jednostki zbudowane do roku 1980 spełniały aktualne przepisy SOLAS do października 2010 roku.

To oznaczało „być albo nie być” dla wielu starszych statków pasażerskich. W efekcie dziesiątki jednostek sprzed 1980 roku wycofano z żeglugi lub złomowano.

Według przepisów decydujących w ostatnich latach o losie wycieczkowców, wszystkie materiały palne muszą być usunięte albo zastąpione niepalnymi lub trudno palnymi, niezależnie od konieczności wyposażenia statków w odpowiednie systemy ochrony przeciwpożarowej. Szczególnie w przypadku, gdy podczas budowy materiały palne zostały zainstalowane jako część wewnętrznej konstruk-

cji statku, mogą być one bardzo trudne i kosztowne do usunięcia.

Według szacunków jednej z europejskich stoczni, konwersja, dostosowująca starszy statek pasażerski do wymogów, które weszły w życie w 2010 roku, kosztowałaby od 4 do nawet 30 mln euro. Wysokie koszty przebudowy, w połączeniu z zazwyczaj droższymi w eksploatacji silowniami, a także mniej efektywnym



45-letni Amusement World - niegdyś, jako Lion Queen - na zdjęciu - pływał na linii promowej między Gdynią a Karlskroną. Teraz pracuje jako pływające kasyno w Singapurze i Malezji.

wykorzystaniem tonażu jako „kubatury zarabiającej” i mniejszą konkurencyjnością starszych statków (większość współczesnych pasażerów szuka statków nowych, mogących zaoferować na pokładzie większy wybór atrakcji i form spędzania czasu), sprawiły, że adaptacja starszych statków i dalsza ich eksploatacja straciły uzasadnienie ekonomiczne.

Skazane na śmierć

Wiele statków, w związku ze zbliżającą się datą wejścia nowych, ostrzejszych przepisów, wcześniej sprzedano i skierowano od razu na złom. Inne niszczeją w oczekiwaniu na podobny los. Dla przykładu *Louis Sapphire* (ex *Italia*) i *The Emerald* (ex *Santa Rosa*), zakotwiczone i połączone cumami w zatoce Eleusis w Grecji.

W chorwackim Splicie odstawiono „na sznurek” statek *Andrea* (ex *Harald Jald*) i małego „pasażera” *Monet*.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Do najbardziej znanych statków pasażerskich, które w ostatnich latach poszły pod palniki w stoczniach złomowych należały, wielokrotnie odwiedzając Gdańsk i Gdynię *Maxim Gorkiy*, czy spory wycieczkowiec *Norway* - dawniej wspinały liniowiec *France* (po sprzedaży i w oczekiwaniu ostatecznego przeznaczenia zmieniono mu nazwę na *Blue Lady*).

Na str. 33 prezentujemy tabelę z wybranymi, najbardziej znanymi ze statków pasażerskich wysłanych ostatnio na złom.

Ratunek lub... wyrok w zawieszeniu

Po ponad 95 latach żeglugi, zbudowany zaledwie w 2 lata po *Titanicu*, 130-metrowy *Doulos* (przebudowany ze statku towarowego *Medina*), teraz pod nazwą *Doulos Phos*, został sprzedany grupie religijnej z Singapuru. Wcześniej pływał m.in. w barwach armatorów Mallory Steamship Company i Costa Line. Ma być przebudowany na pływającą restaurację, hotel, muzeum, księgarnię i miejsce spotkań. Na jego pokładzie ma się znaleźć także miejsce dla kościelnej kaplicy. Według najnowszych wieści, z listopada 2011 roku, projekt ma opóźnienie (adaptacja nie zaczęła się na dobre), ale inwestor nie porzucił zamiarów co do przedłużenia życia statkowi.

Znany amerykański parowy tylnokolowiec *Delta Queen* z 1924 roku, uznany

oficjalnie za obiekt zabytkowy (National Historic Landmark), po latach balansowania na granicy zgodności z przepisami, znalazł wreszcie, w 2009 roku, miejsce w Chattanooga, na stałe przycumowany jako pływający hotel.

Niewielkiemu, ale miłemu dla oka, klasycznemu w wyglądzie, wycieczkowcowi *Kristina Regina* przywrócono oryginalne barwy armatora oraz imię *Bore*. Został adaptowany na restaurację i hotel (można polecić także nieco tańsze od hotelowych miejsca w hostelu na pokładzie statku) - atrakcję na stałe przycumowaną do nabrzeża w Turku w Finlandii (www.msborne.fi). Część pomieszczeń zaadaptowano na muzeum w ramach kompleksu Forum Marinum (www.forummarinum.fi). Jako *Kristina Regina* obecny *Bore* bywał także nie raz w Gdyni.

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych i najczęściej wspomnianych w naszych mediach spośród wycieczkowców odwiedzających polskie porty była *Mona Lisa*, zbudowana w 1966 roku. Mieliśmy okazję gościć go także tuż przed zakończeniem aktywnej kariery - w 2010 roku.

W pierwotnej postaci, po wyjściu ze stoczni - nieistniejącej już od dawna, słynnej John Brown & Co. (Clydebank) Ltd. - jako *Kungsholm*, uznawany był przez wielu za jeden z najpiękniejszych pasażerskich liniowców i chwalony m.in. za niemal perfekcyjną sylwetkę. Podczas prze-

Mona Lisa w Gdyni.





Saga Rose z 1965 r. jest jednym z tych kilkudziesięciu statków pasażerskich, które nie przeskoczyły bariery SOLAS 2010 i zostały zezłomowane. Ex Sagafjord - w 2010 roku w Chinach.

budowy z 1979 roku, gdy zmieniał właściciela i nazwę (na *Sea Princess*), usunięto przedni z dwóch kominów, a kształt drugiego zmodyfikowano. W tylnej części nadbudowy dodano też moduły kabinowe. Jednak nawet po tych zmianach, statek wciąż był uważany za jeden z „najprzystojniejszych” wśród wycieczkowców. Zainteresowanie nim ponownie wzrosło, gdy nadano mu nazwę *Mona Lisa* i umieszczono reprodukcję słynnego dzieła malarskiego na kominie.

Do Gdyni po raz ostatni zawinęła 16 lipca 2010 roku, a jej ostatni czarter (w niemieckiej firmie Holiday Kreuzfahrten) skończył się w sierpniu 2010 roku. I kiedy szwedzki przedsiębiorca Lars Hallgren wycofał ofertę zakupu statku pasażerskiego *Mona Lisa* (ex *Kungsholm*, *Sea Princess*, *Victoria*, *Oceanic II* / *Scholarship*), po tym jak miasto Göteborg nie zgodziło się wynająć stałego miejsca cumowania dla statku na okres dłuższy niż 5 lat, było wysoce prawdopodobne, że ten klasyczny pasażerski liniowiec skończy w jednej ze stoczni złomowych. Hallgren planował sprowadzić niedgdyjszą dumę morskiej Szwecji do portu macierzystego, odrestaurować do pierwotnego wyglądu i otworzyć statek jako pływający hotel i centrum konferencyjne. Pięć lat to jednak było za mało na adaptację jednostki do nowych zadań i zwrot inwestycji, w związku z czym projekt upadł*.

Na szczęście znalazł się kupiec, który zapewnił statkowi godziwą, aktywną „emeryturę”. Po odnowieniu i otrzymaniu nowoczesnego, bogatego wystroju i wyposażenia, wycieczkowiec stał się jako *Veronica* - pierwszym, luksusowym pływającym hotelem w Omanie. Ulokowano go

w budowanym od zera, wielkim porcie małego, ale bogatego sultanatu - Duqm przynajmniej na 5 lat, na który to okres opiewa kontrakt. Hotel z ponad 200 pokojami (kabinami) należy do omańskiego oddziału znanej, południowo-koreańskiej grupy stoczniowej - DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) Oman LLC. Hotel na byłym wycieczkowcu otwarto w lutym 2012 roku.

Comfort, service
and the long experience of the Bore Steamship Company Ltd ensure your enjoyment on a trip in the new "Bore" across the Åland Sea. This is the new way to take your car to Finland: direct from quay to quay, Stockholm—Turku (Åbo) and back.

The increasing popularity of car tours, and the heavy volume of commercial road traffic have created a pressing need for a special ferry for cars on this route — a need which the new s.s. "Bore" meets handsomely. Quickly and smoothly the "Bore" carries 70 cars and 4 coaches or trucks. Well-appointed cabins, saloons, sun-decks and promenades-decks, together with the famous catering of the Company are a guarantee that passengers will enjoy an interlude of real comfort, relaxation and recreation — while s.s. "Bore" takes no more than 13 hours between Stockholm and Turku (Åbo).

The figures indicate:

1. Saloon accommodating 110 persons	8. Space for 4 coaches
2. Tourist Class cabins 100 persons	9. Reading Room
3. Cafeteria serving 100 persons	10. Restaurant catering for 116 persons
4. Engine Room	11. Officers' cabins
5. Car Deck for 70 cars	12. First Class Bar and Smoke Room
6. Galley	13. Bridge
7. First Class cabins	

A Cars enter s.s. "Bore" smoothly and safely through the shell-doors on the port side.

B Soft lighting and a relaxed atmosphere make it a particular pleasure to have a drink in the Bar, with its unusual circular counter.

Folder reklamowy statku Bore z 1960 roku.

Wyrok „zawieszono” także w odniesieniu do wycieczkowca *Black Prince*, również z 1966 roku. Statek sprzedano w maju 2009 roku operatorowi SAVECA (Servicios Acuaticos de Venezuela) / Ola Cruises. Początkowo - pod nazwą *Ola Esmeralda* - wykorzystywany był jako hotelowiec na Haiti, głównie dla pracowników ONZ koordynujących organizację pomocy dla dotkniętego trzęsieniem ziemi kraju. Media i opinia publiczna krytykowała Narody Zjednoczone za koszty więcej niż wygodnego zakwaterowania dla urzędników pochłaniające dużą część pomocy przeznaczonej dla Haiti. Później jednostka weszła ponownie w rolę wycieczkowca. Eksploatowana jest głównie w niedługich rejsach wycieczkowych pomiędzy Wenezuelą a Karaibami. Jak widać, nie wszędzie egzekwowane są jednakowe standardy bezpieczeństwa.

Królowa w odstawce

Kolejnym statkiem wycofanym ze służby, którego przyszłość nie jest pewna, jest słynna *Queen Elisabeth 2*. Już w czerwcu 2007 roku statek kupił,

ponoć za 100 mln USD, fundusz inwestycyjny Istihmar z Dubaju. Później, w listopadzie 2008 roku, właścicielem stał się Nakheel Properties, firma grupy Dubai World, która najpierw stała się sławna w świecie jako inwestor w wielkich przedsięwzięciach, firmach i projektach infrastrukturalnych, a potem (podczas wielkiego kryzysu finansowego) popadła w kłopoty.

Pierwszą podróż po wyłączeniu z eksploatacji i u nowego właściciela, niewykluczone, że ostatnią tak odległą w swej karierze, odbył z Southampton do Dubaju w dniach 11-26 listopada 2008 roku, powitany z wielką fetą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Na wejściu liniowcowi towarzyszyła flotylla ok. 120 mniejszych jednostek, pod przewodnictwem *Dubai* - prywatnego jachtu władcy Dubaju i premiera ZEA - szejka Mohammed'a bin Rashid Al Maktoum'a.

Statek pozostaje zacumowany w Port Rashid. Jest mało prawdopodobne, by kiedykolwiek jeszcze pływał o własnych siłach, jednak utrzymywany jest w gotowości technicznej podstawowych systemów i urządzeń. Cały czas m.in. pracuje przynajmniej jeden z jego dziewięciu du-

żych zespołów prądowców, odbywają się również przeglądy bezpieczeństwa.

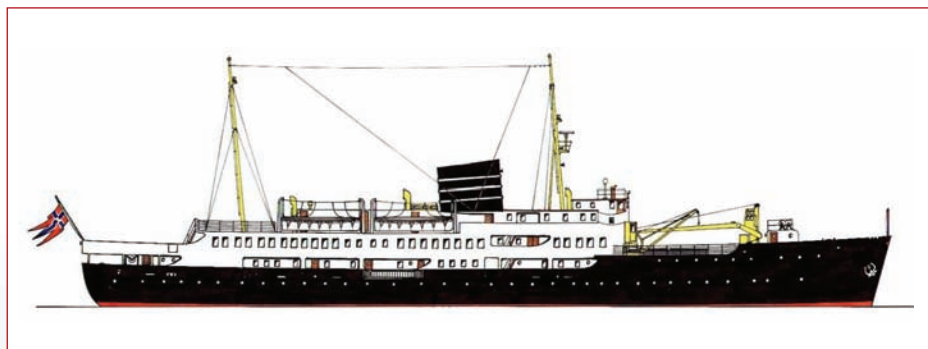
W międzyczasie pojawiało się kilka różnych koncepcji wykorzystania jednostki i jej przyszłości. Miała być przeprowadzona (pod własnym napędem) do Cape Town, by w lecie 2009 roku służyć jako pływający hotel podczas piłkarskich mistrzostw świata. Pojawił się też pomysł, by sprowadzić słynny statek do Liverpoolu, gdzie miałby się stać znaczącym elementem nowej strefy prestiżu na byłych terenach portowych.

Według innej koncepcji - miał być na stałe zacumowany przy The Palm Jumeirah - sztucznej wyspie w kształcie palmy z luksusowymi osiedlami mieszkaniowymi i hotelami. Ostatnie doniesienia mówią o pływającym hotelu, ale w innym miejscu. *QE2* miałaby pozostać w Port Rashid, jako część rozbudowywanego tam właśnie terminalu dla wycieczkowców. Na statku zorganizowano zabawę sylwestrową 2011/2012, a firma zajmująca się jego eksploatacją zapowiada kolejne imprezy, które mają się odbywać w jego pomieszczeniach w tym i w przyszłym roku.

Sen na uśpionych transatlantykach

Czasami udaje się na długo zachować pasażerskie liniowce w roli pływających hoteli. Jednym z najbardziej znanych jest kolejny były Cunarder - RMS *Queen Mary*,

Nordstjernen z 1956 roku - na najpiękniejszej morskiej trasie wycieczkowej świata, wiodącej przez norweskie fiordy Hurtigruten.



Fot. Aldebaran / Wikimedia





Mona Lisa jako Veronica - od lutego br. stoi w Omanie, zacumowana na stałe w roli hotelu.

działający w charakterze hotelu nieprzerwanie od 1972 roku. Zasłużony i adorowany w czasach, gdy pływał, sławę swą przedłużył jako atrakcja turystyczna i dzięki występom w filmach... Pojawił się w niejednym hollywoodzkim obrazie. W „Poseidon Adventure” z 1972 r., w „Assault on a Queen” z 1966 r. i w „Awiatorki” z 2004 r. grał siebie, w „Titanicu 2” z 2010 r. fikcyjnego *Titanica 2*, w „SOS Titanic” z 1979 r. – *Titanica*, a w „Britannic” z 1997 roku grał *Britannica*.



Kolejnym przykładem jest s.s. *Rotterdam*. Po perypetiach w Polsce, kiedy to po aferze z obecnością azbestu na statku, nie pozwolono zarobić polskim firmom na jego przebudowie, został oczyszczony w Niemczech i zaadaptowany na pływający hotel oferujący także inne atrakcje. Statek cieszy swą obecnością *shiploverów* i gości hotelowych w Rotterdamie.



Pod koniec minionego roku poszedł na złom inny pływający hotel – *Philippines*, zacumowany przez lata w Manili. Był to jeden z ostatnich dużych, klasycznych włoskich liniowców pasażerskich. Zbudowany we włoskiej stoczni Cantieri Riuniti del Adriatico w 1952 roku dla Italian Line jako *Augustus*.

Specjalna dyspenza

Niektóre statki cieszą się aktywnym życiem dzięki temu, że na mocy lokalnych czy regionalnych zwyczajów otrzymały specjalne, warunkowe przedłuże-

nia świadectw bezpieczeństwa. Taki przypadek można podejrzewać u wspomnianego wcześniej *Ola Esmeralda* (ex *Black Prince*), a także w odniesieniu do statku *Amusement World*, obecnie zatrudnionego jako pływające kasyno.

W 1995 roku eksploatację linii Gdynia-Karlskrona rozpoczęła spółka z grun-

py Stena Line - Lion Ferry AB. 19 maja 1995 roku w pierwszy rejs z Gdyni wypłynął prom *Lion Queen*, zbudowany w 1967 r. w Göteborgu (dł. 141 m, GT 12 764, 980 pasażerów, 240 samochodów osobowych).

Pływał na tej linii aż do czerwca 1997, kiedy został zastąpiony przez *Lion Europe*. W tym samym roku znalazł się w singapurskiej stoczni, gdzie zaadaptowano go do nowej roli. Mimo przejściowych problemów, statek pływa do dziś w rejonie Malezji. Zachował niemal niezmienną zewnętrzną bryłę.

Przez większą część minionej dekady ex *Lion Queen*, obecnie znany jako *Amusement World* i eksploatowany przez operatora New Century Cruises, operował z malezyjskiego Penang. W sierpniu 2009 roku przebazowano go do Singapuru. Zawijał tam codziennie na 3 godziny, by wymienić pasażerów-hazardzistów. Pozostałą część dnia spędzał podobno zakotwiczony lub krążąc w cieśninie między indonezyjską wyspą Batam, a wschodnim wybrzeżem Malezji. W podobnym trybie zatrudniony jest obecnie, z tym, że jego portem bazowym jest ponownie Penang.

Jednostki złomowane w związku z wejściem w życie poprawek SOLAS 2010

Rok budowy	Ostatnia nazwa	Zbudowany jako	Pojemność (GT)	Złomowanie
1951	<i>Platinum</i>	<i>Independence</i>	20 221	2010, Alang
1953	<i>Regal Empress</i>	<i>Olympia</i>	21 909	2009, Alang
1956	<i>Topaz</i>	<i>Empress of Britain</i>	32 327	2008, Alang
1957	<i>Winner 5</i>	<i>Ausonia</i>	12 177	2010, Alang
1957	<i>Serena</i>	<i>Jean Mermoz</i>	14 173	2008, Alang
1961	<i>Blue Lady</i>	<i>France</i>	76 049	2008, Alang
1962	<i>Glory</i>	<i>Anna Nery</i>	12 433	2009, Alang
1962	<i>Lucky Star</i>	<i>Princess Isabel</i>	9639	2008, Alang
1962	<i>Prince</i>	<i>Svea Jarl</i>	4334	2010, Alang
1965	<i>Dalmacja</i>	<i>Dalmacja</i>	5651	2010, Alang
1965	<i>Ocean Odyssey</i>	<i>Eros</i>	3719	2009, Alang
1965	<i>Saga Rose</i>	<i>Sagafjord</i>	24 474	2010, Jiangyin
1966	<i>Ancona</i>	<i>Svea</i>	12 394	2011, Alang
1966	<i>Maestro</i>	<i>Renaissance</i>	11 724	2010, Alang
1966	<i>Kaptain Boris</i>	<i>Fennia</i>	10 515	2010, Gadani
1966	<i>Prince</i>	<i>Finnhansa</i>	10 487	2008, Alang
1967	<i>F. Diamond</i>	<i>Tor Hollandia</i>	11 621	2010, Aliaga
1967	<i>Golden Princess</i>	<i>Finlandia</i>	12 475	2009, Chiny
1969	<i>Maxim Gorkiy</i>	<i>Hamburg</i>	24 981	2009, Alang
1972	<i>Flamenco</i>	<i>Spirit of London</i>	17 370	2010, Alang
1974	<i>Royale</i>	<i>Castalia</i>	7764	2011, Alang

Źródło: „Ships Monthly”

Żyją i pracują

Warto też zwrócić uwagę na starsze statki pasażerskie, które - mimo sędziwego wieku przetrwały ostatni, duży „przesiew” SOLAS i nadal pływają w nieograniczonej żegludzie międzynarodowej. Miały szczęście, bo dokonano na nich niezbędnych zmian odpowiednio wcześniej.

Najstarszym w pełni aktywnym, pełnomorskim statkiem pasażerskim, jest *Athena* (ex *Stockholm* - jeden z najsłynniejszych uczestników morskich kolizji). Minęło już niemal 56 lat od katastrofy statku pasażerskiego *Andrea Doria*, która wydarzyła się w gęstej mgle, 60 mil od wyspy Nantucket u wybrzeży USA, mijanej przez statki pływające między Europą, a Nowym Jorkiem. O godz. 23.10, 25 lipca 1956 r. w kadłub włoskiego transatlan-

tyka wbił się, wzmocniony do żeglugi w lodach dziób statku pasażerskiego *Stockholm*. W kolizji zginęły 52 osoby. Wszystkich pozostałych - 1662 pasażerów i członków załogi - zdołano uratować zanim włoska jednostka, następnego dnia wczesnym rankiem, poszła na dno.

Był to jeden z pierwszych, głośnych, podręcznikowych przykładów kolizji „radarowej”, czyli takiej, w której nawigatorzy z każdego ze statków widzieli drugi na ekranach radarów i mieli czas na właściwą reakcję, a mimo tego - przez błędne lub zbyt późne decyzje o manewrach - doprowadzili do zderzenia. *Stockholm* był - technicznie - bezpośrednim sprawcą zatonięcia włoskiego statku, ale nie winowajcą kolizji. Samobójczy, błędny manewr wykonali w ostatniej, decydującej chwili nawigatorzy statku *Andrea Doria*.

Stockholm z poważnie uszkodzonym dziobem i częścią rozbitków ze statku włoskiego na pokładzie, dotarł wtedy do Nowego Jorku. Jego kariera trwa do dziś. Po licznych zmianach właścicieli i imion, a także po zmieniających dość znacznie jego wygląd przebudowach - pływa obecnie jako *Athena* (może zabrać na pokład maksymalnie 550 pasażerów, ma m.in. 3 bary, 2 restauracje, basen, dyskotekę, teatr i kasyno).

Każda wizyta może być ostatnia

Były *Stockholm*, obchodzący w tym roku 64 urodziny, jest raczej rzadkością we współczesnej, światowej flocie wycieczkowców - jednym z zaledwie sześciu pływających więcej niż pół wieku i nadal aktywnych w nieograniczonej, pełnomorskiej żegludze...

Najstarsze do dziś pływające statki pasażerskie prezentuje tabela na str. 28. Są wśród nich i takie, które niejednokrotnie mieliśmy okazję gościć w polskich portach. Warto wspomnieć choćby wycieczkowce *Costa Marina* i *Allegra*, *Marco Polo*, *The Oceanic*, *Funchal*, *Princess Daphne*, *Princess Danae*... Również najstarsza - *Athena* była w Polsce kilkakrotnie - ostatnio w czerwcu 2011 roku.

Shiploverzy i *shippotterzy* wiedzą, że okazji marnować nie można - nigdy nie wiadomo, która wizyta statku okaże się ostatnią w dostępnym nam porcie. Mamy dla polskich miłośników statków dobrą wiadomość. Jest nadzieja, że zobaczymy ten sędziwy statek o ciekawej historii ponownie podczas nadchodzącego sezonu zawinięć wycieczkowców do portów polskich. Jego wizyty w Gdyni spodziewane są, według wstępnych, niepotwierdzonych jeszcze ostatecznie, informacji, w dniach 1 lipca i 7 sierpnia.

Piotr B. Stareńczak

* Według niektórych źródeł możliwy jest powrót do koncepcji Hallgrena, po zakończeniu obecnego kontraktu. Tym razem mówi się jednak o Sztokholmie, nie Goteborgu.



artykuł częściowo oparty na informacjach z miesięcznika „Ships Monthly”



Delta Queen - do niedawna pływający, obecnie zacumowany na rzece Tennessee jako hotel.

Centralne Muzeum
Morskie z bliska



Fot. Tomasz Falba

W ramach morza

Liliana Gieldon (z lewej)
i Monika Jankiewicz-Brzostowska,
czyli Dział Sztuki Marynistycznej
CMM w Gdańsku.

Kolekcja sztuki marynistycznej zgromadzona w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku to unikat na skalę światową. Dostarcza nie tylko przeżyć artystycznych, ale i solidnej porcji wiedzy morskiej.

- Nasze zbiory powstawały od zera - tłumaczy Liliana Gieldon, kierownik Działu Sztuki Marynistycznej Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM). - Nie mieliśmy tej komfortowej sytuacji, jak w wielu innych placówkach, które przejęły kolekcje po swoich poprzednikach. Tym bardziej czujemy się dumni z tego, co udało się nam zgromadzić.

950 obrazów, pół setki rzeźb, ok. 250 zabytków ceramiki, ponad tysiąc medali i 1,5 tys. monet – te liczby mówią same za siebie. Obrazują pół wieku cierpliwej i systematycznej pracy muzealników z CMM. Drugiej tak wielkiej kolekcji sztuki marynistycznej nie ma w Polsce.

Nie tylko jednak wielkość stanowi o jej wyjątkowości. Próżno na świecie szukać zbiorów tak różnorodnych i tak przekrojowo ukazujących tematykę morską. To cecha charakterystyczna tej kolekcji.

- Staramy się mieć wszystko, co - w najszerszym tego słowa znaczeniu - można nazwać sztuką marynistyczną - mówi dr Monika Jankiewicz-Brzostowska, drugi obok Liliany Gieldon, pracownik Działu. - Choć trzeba przyznać, że do dzisiaj trwają spory o to, co należy rozumieć pod tym pojęciem.

Każda z pań ma swoje zdanie na ten temat. Obie pracują w CMM od kilkunastu lat. Jak mówią, trafiły do muzeum z własnego wyboru i nie żałują. Pracując

tutaj Monika Jankiewicz-Brzostowska napisała pracę doktorską o lęku przed żywiołem wodnym w gotyckim malarstwie polskim. Zarówno ona jak i Liliana Gieldon znają każdy zabytek znajdujący się pod ich opieką i potrafią o nich godzi-



Fot. Bernadeta Gelus

Waza do ponczu z wizerunkiem gdańskiego statku Blenheim, 1797 r., Liverpool, fajans malowany ręcznie i dekorowany kalkomanią.

Fot. Tomasz Falba



Prace Zofii Stryjeńskiej wiszące niegdyś w salonie turystycznym Batorego.

nami z pasją opowiadać. Znamienne, że na pytanie o ulubionego artystę wymieniają wiele różnych nazwisk, nie mogąc się zdecydować na jedno.

Przede wszystkim maryniści

Trzonem zbiorów Działu Sztuki Marynistycznej są obrazy. Kogo tu nie ma? W kolekcji są dzieła Aleksandra Gierymskiego, Juliana Fałata, Mariana Mokwy, Antoniego Suchanka, Jana Cybisa, Edwarda Dwurnika czy Jacka Malczewskiego,

żeby wymienić tylko tych najbardziej znanych.

Najcenniejsze są jednak trzy prace Iwana Ajwazowskiego, uchodzącego za najwybitniejszego marynistę w historii sztuki. Mają nie tylko największą wartość artystyczną, ale także wymierną wartość finansową. Gdyby muzeum chciało wystawić któryś z nich na sprzedaż, mogłoby spodziewać się nawet siedmiocyfrowej sumy.

Najstarszy obraz znajdujący się w zbiorach CMM pochodzi z początku XVII wieku. Są też ryciny, najstarsze powstały w XVI stuleciu. W zbiorach znajdują się również barokowe mapy morskie. Na osobne potraktowanie zasługują tzw. portrety kapitańskie. Są to obrazy przedstawiające statki, malowane na zamówienie ich kapitanów oraz armatorów.

Portrety kapitańskie to nie jedyne, choć niezwykle cenne źródło wiedzy o wyglądzie konkretnych, historycznych jednostek. Podobną funkcję spełniają także inne obrazy. Można się z nich dowiedzieć szczegółów technicznych dotyczących budowy statków, wyglądu portów czy prowadzenia handlu morskiego.

- Malarstwo marynistyczne odgrywa olbrzymią rolę w badaniach historycznych - wyjaśnia dr Jerzy Litwin, dyrektor CMM w Gdańsku. - To dokument czasów sprzed ery fotografii.

Nie mają racji złośliwcy, którzy skrót CMM rozszyfrowują nie jako „Centralne Muzeum Morskie”, ale „Centrum Malarstwa Muzealnego” twierdząc, że instytucja nie zajmuje się niczym innym, jak tylko prezentacją dzieł malarstwa morskiego.

- To nieporozumienie - mówi Liliana Gieldon. - Gromadzenie malarstwa marynistycznego to tylko część naszej działalności. Inna sprawa, że obrazy to czasami jedyne świadectwo tego, że historia Polski związana była także z morzem. Nie wolno nam tego ignorować.

Ekspozyty wchodzące w skład kolekcji Działu Sztuki Marynistycznej CMM pozyskuje się na różne sposoby. Przede wszystkim są kupowane - na aukcjach, w galeriach i od prywatnych kolekcjonerów. Część z nich stanowią dary - w tym te zakupione przez Towarzystwo Przyjaciół CMM, organizację wspierającą działalność Muzeum.

Innym ważnym źródłem pozyskiwania zabytków są badania podwodne prowadzone od kilkadziesiąt lat przez CMM na Bałtyku. Z wraku *Solena*, szwedzkiego okrętu zatopionego w 1627 roku w bitwie pod Oliwą, pochodzą monety, którymi wypłacano żołd służącym na nim marynarzom.

Fot. Ewa Mejsiak



Pucharek - okręcik, XIX w., Włochy, odlew repusowany, czzelowany, srebro złoczone, dekorowany emalią malarską na miedzi.



Gaspar Bouttats (1640-95), „Bitwa morska stoczona pomiędzy Szwedami i Holendrami w 1658 roku”, II poł. XVII w., papier, miedzioryt z akwafortą.



Johan Baptista Homann (1664-1724), „Okręt wojenny o 96 działach”, ok. 1720, papier, miedzioryt kolorowany.

Fot. Ewa Mejsiak



Iwan Konstantynowicz Ajwazowski (1817-1900), „Pożegnanie o świcie”, 1855, płótno, olej.

Fot. Bernadeta Galus



Pieter van der Croos (1610-po 1661), „Żaglowce na redzie”, ok. poł. XVII w., płótno, olej.

Fot. Bernadeta Galus



NN, „Portret kapitański statku Theodor”, II poł. XIX w., płótno, olej.

Ułamek zbiorów na widoku

- Zupełnie wyjątkowa jest nasza współpraca ze szwedzkim znawcą spraw morskich i kolekcjonerem zabytków marynistycznych panem Peterem von Buschem z Karlskrony - mówi dr Monika Jankiewicz-Brzostowska. - Od niego mamy najstarszy zabytek w naszych zbiorach - monetę rzymską z ok. roku 109 p.n.e., a więc z okresu Republiki Rzymskiej, a także cenną kolekcję japońskich drzeworytów propagandowych z czasów wojny rosyjsko-japońskiej 1904-1905.

Wśród eksponatów, którymi opiekuje się Dział Sztuki Marynistycznej, znajdują się również zabytkowe wyroby rzemiosła artystycznego. Wśród nich np. unikatowa waza do ponczu z wizerunkiem gdańskiego statku, datowana na rok 1797. Jest to zabytek niezwykle cenny, bo do czasów współczesnych zachowało się zaledwie kilka takich naczyń z przedstawieniami gdańskich jednostek.

Obrazy ze zbiorów Działu Sztuki Marynistycznej oglądać można w Galerii Morskiej, która znajduje się w siedzibie głównej muzeum na Ołowiance w Gdańsku. Inne eksponaty dostępne są także w oddziałach CMM. Obrazy bywają również wypożyczane na wystawy organizowane w kraju i za granicą.

Obrazy, które stanowią główną część kolekcji sztuki marynistycznej CMM, muszą być odpowiednio przechowywane. Służą do tego magazyn zapewniający stałą wilgotność i temperaturę. Pracownicy narzekają jednak na coraz większą ciasnotę tam panującą. Marzą o obszerniejszych powierzchniach wystawienniczych. W tej chwili bowiem tylko mały ułamek zbiorów jest pokazywany publicznie.

- Szkoda, bo naprawdę mamy się czym pochwalić - mówi dr Monika Jankiewicz-Brzostowska. - Marzyłaby nam się nowa, duża galeria położona w centrum Gdańska, np. na Wyspie Spichrzów.

- Kolejnym problemem jest szczupłość funduszy - dodaje Liliana Giełdon.

- W tej chwili praktycznie nie mamy możliwości zakupu nowych eksponatów. A byłoby co kupować...

Dyrektor Litwin zwraca jeszcze uwagę na inny problem. W posiadaniu przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską znajdują się nierzadko interesujące dzieła sztuki związane z morzem (wśród nich np. prace Mariana Mokwy, Antoniego Suchanka, Kazimierza Śramkiewicza czy Zofii Stryjeńskiej).

Są to obrazy malowane na zamówienie wspomnianych instytucji. Niektóre stanowiły elementy wystroju jednostek pływających lub reprezentacyjnych pomieszczeń należących do firm. Kiedy przedsiębiorstwa pozbywają się części majątku trwałego, w związku z restrukturyzacją lub upadłością, CMM, z niezrozumiałych powodów, napotyka na ogromne trudności w pozyskaniu choćby niektórych takich dzieł do zbiorów. A szkoda.

Tomasz Falba

Fot. Tomasz Falba



Wystawa obrazów w CMM.



Helsinki dla turysty i shiplovera

Fot. Miasto Helsinki



Córa Bałtyku zaprasza

Miasto założył w 1550 roku król szwedzki Gustaw Waza, w miejscu znajdującym się około 6 km od współczesnego centrum. Prawa miejskie Helsinki uzyskały w 1569 roku, a przeniesione na obecne miejsce zostały w roku 1640. Na początku XVIII w. miasto ufortyfikowano. Po zajęciu Finlandii przez Rosję w 1812 r. Helsinki zyskały status stolicy kraju pod okupacją, a od 1918 r. niepodległej Finlandii.

Helsinki są najdalej na północ wysunięta stolicą w kontynentalnej Europie (od kręgu polarnego dzieli ją zaledwie 840 km). Mieszka tam ok. pół miliona ludzi. Miasto leży w regionie Uusimaa, w środkowej części północnego wybrzeża Zatoki Fińskiej, na niewielkim, wychodzącym w zatokę, skalistym półwyspie Estnes i sąsiadujących wyspach. Miasto, wraz

z Espoo, Vantaa i Kauniainen, wchodzi w skład większej aglomeracji. Jest ważnym ośrodkiem przemysłowym, handlowym i kulturalnym. To także duży port nad Zatoką Fińską. W Helsinkach funkcjonuje główny port lotniczy kraju oraz założony w XIX wieku Uniwersytet.

Prężnie rozwija się tu przemysł maszynowy, chemiczny, elektrotechniczny, włókienniczy, fajansowy, drzewno-papierniczy oraz spożywczy. Oprócz tego w mieście znajduje się największy w kraju port handlowy i pasażerski. Przygasa, niestety, przemysł budowy statków.

W Helsinkach ma siedzibę ważna dla ochrony bałtyckiej przyrody i mająca nie mały wpływ na gospodarce wykorzystanie Bałtyku (zwłaszcza żeglugę) międzynarodowa organizacja - Komisja Helmska (Helcom).

W centralnym punkcie miasta biała wieża katedry na tle błękitnego nieba góruje nad Placem Senackim, gdzie miejscowi zbierają się, by świętować Nowy Rok, Dzień Niepodległości Finlandii (6 grudnia) i cieszyć się słońcem na monumentalnych schodach katedry. Stąd właściwie tylko kilka kroków do rynku (Targu Rybnego) i nabrzeża, z którego odpływają statki umożliwiające turystom podziwianie atrakcji miasta, fortecy na wyspie Suomenlinna i ogrodu zoologicznego Korkeasaari, a miłośnikom statków... statków, głównie dużych promów. Helsinki mają połączenia z Wyspami Alandzkimi i Sztokholmem, Tallinem, Niemcami, a od niedawna - także z St. Petersburgiem. Port obsługuje rocznie ponad osiem milionów pasażerów. Jest także jedną z najbardziej popularnych destynacji dla statków wycieczkowych wpływających na Bałtyk - to kolejna zaleta dla shipspottera podróżującego do Finlandii w lecie.

Jak dotrzeć

Są alternatywne możliwości, ale polecamy przede wszystkim drogę morską. Bezpośrednie połączenie z Polski utrzy-

muje fiński operator Finnlines, eksploatując na linii łączącej Helsinki, Gdynię i Rosstock promy klasy „Star” - niegdyś rekordowe i wciąż należące do największych w świecie promów typu ro-pax. Co wynika z tych technicznych właściwości dla pasażera? Poza wygodnymi kabinami (w droższych opcjach - bardzo dużymi) - to, że pokłady pasażerskie znajdują się bardzo wysoko, co daje świetną perspektywę obserwacji panoramy portów w Gdyni i Helsinkach - Vuosaari. Wiąże się z tym dobre warunki do „łapania” ciekawych ujęć fotograficznych przez *shippottersów*. Fotografującym hobbystom morskim zalecamy pozostanie w gotowości na pokładzie ok. godziny po odcumowaniu statku i przed wejściem do portu, gdyż obiekty do fotografowania spotkamy nie tylko w samych portach, ale i na torze wodnym między Gdynią a Helem oraz na podejściu do terminalu Vuosaari. Terminal, do którego przypluwają promy z Polski nie leży w centrum Helsinek, a na odległych przedmieściach, ale jest dobrze z miastem skomunikowany.

Promem Finnlines do Helsinek możemy się wybrać trzy razy w tygodniu (w środy, piątki i niedziele). To dobre rozwiązanie zarówno dla turystów pieszych, jak i tych z rowerami, czy w samochodach osobowych. Rejs trwa około 22 godziny.

Podróż zaczyna się o godz. 10.30, a kończy o godz. 9 dnia następnego. Uwaga na inną strefę czasową, na promie obowiązuje czas fiński. Nowoczesne i dobrze wyposażone promy Finnlines sprzyjają romantycznym wycieczkom we dwoje, wyprawom *shippotterskim* w pojedyn-

kę i w grupach, czy turystycznym wypadem rodzinnym. Czas spędzany na pokładzie umilają odpowiednio dostosowane kabiny (prom jest przyjazny dla rowerzystów i dla podróżnych z czworonożnymi pupilami), bary, restauracje oraz sklepy, no i oczywiście sauna (niech nikogo nie zdziwi widok podróżnych spacerujących w szlafrokach po obszernym pokładzie słonecznym), czy wreszcie telewizory w każdej kabinie.

Miasto z morza - morze w mieście

Gdy w XVI wieku w delcie rzeki Vanntaa założono miasto, panujący tu wówczas Szwedzi nazwali je Helsingfors (*fors* to inaczej: wodospad, wartki nurt). Nic dziwnego, że nawet w nazwie zawarto wodne konotacje, skoro miasto z trzech stron otoczone jest wodą. Nazywane jest też „córą Bałtyku”, a w jego w granicach leży ponad 310 wysp.

Na wyspie Iso Mustasaari znajduje się kościół, który równocześnie, jako jedyny na świecie, pełni funkcję latarni morskiej. Zbudowali go Rosjanie w 1854 roku.

Dla morskich hobbystów, poza statkami, najważniejszą chyba atrakcją w Helsinkach jest forteca Suomenlinna. Nazywana czasem przez Finów twierdzą Finlandii. Położona na sześciu wyspach połączonych ze sobą, dostępna jest tylko promem, który kursuje z Portu Południowego w stolicy, z nabrzeża, nad którym położony jest Targ Rybny. Twierdzę zbudowali Szwedzi w 1748 roku. Pełniła funkcję fortyfikacji obronnej wschodniej



Fontanna Havis Amanda przy Targu Rybnym.

flanki imperium szwedzkiego, które broń się przed inwazją rosyjską. W chwili obecnej w fortecy znajduje się baza Marynarki Wojennej, a także inne atrakcje turystyczne, jak Muzeum Suomenlinny. Cały obiekt wpisany jest na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO.

Suomenlinna i droga promem do niej wiodąca, to także dobre miejsce do fotografowania dużych promów kursujących między Szwecją a Helsinkami.

Nie tylko latem

Fotografującym miłośnikom statków polecamy Helsinki głównie latem - na północy Europy dni są wtedy bardzo długie. W środku zimy słońce wstaje każdego dnia na zaledwie sześć godzin. Warto przyjechać szczególnie w czerwcu i lipcu, kiedy trwają tu białe noce. Natomiast dla turystów niezainteresowanych statkami - każda pora roku jest dobra. Helsinki leżą w strefie klimatu umiarkowanego, ciepłego, przejściowego. Średnie temperatury wynoszą tu 17-18 °C. Zimą spadają do - 4. Latem, głównie w lipcu, pogoda sprzyja turystom.

Z cyklicznych imprez można polecić choćby Festiwal Kultury odbywający się w sierpniu. Podczas Nocy Sztuki pod koniec sierpnia, sklepy, muzea i galerie otwarte są do późnej nocy, a w mieście odbywa się wiele bezpłatnych imprez kulturalnych.



Luterńska katedra i plac przed nią to serce Helsinek i miejsce spotkań mieszkańców.



Twierdza Suomenlinna – wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO.

Na pozór zamknięci Finowie, uwielbiają dobrze się bawić! Klubów, pubów i barów w Helsinkach jest bez liku. W stolicy jest też największa w Europie izba wytrzeźwień... Rozgrzewać można się jednak nie tylko przy grzonym winie. Choć jesienią temperatura w Helsinkach wynosi ok. 5-7 °C, to gorąca atmosfera utrzymuje się tu przez cały rok. Najlep-

szym dowodem odbywający się w listopadzie Forces of Light Festival, na którym prezentują się artyści poskramiający ogień. Przez cały miesiąc w różnych formach kontrastują ciemność miasta z blaskiem płomieni.

Do Helsinek warto się też wybrać na świąteczne zakupy. Bajeczną atmosferę (w końcu Finlandia to kraj Muminków i Mikołaja - tego od prezentów, w wersji z saniami ciągniętymi przez renifery) i cudowny aromat grzanego wina, znaleźć możemy na wyjątkowych świątecznych jarmarkach. Ten największy odbywa się w Old Student House. W drugiej dekadzie grudnia na ponad 160 stoiskach można tam kupić rękodzieło, w tym świece, ceramikę oraz swetry, czapki i szaliki. Ten najbardziej tradycyjny to Jarmark Św. Tomasza na Placu Senackim. Przez cały Adwent, blisko 120 sprzedawców prezentuje tu wszelkie dobra, jakie tylko mogą nam kojarzyć się z Bożym Narodzeniem.

Ta najdalej wysunięta na północ stolica w Europie sprzyja twórczej atmosferze, nie dziwi więc, że to światowy ośrodek designu. Jest zatem i spory wybór designerskich przedmiotów do kupowania (np. na jarmarku Ornamo, mieszczącym się w Design Forum, zazwyczaj w pierwszy i drugi lub drugi i trzeci weekend grudnia), a także do oglądania, np. w muzeach przez cały rok.



W Domu Marynarza - dwa kroki od budynku odpraw terminalu promowego w Vousaari - możemy poczytać prasę, napić się kawy, skorzystać z internetu, a morscy hobbyści mogą tu kupić pocztówki ze statkami fińskich armatorów.

Jak się poruszać

Helsinki to jedyne miasto w Finlandii, w którym jeżdżą tramwaje (jest tu nawet Muzeum Tramwajów) i funkcjonuje metro (tak naprawdę tylko jedna linia - osiem stacji). Do większości miejsc z głównymi atrakcjami turystycznymi można bez wielkiego wysiłku dojść, teren nie jest nadzwyczaj rozległy.

Jeżeli zależy nam na „upolowaniu” aparatem fotograficznym jak największej liczby statków, szczególnie, gdy decydujemy się na krótki, jedno, dwudniowy pobyt - warto posłużyć się własnym samochodem lub rowerem. Pieszym turystom można polecić tramwaj nr 3T lub 3B (ta sama trasa - w dwóch kierunkach). Pętla w kształcie ósemki, po której kursują te tramwaje, łączy najwięcej miejsc, z których blisko do najważniejszych atrakcji turystycznych. Wsiąść można do „3” m.in. przy targu nad wodą.

Wypad z bazy w Helsinkach

Porvoo to jedno z najstarszych miast fińskich położone w prowincji Uudenmaa. Otrzymało prawa miejskie w 1346 roku. Znajduje się tu zabytkowe Stare Miasto z charakterystyczną drewnianą architekturą. Warto odwiedzić katedrę gotycką z połowy XV wieku, stary ratusz z 1764, obecnie Muzeum Miejskie oraz tzw. Dom Poetów.

Na wypad do Fińskiego Muzeum Morskiego (Suomen Merimuseo) w Kotce - naprawdę godnego polecenia oraz Centrum Morskiego w Vellamo potrzebujemy całego dnia.

Kolejną atrakcją turystyczną w okolicy stanowi nowoczesne miasto-ogród Tapioka, położone 15 km na zachód od centrum stolicy.

Piotr B. Stareńczak

Informacje

Helsinki

www.helsinki.com
www.visithelsinki.fi
www.helsinki.com

Twierdza Suomenlinna

www.suomenlinna.fi/en

Porvoo

www.porvoo.fi

Fińskie Muzeum Morskie, Kotka

www.merimuseo.fi
www.merikeskusvellamo.fi

Promy z Polski

www.finnlines.com/podroze-promem

Trzeba, warto...

■ **Plac Senacki** - w sercu Helsinek, wybudowany w 1820 roku. Wokół mieszczą się zabytkowe, głównie klasycystyczne obiekty, m.in. górująca nad placem Katedra Tuomiokirkko (zarówno plac, jak i katedrę zaprojektował Carl Ludwig Engel).

■ **Katedra Tuomiokirkko** - z bogato rzeźbioną i utrzymaną w neoklasycyźnym stylu fasadą oraz wnętrzem o surowym, bardzo skromnym charakterze, co jest charakterystyczne dla luterńskiego obrządku religijnego. Budowlę, której białe kopuły widoczne są niemal z każdej części miasta, ukończono w 1852 r. Co ciekawe - w krypcie kościelnej znajduje się kawiarnia. Do świątyni z Placu Senackiego prowadzą wysokie, granitowe schody, na których tradycyjnie Finowie witają Nowy Rok i spotykają się z przyjaciółmi.

■ **Plac targowy** - nazywany placem lub Targiem Rybnym albo Kauppatori (z kramami, w których sprzedaje się warzywa, owoce, wyroby rzemieślnicze i pamiątkarskie), konkuruje o miano „serca miasta” z Placem Sencakim. Jest dużym pasażem położonym przy nabrzeżu portowym, przylegają do niego zabytkowe, neoklasycyźne budynki, Pałac Prezydencki i ratusz miejski. W pobliżu także zbudowany z czerwonej cegły gmach prawosławnej świątyni Uspenskin Kirkko (Katedra Usapieńska lub Sobór Usapieński) - zdecydowanie wart odwiedzin dla wnętrza z urzekającymi zdobieniami. W centralnym miejscu Placu Targowego znajduje się obelisk Kamień Carycy, odsłonięty w 1835 roku dla upamiętnienia wizyty w Helsinkach Mikołaja I i carycy Aleksandry, przy Kauppatori znajdziemy też fontannę - statuę Havis Amanda (symbolizującą Helsinki wynurzające się z morza). Na targu można się rozkoszować m.in. pstrągiem tęczowym przyrządzanym na wolnym ogniu i reniferem sauté z sosem.

■ **Dom Sederholma** (najstarsza w mieście ceglana budowla) usytuowany na wprost katedry Tuomiokirkko - mieści muzeum poświęcone Helsinkom z XVIII wieku oraz Johanowi Sederholmowi.

■ **Skansen Seurasaari na wyspie Seurasaari**, znajdującej się na zachód od centrum miasta, z XVIII i XIX-wiecznymi przykładami budownictwa fińskiego, a także pokazami prac rzemieślniczych.

■ **Muzeum Sztuki (Galeria Narodowa) Ateneum (Ateneumin Taidemuseo)** - tu klasycyźne dzieła sztuki fińskiej i nie tylko, m.in. z dziełami van Gogha, Cezanne'a, Chagalla, Gallena-Kalleli, Jamefelta i Sallinenena.

■ **Muzeum Sztuki Współczesnej Kiasma** - warto odwiedzić choćby z uwagi na wyjątkową architekturę.

■ **Muzeum Narodowe** - budynek z 1916 r., przy tej samej ulicy co Muzeum Kiasma - posiada czworokątną wieżę upodabniającą budynek do gotyckiego kościoła. Można zwiedzać wystawę podzieloną na części odpowiadające okresom w dziejach kraju.

■ **Kościół na Skale (Temppeliaukio kirkko)** - luteranski, wykuty w granitowej skale (ukończony w 1969 roku), mieszczący 1000 osób, jeden z żelaznych punktów na trasie wycieczek. Z zewnątrz przypomina wejście do garażu, w środku zaskakuje oryginalnością rozwiązań konstrukcyjno-architektonicznych, ściany tworzy naturalna skała, dach zaś, to 22 km zwiniętego drutu miedzianego.

■ **Symbol Helsinek** - najświetniejszy pomnik w mieście - wielkie stalowe „organy” (24 tony nierdzewnej stali, głównie w postaci rur) upamiętniające niezwykle popularnego w Finlandii kompozytora Jeana Sibeliusa.

■ **W dzielnicach Ullanlinna i Katajanokka** - najpiękniejsze okazy architektury secesyjnej.

■ **Esplandi** - główny deptak miasta, łączy przedmieścia z centrum stolicy, na jego końcu znajdziemy Stockmann'a - ponoć największy w Europie dom towarowy, a po mięso renifera - można się udać do hali targowej kilka kroków z Kauppatori (w kierunku terminalu Silja Line - promy do Szwecji), tam można się napić kawy, albo zjeść na miejscu kebaba z renifera.

■ **Na zakupy i po pamiątki** - godne polecenia małe sklepiki w helsińskiej dzielnicy mody i pchli targ Hietalahti oraz centrum handlowe Kampii.

■ **Dzielnice Punavuori i Kallio** - modne wśród turystów i studentów, słyną z restauracji i życia nocnego.

■ **Stadion Olimpijski** - wybudowany w 1938 roku z myślą o zaplanowanej na rok 1940 olimpiadzie. Przeszkodziła II wojna światowa, igrzyska odbyły się tu dopiero w 1952 roku. Przy stadionie dostępna wieża stadionowa i muzeum.

■ A także m.in.: pomnik cara Aleksandra II; Valtioneuvosto, czyli Pałac Rządu (siedziba fińskiego Senatu aż do roku 1822); Helsingin Yliopisto, czyli Uniwersytet Helsiński (założony w 1828 roku); Ratusz; Pałac Prezydencki z XIX w. i XIX-wieczny Bank Narodowy; Sobór Usapieński; Kamień Carycy; Dworzec Kolejowy z 1910 r.; Lasipalatsi - Szklany Pałac; skalny park Kaivopuisto; Centrum Sztuki Skandynawskiej, Muzeum Ehrensvarða; most Pitkäsilta z 1878 roku; z tego samego okresu Biblioteka Narodowa; obserwatorium astronomiczne; Teatr Szwedzki oraz Teatr Narodowy; Linnanmäki - helsińskie wesołe miasteczko; 130-letnie ZOO.

Fot. Piotr B. Szarawicki



Fiński statek naukowo-badawczy Aranda.

Fot. Miasto Helsinki



Porvoo - miasteczko nieopodal Helsinek.

Fot. Miasto Helsinki



Helsinki z trzech stron otoczone są wodą.

*Zawsze
chory na Polskę*

Kapitan z lasu

Ryszard Kornacki urodził się w Bydgoszczy, w 1936 r., w rodzinie mezalian-
sami słynącej. Pierwsza była babcia ze
strony matki, hrabianka, która wyszła za
mąż za barona. Córka Amelia, matka Ry-
szarda, poszła w jej ślady poślubiając Ka-
zimierza, syna małopolskiego szlachcica.
Ona była polonistką, on inżynierem ko-
lejnictwa, pisywał też krytyki teatralne
i wiersze do szuflady. Z ich związku na-
rodził się Ryszard, przyszły kapitan że-
glugi wielkiej. Wiersze też popełniał.
I przez całe zawodowe życie redagował
popołudniówkę do radiowej gazetki PLO,
„Głosu Marynarza”.

Wielu ludzi morza ma literackie zacię-
cie. Weźmy najsłynniejszego – Conrada!
A Karol Olgierd Borchardt (- Mój wykła-
dowca, najlepszy jakiego w życiu miałem
- wtrąca pan Ryszard). A znani choćby
z naszych łamów – Andrzej Perepecz-
ko, czy Andrzej Urbańczyk. I kapitan Ry-
szard Kornacki z pisaniem nie skończył.

Jego bedeker o Kaszubach, w maszy-
nopisie, jest od kilkunastu lat gotowy.
Opisuje nie tylko najpiękniejsze rejony
gminy szemudzkiej, ale także wyprawę
na Hel, do Parku Narodowego w Łebie,
Gdynię, Sopot, Gdańsk, kaszubskie jezio-
ra, Malbork, Frombork, Pelplin, kręgi ka-
mienne w Odrach i Węsjorach, Kartuzy,
Wejherowo, tartak w Szymbarku z naj-
dłuższą deską w świecie i domem stoją-

Uczyli go Karol Olgierd Borchardt, Konstanty Maciejewicz, Antoni hrabia
Ledóchowski i Tadeusz Meissner. On sam był pierwszym instruktorem w ośrodku
nauki manewrowania statkami pod Itławą. Całe życie zawodowe związany
z Polskimi Liniami Oceanicznymi. Zwiedził niemal cały świat. A kiedy skończył
z pływaniem, osiadł w przystani niezbyt odległej od morza, na Kaszubach.

Twórca przy biurku.

cym „do góry nogami” i wiele, wiele innych niezwykłych miejsc. Teraz pan Ryszard przepisuje go z nadzieją, że w końcu uda się rzecz wydać. Bo dopóki materiał nie będzie miał elektronicznej formy, żaden wydawca nawet nie chce rozmawiać. Ma nadzieję skończyć pisanie do późnej wiosny.

Kiedy przed przejściem na emeryturę mówił o siedlisku za miastem, żona Elżbieta myślała, że to będą Bory Tucholskie, bo tam cała Bydgoszcz siedzi, ale on wiedział, że to musi być bliżej morza. A że znał dobrze Kaszuby, bo je w latach studenckich schodził wzdłuż i wszerz, zatem zbudował dom nad Jeziorem Czarnym, na Lesokach, w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym, na obrzeżach Szemudu. Sadził drzewa, kosił, strzygł, urządzał. To niezwykle siedlisko powstało 17 lat temu. Prawie 3 tysiące metrów kwadratowych, z domem w stylu kaszubskim, garażem, domkiem agroturystycznym, drewnutnią, altanką, stawem, skalniakami. W domu oni, dwa koty i pies. A w ogrodzie kamienny krąg mocy i piramida zdrowia.

Ryszard Kornacki wytyczył pięć tras spacerowych przez najpiękniejsze okolice Jeziora Czarnego, dookoła jeziora, przez Uroczysko Rusałki, wzdłuż meandrów Gościciny. Wszystkie te szlaki oznaczył malując blisko 2 tysiące znaków.

Na co dzień on pisze bedeker, żona maluje i tworzy poezję. Bywa, że ich tu zimą zasypuje, że zamrozi, ale ścieżka do świata zawsze jest. Latem Ela robi w ogrodzie plenery, Ryszard zjazdy kapitanów ze swojego rocznika.



Pamiątki kapitana.

A morze, marynarzu?

Właściwie mu go nie brakuje. - Zawsze kochałem las, wyprawy - opowiada. - Urlopy spędzałem w kajaku na Mazurach, albo na wędrówkach po Bieszczadach. A wcześniej właśnie na Kaszubach. Siostra mojej mamy, moja chrzestna matka, została pierwszą polską nauczycielką we wsi Przywidz koło Gdańska. Bywałem

u niej często zaraz po wojnie. Z Bydgoszczy nie było daleko, a że synowi kolejarza przysługiwało 80 proc. zniżki, jeździłem do Gdańska, Gdyni, Władysławowa, Pucka, Rzucewa...

- Mogę coś wtrącić? - pyta pani Ela. I z uśmiechem mówi: - Kontynuacja mostku kapitańskiego jest w gabinecie męża. Ma tam ulubione książki i mnóstwo pamiątek. Kiedy jego ostatni statek szedł na złom, mąż wycygnął od armatora kompas, sekstant, pamiątkowe plakietki, biurko, półki...

• • •

Jak się ta przygoda z morzem zaczęła? Najpierw wyprawa na Hel statkiem, jeszcze przed wojną, u niani na kolanach. Po wojnie wypady do zrujnowanego Gdańska... Pamięta tramwaj na Długim Targu. I pancernik *Gneisenau* zatopiony u wejścia do portu w Gdyni.

A przed tym wszystkim były książki. Czytał i tęsknił za przygodą. Wreszcie pamiętna wizyta we Władysławowie, zaraz po wojnie. Nie było jeszcze WOP-u, ani armat na nabrzeżu. Nikt nie pytał co tu robi. Rybacy akurat wyładowywali ryby. Przytrzymał linę. Zapytał na ile wypływają, a oni czy chciałby popłynąć. No! Miał wysprzątać kutrowy kubryk, wysprzątał. Pomagał na pokładzie. Podołało mu się.

Fot. Iłona Miluszevska



Ryszard Kornacki z żoną Elżbietą w ich niezwykłym domu.

Kiedy składał papiery na uczelnię, nie wpisał, na jakim wydziale chce studiować, bo nie wiedział, że ma wybór...

Nauczycieli miał niezwykłych. Absolutnym numerem jeden był kapitan Karol Borchardt, erudyta, człowiek o niesamowitym sercu, pisarz marynista. Żadnemu ze studentów nie było dane zaznać przyjemności wspólnego z nim pływania. Borchardt po powrocie do kraju już nie pływał. Co ciekawe, mimo dyplomu kapitana, nigdy statkiem nie dowodził. W czasie wojny wykładał w polskiej Szkole Morskiej w Southampton, a kiedy wrócił do kraju, pozwolono mu być wykładowcą, mimo „nasiąknięcia” kapitalizmem.

Borchardt wykładał astronawigację, a także astronomię. - Żebyśmy wiedzieli jak Słońce, Księżyc i gwiazdy wykorzystywać do wyliczenia pozycji astronomicznej - tłumaczy Ryszard Kornacki. - Teraz to proste, w byle samochodzie jest GPS... A Borchardt to już wtedy przewidywał, że wrzuci się „dajma”, wdusi guzik i wyskoczy karteczka z pozycją i napisem Drink Coca-Cola.

Jerzy Tarasiewicz, kolega z roku Ryszarda, tzw. Puchatkowiec, znany z tego, że wraz z kolegami pływał szalupą *Chabaka Puchaków* najpierw po Bałtyku,

a później w słynnej wyprawie przez Atlantyk, mawiał zawsze, że Borchardt odcisnął na nim największy ślad. Dzisiaj Tarasiewicz jest profesorem fizyki w Stanach Zjednoczonych, mieszka na maleńkiej wyspce na Florydzie. Kiedy nie przyjęli mu w Szkole Morskiej pracy dyplomowej, inna rzecz, że przez całe studia miał tylko jeden zeszyt i z nim też przyszedł na obronę (komentarz Ryszarda Kornackiego: - Nie potrzebował notatek, miał niesamowity łeb do nauki), chciał iść na astronomię, ale że ta była tylko w Toruniu, wybrał fizykę w Krakowie.

Po pięciu latach na Wydziale Nawigacyjnym Państwowej Szkoły Morskiej nadzedeł czas egzaminu końcowego. Trzy ostatnie pytania z astronawigacji:

- Wszedłem - wspomina Ryszard. - Borchardt wertując kartki w swoim słynnym notesie pyta: - A jak się czuje twój przyjaciel, Konny? Konrad Konieczny? - upewniam się. - Tak, o niego mi chodzi.
- Świetnie - mówię.
- A na jakim statku pływałeś ostatnio?
- Na *Waryńskim*.

To jeszcze ostatnie pytanie - mówi Borchardt - musi być coś na temat. Definicja azymutu?

- Podnoszę trzy palce jego zwyczajem i pytam: trzy? - jako, że są trzy definicje.

A on: - Dziękuję, zdałeś.

Znakomita większość wykładowców to byli marynarze, którzy uczyli również przedmiotów nietypowo morskich, np. wyższą matematykę wykładał prof. Paweł Strzelecki. Uczyli go m.in. kpt. Tadeusz Meissner, przedwojenny kapitan *Batorego* (- Drobnutki człowieczek, ale umysł niesamowity - dodaje Ryszard), Konstanty Maciejewicz, przedwojenny kapitan *Daru Pomorza*, Antoni hrabia Ledóchowski - astronawigator, czy Kazimierz Jurkiewicz, wieloletni komendant *Daru Pomorza*, który całe swoje kapitańskie życie - 32 lata spędził na tym jednym żaglowcu i to bez urlopu.

Studia nawigacyjne zaczynało 240, skończyło 45. Był rok 1956. Kilka lat później, w wieku 32 lat Ryszard Kornacki, jako pierwszy ze swojego rocznika został kapitanem.

Po studiach trafił do Polskich Linii Oceanicznych i spędził w nich niemal całe zawodowe życie. Dopiero krótko przed emeryturą, w nagrodę, pozwolono mu popływać u zagranicznych armatorów.

Kapitaństwo

Kiedy zaczynał, jako asystent pokładowy i kiedy był już kapitanem, miał to

Bydgoszcz, wczesna jesień, przyszły kapitan z rodzicami.



IV rok studiów
- Ryszard drugi od lewej.



W grupie kolegów,
II rok studiów, czwarty od lewej Ryszard Kornacki.

Przy sterze na Jeziorze Charzykowskim, latem 1951 r. - już student Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.



Fot. Archiwum Ryszarda Kornackiego

samo hobby, pisanie. Wydawał biuletyn z ciekawostkami pod winietą „Głosu marynarza”, z dopiskiem autorskim „popołudniówka”. Załoga podpowiadała tematy, a on je realizował. Były to przede wszystkim informacje turystyczne. Przez lata uzbierało się tych gazetek niemal na dwa metry wysokości. Nie wszystkie ocalili, koledzy to, co miało być dla wszystkich, zabierali na pamiątkę, dla dzieci do szkoły...

- To pan nie rządził! Pan pisał - mówię i proszę o wytłumaczenie, jak godził dowodzenie z twórczością.

- Lubiłem pływać na liniach długich - odpowiada ze śmiechem. - Bardzo dużo pływałem do Japonii i Australii i byłem cały szczęśliwy, jak Kanał Sueski był nieczynny i płynęło się dookoła Afryki. Jeden ocean - cisza, spokój, drugi - cisza, spokój...

Żona nie wytrzymuje: - Ale jakim trzeba być świetnym fachowcem, żeby siedzieć w kabinie, pisać, a jednocześnie słuchać, czy coś złego się nie dzieje. I dobrać załogę, do której ma się pełne zaufanie.

Żonę, Elżbietę Bienko-Kornacką poznał w PLO. Wspomina, że zakochał się w archiwistce. W rzeczywistości Ela, magister ekonomii, pracowała w firmie na Liniach Australijskiej.

Jakim był kapitanem? - Oстрыm - mówi szeptem żona, której zdarzyło się być razem z Ryszardem w kilku rejsach. Eliminował złe typy już w czasie podróży na statek. Jeśli ktoś się upił, nie było dla niego pracy, musiał wracać. Ale dzięki temu miał świetną załogę i nic złego się nigdy nie zdarzało.

Pytam, gdzie nie dopłynął, pamiętając, że to łatwiej ustalić...

- Choć pływałem na linii australijsko-nowozelandzkiej, nie byłem w Nowej Zelandii. A także w Islandii, na Filipinach i Hawajach, przepływałem jedynie między wyspami.

Najważniejsze w jego pływaniu było samo pływanie. Nie zdarzyło się, żeby jakiś zakątek świata go zauroczył. - Byłem zawsze chory na Polskę - śmieje się. I dodaje: - Ale teraz, myślę sobie, że mógłbym osiąść w Chorwacji. Bardzo odpowiada mi klimat.

Nie związał się z żadną uczelnią, nie miał uczniów, ale był zarówno nauczycielem, jak i wychowawcą. Miał wykłady z tematów zawodowych dla studentów, którzy na jego statku odbywali praktyki. I uczył manewrowania statkami.

- Byłem głównym nawigatorem w PLO i dyrektor pewnego dnia zapytał,

Fot. Archiwum Ryszarda Kornackiego



Zbiórka na pokładzie Daru Pomorza przed wyjściem na ląd, Gdynia 1953 r.



Zbiórka i wachty Daru Pomorza na marsie grotmasztu.



Gdzieś w szalupie przy dziobie Daru Pomorza, na redzie Gibraltaru, podczas ćwiczeń nauki wiosłowania, 1953 r.



Przy burcie Daru Pomorza w Gdyni w 1953 r. Ryszard w mundurze, obok brat Jerzy, mama, siostra Halina i ojciec.

czy pojedę do Ławy, gdzie powstaje ośrodek nauki manewrowania dużymi statkami - opowiada. - Ośrodek prawie gotowy, olbrzymie modele statków na miejscu, można zaczynać, problem w tym, że nikt nie potrafi nimi manewrować, a przecież mają się tam uczyć osoby doświadczone, kapitanowie.

Pojechałem, miałem być 10 dni, ale jako że miałam do czynienia z osobami „kumatymi”, załatwiłem rzecz w tydzień. Mieliśmy tam do czynienia z modelami oddającymi prawdziwe statki. Wyposażonymi w silnik główny, stery strumieniowe... Oddziaływanie wiatrów i fali, były prawdziwe i trzeba było sobie z tym poradzić. Było i rzucanie kotwicy, i manewrowanie na prądzie. Pływanie nocą... Kilka lat później wróciłem tam, tym ra-

zem w roli ucznia, bo też według prawa międzynarodowego, musiałem odbyć taki kurs.

- Maż zawsze troszczył się o młodych ludzi, starał się nie tylko ich uczyć, ale i wychowywać - dopowiada Elżbieta.

- Zrzynałem z kapitana Borchardta. Żywcem! - śmieje się Ryszard.

Przeżywał życie bez większych problemów. Nawet przez Trójkąt Bermudzki przechodził spokojnie. A pływał tamteńdy regularnie na bananowcach, przez Kanał Panamski do Ameryki Południowej. Cztery razy w miesiącu. Bez przygód, aż do pewnego dnia z idealną pogodą. Jedno po drugim, nawaliły wszystkie urządzenia. Najpierw stanął silnik główny, po chwili agregaty prądotwórcze, odbiornik satelitarny, ster, żyroskopas... Ta cisza

trwała pół godziny. Ale później ruszyło, po kolei. I popłynęli dalej.

Nie był przesądny. Nie wierzy w pecha przynieszonego statkowi przez kobiety. Zresztą, III oficerem była w jego załodze kobieta, żona radiooficera – profesjonalistka w każdym calu.

Kolizje? Zdarzył się jedynie mały incydent... Dowodził statkiem *Krasnal*. Pływali na trasie Gdynia-Szczecin, do Londynu, Hamburga, Danii, Irlandii. Pewnego razu w Kanale Kilońskim mijają się z innym, tej samej wielkości statkiem. Była mgła. Na torze tego drugiego pracowała pogłębiarka. Czy pilot się zgapił? Dość, że kiedy zobaczyli pogłębiarkę, dali nagle w lewo, na nadciągającego z przeciwka *Kranasla*. Uderzył dziobem w dziób, wybił dziurę. Wina tamtego była ewidentna. Rzeczoznawca na szczęście pozwolił płynąć dalej do Szczecina, na remont.

Statki, na których pływał

- Z olbrzymim sentymentem wspominał mój pierwszy statek – *Jan Matejko*, 10 tysięcznik. Statek w porównaniu z dzisiejszymi – starego typu, ale duży i wygodny. Dość długo na nim pływałem, bo jego kapitan Marian Warmiński mnie sobie upodobał. Byłem u niego III, II i starszym oficerem. Miałem tam wielki apartament, z dwoma ogrodami zimowymi.

Fajna załoga, zawsze 12 studentów na praktyce, marynarze brali żony w rejs.

• • •

- W latach 80. objąłem libański statek, taki maciupęńki, z dwoma ładowniami. Miał ster i kompas jako całe wyposażenie sterówki. Załogę stanowiło 8 Filipińczyków. Poza mną, kapitanem, tylko jeden II oficer. W tej sytuacji oczywiście i ja miałem wachty. Przejąłem statek w Kanale Kilońskim, wprost ze stoczni remontowej. Musiałem wymienić starszego mechanika, zasugerowałem Polaka, przyjechał bardzo dobry. Elektryka też ściągnąłem z Polski... Filipińczycy byli bardzo chętni, tyle że niewiele potrafili. To byli studenci dorabiający sobie jako marynarze. Deptali mi po piętach. Kiedy tylko wyszedłem na pokład, zaraz byli wokół mnie, z kajetami, ołówkami i pytaniami: co, gdzie, dlaczego.

Musiałem uczyć splotów, malowania, najprostszych rzeczy.

Kiedyś w kuchni wybuchła afery, bo kuchcik przyszedł do pracy w kasku i w butach gumowych. Kucharz zdziwiony pyta: - Dlaczego tak? - A, bo wszyscy na pokładzie chodzą tak ubrani. Poczuli się zdegradowani...

• • •

- Jestem obcym statkiem w Antwerpii. Pora poobiednia. Przyjeżdża agent

i mówi: Rozmawiałem z armatorem, muszę zabrać cię na inny statek, lecisz do Bremy. Pakuj się.

Spakowałem manatki, poleciałem. Na miejscu do samochodu, kolejny agent już dzwoni na stację pilotów, że statek za pół godziny będzie mógł wypływać. Wstawiłem walizkę do kabiny i na mostek. Załoga – sami Filipińczycy. Wypływamy na Morze Północne, ale droga spokojna, bez wież wiertniczych, myślę, mogą się zdrzemnąć. Nakazałem oficerowi wachtowemu zawołać mnie, kiedy dopłyniemy do konkretnego miejsca – zaznaczyłem krzyżyk na mapie. Ocknąłem się, patrzę na zegarek – już powinniśmy tam być. Wchodzę na mostek. Ciemno. Fala była lekka, statkiem szarpało. Wołam sternika, nikt nie odpowiada. A statek płynie. Sam. Teraz już pełno wież wiertniczych dookoła. Zapaliłem światło. Sternik na podłodze. Pijany? Szukam dalej. Oficer wachtowy leży na skrzydle. Okazuje się, że fala ich tak zmogła. Ile tutaj leżą? Autopilot steruje, ale gdzie jesteśmy? Wyznaczyłem pozycję, ale nerwów mnie to kosztowało! Zarządziłem obudzenie kogoś bardziej odpornego na chorobę morską. Niezależnie jednak, do czasu, kiedy wypłynęliśmy na Zatokę Biskajską cały czas stałem na mostku.

• • •

Największy był *Gdańsk II*. I najciekawszy, przede wszystkim ze względów



Na wachcie na mostku m/s *Florian Ceynowa* jako III oficer.



Na mostku *Waryńskiego* podczas wachty jako młodszy marynarz – na pierwszym planie.



Relaks młodszego marynarza *Komackiego* na pokładzie m/s *Lewant*.

technicznych, miał wszelkie nowoczesne udogodnienia. A także basen pływacki, saunę, hobby room, telewizory w kabinach, telefony satelitarne. Zdarzyło się, że armator dzwonił do kapitana o 3 nad ranem, nie pamiętając o różnicy czasu.

- Zaspamy, nie bardzo wiedziałem, na jakim oceanie jestem, a ten pyta o detale...

Gdańsk II zrobił 25 podróży, z tego pod dowództwem kpt. Kornackiego dziesięć. Kapitan na koniec popelniał w swojej „Północniówce” takie podsumowanie:

„W trakcie 25 podróży MS Gdańsk II zużył 105 876 ton paliwa (pojemność 2117 cystern kolejowych), śruba okrętowa obróciła się 263 727 000 razy, wyprodukowano 44 020 000 kilowatogodzin energii elektrycznej (co wystarczyłoby dla gospodarstw domowych 20-tysięcznego miasta przez 5 lat), wymieniono ponad 12 tys. przepalonych żarówek i świetlówek, zużyto 42 862 tony (857 cystern kolejowych) słodkiej wody, zjedzono ok. 56 ton mięsa i jego przetworów, drobiu oraz ryb, 63,5 tony ziemniaków, makaronu, ryżu i kaszy, prawie 100 ton warzyw i owoców oraz 167 tysięcy 400 jaj, wypito 153 tony soków, piwa, pepsi, kompotów, mleka i wody mineralnej. Statek zawijał do 28 portów 403 razy, 45 razy przepłynął Kanał Sueski, 5 razy okrążył Afrykę w rejonie Przylądka Dobrej Nadziei. W samym Melbourne był 44 razy, a łącznie przebył 1 milion 225 tysięcy 304 km, czyli pokonał odległość równą trzydziestokrotnemu opłynięciu Ziemi po równiku”.

Morska potęga

W albumie „Polskie Linie Oceaniczne – Album Floty 1951-201” Krzysztofa Adamczyka, Jerzego Drzemczewskiego i Bogdana Hurasu jest wzmianka o kaptanie, że w ostatniej, 25 podróży dowodził *Gdańskiem II*. Na wstępie dedykacja współautora, Jerzego Drzemczewskiego:

„Panu Kapitanowi Ryszardowi Kornackiemu – jednemu z głównych twórców potęgi wielkich (do 1985 r.) Polskich Linii Oceanicznych z najlepszymi życzeniami...”

I gdzie ta potęga?

- Bardzo dobrze pamiętam jak dyrektor PLO na co poniedziałkowej odprawie kapitanów, mówił, że mamy 198 statków i że w tym roku przybędą dwa... - wspomina Ryszard Kornacki. - To się nigdy nie stało. A kiedy kilka lat temu byłem w PLO po jakiś świstek, pracowały tam trzy oso-



Jako starszy oficer (trzeci od prawej) tuż po otrzymaniu dyplomu kapitana żeglugi wielkiej (nr 702) od ministra żeglugi w 1968 r.



Jako kapitan zagranicznego statku z bardzo egzotyczną załogą (7 narodowości), Pacyfik 1992 r.



Służba na mostku, Pacyfik 1993 r.

by i były trzy statki. Pan pracujący kiedyś w dziale mechanicznym, zajmował się archiwum. Wtedy jeszcze były nadzieje, że może coś się ruszy.

• • •

Ryszard Kornacki często powtarza: - Gdybym miał raz jeszcze wybierać zawód, to choć wiele innych mi się podoba, na pewno chciałbym zostać nawigatorem morskim.

Jakim trzeba być człowiekiem, żeby się wyrwać na morze?

- Przebojowym, bo inaczej morze go wykończy. Silnym. Trzeba być zawodowcem, takie to proste.

Ela: - Latem siedzimy przed domem, widać staw, sosny, brzozy, las. Po każdym posiłku jest taka refleksja, padła już kilka tysięcy razy: - Oplacało się przejść te wszystkie sztormy, huragany, żeby usiąść tutaj i kontemplować to miejsce.

Zastanawiają się czasami nad powrotem bliżej miasta, do Wejherowa, Redy, Rumi. Dom zrobił się za duży, dzieci nie chcą z nimi mieszkać. Dochód z agroturystyki daje komfort kupowania owoców latem i opału zimą. Emerytury zdecydowanie za niskie... Chyba żeby ktoś chciał zamieszkać tu z nimi. Podzielić dom, wte-

dy z radością zostaliby na miejscu.

- Zabijają nas koszty utrzymania - mówi pani Ela. - Bo ten dom jest taki wiejski, nie ma centralnego ogrzewania, podgrzewanej podłogi, luksusowych łazienek. Tu trzeba dokładać do kominka, żeby ciepło było.

Ryszard Kornacki przestał pływać przed dziesięcioma laty. Ostatni rejs, już na emeryturze zrobił, żeby wykończyć dom. Jest teraz łagodniejszy, bardziej spokojny, miły, kochany starszy pan. Tak mówi żona, Kiedyś apodyktyczny, wymagający, dowódca także w domu.

Marzenia? Sprzedać dom i na jakieś chorwackiej wysepce połączonej mostem z lądem stałym, przed domem własnym siedzieć na fotelu, wino popijać, rybkę świeżą usmażyć...

Ilona Miluszewska



Zainteresowani bedekerem „Kaszubskie Lesoki i okolice – bedeker” i siedliskiem kapitana znajdą dodatkowe informacje na stronie: www.lesoki.pl



Tekst z 1962 r. o przebudowanym z frachtowca na statek szkolny m/v Sarek, na którym pobierali kandydaci na oficerów szwedzkiej marynarki handlowej.

i skracali niedalekie zresztą podróże węglowe ze Szczecina do portów duńskich. Neptun okazał się jednak zazdrosny. „Poznań”, wracając z podróży zapisanej w dzienniku okrętowym pod numerem 492, ugrzązł na redzie Świnoujścia i zanosiło się, że nie osiągnie już portu o własnych siłach. Ale starszy i tym razem dał sobie radę. Był to jednak jego ostatni wyczyn. Po wysiłku stanął cicho w zapadłym kącie portu, przy pustym nabrzeżu bez dźwigów (...).

Pewnego dnia na rufie zebrali się cała załoga i zaproszeni na pożegnalną uroczystość goście. Padła komenda: „banderę opuścić!”. W zupełnej ciszy marynarze opuszczają najpierw gale – kolorowe chorągiewki kodu, powiewające nad całym statkiem od dziobu poprzez maszty, aż do rufy. Potem powoli, majestatycznie spłynęła z flagowego drzewca biało-czerwona bandera, opuszczona przez pierwszego oficera Mariana Wajszczyka. Aktu zdjęcia bandery dokonał ostatni dowódca „Poznań”, kapitan żegluga wielkiej Antoni Le-dócbowski. (...)

Zaproszona na pożegnalną uroczystość delegacja miasta Poznania, dostaje na pamiątkę koło ratunkowe ze „skasowanego” imiennika wraz z uroczystym zapewnieniem dyrekcji PŻM, że nazwę „Poznań” przejmie piękny, najbardziej nowoczesny motorowiec – jeden z tych, które zbudują nasze stocznie w roku przyszłym.

- Za pomyślne rejsy „Poznania II” – wznosi toast przewodniczący poznańskiej delegacji. – Niech będzie również dzielnym i szczęśliwym statkiem, jak jego poprzednik!

W tym samym numerze miesięcznika znalazł się artykuł o pływającej szkole morskiej - statku szkolnym m/v Sarek, na którym nauki pobierali kandydaci na oficerów szwedzkiej marynarki handlowej: (...) Z chwilą, kiedy m/v „Sarek” – niegdyś zwykły frachtowiec – awansował do godności pływającej szkoły morskiej, zmniejszono na nim do niezbędnego minimum liczbę stałej załogi. Zaangażowano 5 wykładowców, stworzono pomieszczenia dla 40 słuchaczy, w tym dla 20 przyszłych nawigatorów i 20 mechaników okrętowych. Urządzono także dwie sale wykładowe, gabinety naukowe oraz wyposażono we wszelkie niezbędne pomoce, a kierownictwo naukowe całości powierzono kapitanowi żegluga wielkiej Lennartowi Ekmanowi.

Lennart Ekman ma wśród swoich wykładów jeden, na który specjalnie warto zwrócić uwagę: psychologię, ale jest to psychologia na użytek oficerów marynarki handlowej. A więc uczy, jak postępować z załogą, jak dbać o utrzymanie świadomej dyscypliny i należytej postawy marynarzy, jak troszczyć się o najlepszą atmosferę na statku, jak dbać o jej poziom moralny i kulturalny. (...)

Dziwa przyrody

45 lat temu, w marcu 1967 roku, „Morze” pisało natomiast o flagowym statku rodzimego rybołówstwa: Pierwszego stycznia 1967 roku został wpisany do Polskiego Rejestru Statków i w ten sposób oficjalnie się narodził. Oto jego metryka: „GRYF POMORSKI” – motorowa baza-przetwórnia dla polskiego rybołówstwa. Projekt Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Okrętowego w Gdańsku. Zbudowany przez Stocznnię Gdańską. Armator – Dalekomorskie Bazy Rybackie w Szczecinie. Długość statku 164 metry (o dwa metry dłuższy niż transatlantyk „Batory”), szerokość 21,3 m, zanurzenie 7,8 m, nośność 9645 ton, pojemność – aż 13 875 ton, niewiele więc mniejsza niż pojemność „Batorego”. (...)

Po co nam była tak wielka maszyna? Kapitan jednostki, Leon Skelnik, tak tłumaczył:

- Wzrost zadań połowowych polskiego rybołówstwa powoduje stałą koniecz-

ność szukania nowych łowisk, bardziej wydajnych i – niestety – bardziej odległych. Jak na tych łowiskach usadowić flotę burtowych trawlerów – aby nie musiały tracić czterech tygodni na podróż po jeden ładunek ryb? Sprawy nie mogły rozwiązać nasze stare statki-bazy, adaptowane ze zwykłych frachtowców. Tamte mogą operować jedynie pod osłoną brzegów, a nie na otwartym oceanie. Mogą przyjmować na pokład tylko solone śledzie w beczkach, nie posiadają bowiem żadnych urządzeń chłodniczych. Mogą wreszcie tylko ryby przewozić, a nie – przerabiać. Potrzebne nam były statki-bazy całkiem inne: zdolne do operowania na najodleglejszych łowiskach, zaopatrywania statków łowczych w paliwo, żywność, beczki, sprzęt połowowy na oceanie i odbierania złowionych ryb od razu na łowiskach, w celu przerabiania ich na najwyższej klasy produkty. Bazy służące rybakom pomocą warsztatową, lekarską, zastępujące współpracującą flotylli normalny port...

Tak właśnie powstał „Grzyf Pomorski” – statek-baza przeznaczony do operowania przede wszystkim na łowiskach północno-zachodniego Atlantyku. (...)

Ten sam numer „Morza” zadaje pytanie nurtujące ludzkość od stuleci: czy istnieje waż morski? Nie wszystkie dziwy przyrody zostały już poznane przez człowieka. Francuski żeglarz, Robert Le Serrec, przywiózł z przedwczesnie zakoń-

NA MORZE BARENTSA. A large article with multiple photos of ships and text columns. The main title is 'NA MORZE BARENTSA' and the sub-header is 'Zbliżenie na www.magemar.com.pl'. The text discusses maritime activities and ship operations in the Barents Sea region.

czony wyprawy dookoła świata zdjęcia, które zdają się przedstawiać jeszcze jedno z długiego szeregu tajemniczych zwierząt morskich, niepokojących wyobraźnię człowieka od setek lat. (...)

Jacht de Jonga znajdował się właśnie w labiryncie raf koralowych, gdy stojąca przy sterze Raymonde zawołała:

- Tam, tam! W głębi! Patrząc jaka dziwna rzecz!

Krystaliczne wody oceanu spoczywały nieruchomo pod gładką powierzchnią odbijającą promienie słońca. Około pięćdziesiąt metrów od statku, na głębokości mniej więcej czterech metrów, wielka, czarna i nieruchoma plama, o wydłużonym, zagiętym kształcie, tkwiła w wodzie. (...)

- Zobaczyłem parę wielkich, zielonych oczu, przeciętych pionowymi źrenicami – opowiadał potem Le Serrec. – Potwór miał dwadzieścia dwa do dwudziestu czterech metrów długości; jego ogromna głowa miała około metra. Czarniuteńka skóra była taka gładka, jak skóra rekina; ozdabiała ją brunatne plamy. Kiedy zwierzę zauważyło naszą obecność, zwróciło się w moim kierunku i otworzyło ogromną paszczę. Sparaliżowało mnie, poczułem, że jestem stracony. Po chwili jednak odetchnąłem z ulgą: bestia zakreśliła szeroki łuk i wzburzwszy wodę zniknęła w głębinach morza. (...)

Zdjęcie pokazano następnie specjalistom: Paul Budker i Charles Roux, profesorowie paryskiego Muzeum Historii Naturalnej stwierdzili autentyczność zdjęć, które ich zdaniem przedstawiają egzemplarz wegorza pierwotnego, należącego do gatunku Simbrachydae giganti, żyjącego na wielkich głębokościach. (...)

Może naprawdę w głębi mórz żyją wielkie i tajemnicze zwierzęta?

Solen odnaleziony

40 lat temu, w marcu 1972 roku, doc. hab. Przemysław Smolarek, ówczesny (i wieloletni) dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego, pisał o cennych bałtyckich znaleziskach, z których szczególnie emocje budziła jednostka oznaczona jako W-6: (...) Wyniki minionego sezonu badawczego nie podważyły hipotezy, wysuniętej jeszcze w jesieni 1969 r., że wrak W-6 jest pozostałością po okręcie, który zatonął w pierwszej połowie XVII wieku. Ujawniły one dalsze zabytki podtrzymujące takie przypuszczenie. (...)

Charakter uzbrojenia okrętu dowodzi, że była to jednostka wojenna, względnie adaptowana do działań wojennych (kamienie balastowe na dnie równoważyły ciężar dział rozmieszczonych na górnych pokładach). W jednym z dział – znaleziono ich do tej pory 19-



Marzec 1967 r. - francuski żeglarz, Robert Le Serrec, przywiózł zdjęcia, które zdają się przedstawiać jedno z tajemniczych zwierząt morskich...

tkwiła kula, której nie zdążono odpalić. W innych, w otworach zapłonowych zauważono resztki lontu. Elementy drewniane noszą ślady spalenizny, za niektóre kłipy odkryliśmy w skorupie kamiennego prochu. Okoliczności te wskazują, że okręt zatonął w czasie boju. Badania konstrukcji dziobu – na razie co prawda wycinkowe – mogą sugerować, że przyczyną zatonięcia okrętu było zniszczenie jego części dziobowej. (...)

Czy może to być wrak szwedzkiego okrętu „Solen”, który poszedł na dno w czasie tzw. bitwy oliwskiej w r. 1627, w wyniku wysadzenia jego komory prochowej? Niewykluczone. (...)

Przecucie dyrektora Smolarka nie myliło, w istocie okazało się, że jest to właśnie wrak tej szwedzkiej jednostki. Ekspozaty wydobyte z Solena można do dzisiaj oglądać w gdańskim CMM.

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/>



Morskie badania podwodne mają w Europie dość długą tradycję. U nas podjęto pierwsze próby już w okresie międzywojennym - na szwedzkiej - przy okazji badań archeologicznych. Systematyczne, długofalowe poszukiwania w Bałtyku - prowadzone pod kątem naukowym - rozpoczęły się w latach 60. XX w. przy okazji badań w Gdyni i Gdansk. Celem było zbieranie danych o historii i kulturze regionu. W 1969 r. dyrektor Muzeum Morskiego w Gdańsku, doc. hab. Przemysław Smolarek, zrealizował badania archeologiczne w Gdyni. W 1971 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1972 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1973 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1974 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1975 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1976 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1977 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1978 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1979 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1980 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1981 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1982 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1983 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1984 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1985 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1986 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1987 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1988 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1989 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1990 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1991 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1992 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1993 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1994 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1995 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1996 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1997 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1998 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 1999 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2000 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2001 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2002 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2003 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2004 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2005 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2006 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2007 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2008 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2009 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2010 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2011 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2012 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2013 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2014 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2015 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2016 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2017 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2018 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2019 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2020 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2021 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2022 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2023 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2024 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2025 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2026 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2027 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2028 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2029 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2030 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2031 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2032 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2033 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2034 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2035 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2036 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2037 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2038 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2039 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2040 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2041 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2042 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2043 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2044 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2045 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2046 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2047 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2048 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2049 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2050 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2051 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2052 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2053 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2054 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2055 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2056 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2057 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2058 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2059 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2060 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2061 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2062 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2063 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2064 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2065 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2066 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2067 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2068 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2069 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2070 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2071 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2072 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2073 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2074 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2075 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2076 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2077 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2078 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2079 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2080 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2081 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2082 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2083 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2084 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2085 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2086 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2087 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2088 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2089 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2090 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2091 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2092 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2093 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2094 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2095 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2096 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2097 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2098 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2099 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2100 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2101 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2102 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2103 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2104 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2105 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2106 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2107 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2108 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2109 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2110 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2111 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2112 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2113 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2114 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2115 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2116 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2117 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2118 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2119 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2120 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2121 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2122 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2123 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2124 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2125 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2126 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2127 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2128 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2129 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2130 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2131 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2132 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2133 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2134 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2135 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2136 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2137 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2138 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2139 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2140 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2141 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2142 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2143 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2144 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2145 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2146 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2147 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2148 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2149 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2150 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2151 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2152 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2153 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2154 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2155 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2156 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2157 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2158 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2159 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2160 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2161 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2162 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2163 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2164 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2165 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2166 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2167 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2168 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2169 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2170 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2171 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2172 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2173 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2174 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2175 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2176 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2177 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2178 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2179 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2180 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2181 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2182 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2183 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2184 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2185 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2186 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2187 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2188 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2189 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2190 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2191 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2192 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2193 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2194 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2195 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2196 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2197 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2198 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2199 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2200 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2201 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2202 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2203 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2204 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2205 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2206 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2207 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2208 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2209 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2210 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2211 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2212 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2213 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2214 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2215 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2216 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2217 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2218 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2219 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2220 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2221 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2222 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2223 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2224 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2225 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2226 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2227 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2228 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2229 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2230 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2231 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2232 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2233 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2234 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2235 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2236 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2237 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2238 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2239 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2240 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2241 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2242 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2243 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2244 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2245 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2246 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2247 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2248 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2249 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2250 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2251 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2252 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2253 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2254 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2255 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2256 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2257 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2258 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2259 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2260 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2261 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2262 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2263 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2264 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2265 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2266 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2267 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2268 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2269 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2270 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2271 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2272 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2273 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2274 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2275 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2276 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2277 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2278 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2279 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2280 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2281 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2282 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2283 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2284 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2285 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2286 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2287 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2288 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2289 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2290 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2291 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2292 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2293 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2294 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2295 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2296 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2297 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2298 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2299 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2300 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2301 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2302 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2303 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2304 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2305 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2306 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2307 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2308 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2309 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2310 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2311 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2312 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2313 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2314 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2315 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2316 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2317 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2318 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2319 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2320 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2321 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2322 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2323 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2324 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2325 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2326 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2327 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2328 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2329 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2330 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2331 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2332 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2333 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2334 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2335 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2336 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2337 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2338 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2339 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2340 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2341 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2342 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2343 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2344 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2345 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2346 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2347 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2348 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2349 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2350 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2351 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2352 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2353 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2354 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2355 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2356 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2357 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2358 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2359 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2360 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2361 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2362 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2363 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2364 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2365 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2366 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2367 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2368 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2369 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2370 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2371 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2372 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2373 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2374 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2375 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2376 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2377 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2378 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2379 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2380 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2381 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2382 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2383 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2384 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2385 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2386 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2387 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2388 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2389 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2390 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2391 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2392 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2393 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2394 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2395 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2396 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2397 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2398 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2399 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2400 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2401 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2402 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2403 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2404 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2405 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2406 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2407 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2408 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2409 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2410 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2411 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2412 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2413 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2414 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2415 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2416 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2417 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2418 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2419 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2420 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2421 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2422 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2423 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2424 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2425 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2426 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2427 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2428 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2429 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2430 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2431 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2432 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2433 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2434 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2435 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2436 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2437 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2438 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2439 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2440 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2441 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2442 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2443 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2444 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2445 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2446 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2447 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2448 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2449 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2450 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2451 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2452 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2453 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2454 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2455 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2456 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2457 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2458 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2459 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2460 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2461 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2462 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2463 r. podjął badania w Gdyni i Gdansk. W 2464 r. podjął

Pionier wydobywania



Ernest Cox.

O człowieku

który kupił niemiecką flotę

Tonie okręt liniowy Bayern.

Kiedy w 1919 roku, kilka miesięcy po zakończeniu pierwszej wojny światowej, Niemcy dokonali tam samozatopienia trzonu swojej floty wojennej, Scapa Flow stała się największym składowiskiem morskiego złomu na świecie. Wtedy do akcji ruszyli złomiarze. Wśród nich był Ernest Frank Guelph Cox.

Rankiem, 21 czerwca 1919 roku 1 Eskadra Royal Navy opuściła bazę w Scapa Flow na Orkadach, wychodząc na ćwiczenia artyleryjskie. Do dzisiaj historycy sprzecają się, czy Brytyjczycy specjalnie zostawili, prawie bez dozoru, kotwiczącą w zatoce flotę niemiecką.

Internowane tam okręty stanowiły kość niezgody pomiędzy aliantami. Każdy miał ochotę uszczknąć coś dla siebie.

Spierano się co i komu powinno przypaść w udziale. W tej sytuacji Anglikom byłoby na rękę, gdyby problem sam się rozwiązał. Znając nastroje panujące na pokładach cesarskich okrętów mogli się spodziewać, że sięgną po radykalne środki. Wystarczyło dać im do tego sposobność. Choćby taką, jak opuszczenie Scapa Flow...

Ratowanie honoru

W Scapa Flow znajdował się trzon floty cesarskiej, którą dowodził admirał Ludwig von Reuter. Zespół składał się z jedenastu okrętów liniowych, pięciu krążowników liniowych, ośmiu krążowników lekkich oraz pięćdziesięciu niszczycieli i torpedowców. Pierwsze z nich pojawiły się na kotwiczowisku w Scapa Flow 23 listopada 1918 roku.

Sytuacja wśród załóg była zła. Oficerowie czuli się upokorzeni przegraną wojną i warunkami kapitulacji, a brak informacji z kraju pogłębiał niepewność co do przyszłości floty. Wśród marynarzy panowało rozprężenie i rewolucyjne nastroje, umiejętnie podsycane przez skrajnie lewicowych agitatorów.



Niemiecka flota wojenna internowana w Scapa Flow.

Reuter uznał, że w tej sytuacji najlepiej będzie odesłać większość ludzi do domu. Okręty systematycznie pustoszały. Po półrocznym pobycie w Scapa Flow, na pokładach niemieckich jednostek były już tylko szkieletowe załogi w liczbie ok. 1870 najbardziej lojalnych i wiernych marynarzy.

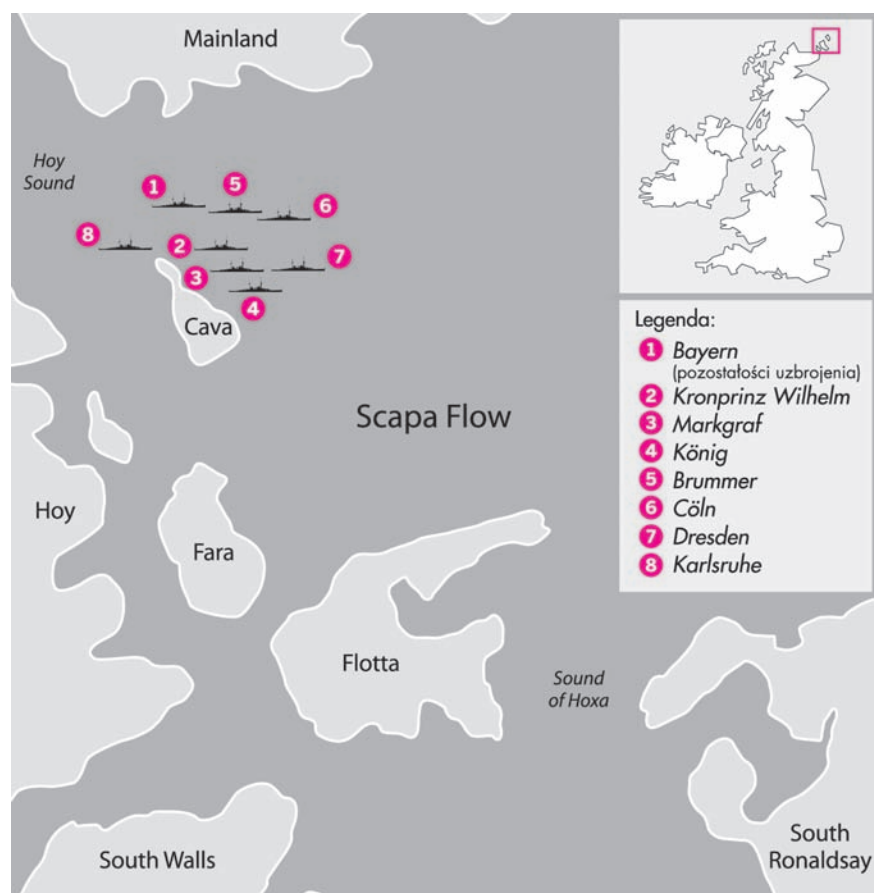
Traktat pokojowy miał zostać podpisany 21 czerwca 1919 roku. Reuter nie chcąc, aby dowodzona przez niego flota przeszła w ręce dotychczasowych wrogów, postanowił zatopić okręty. O godz. 10.30 na krążowniku *Emden* wywieszono zostały flagi kodu sygnałowego oznaczające oczekiwanie na dalsze rozkazy. Pięćdziesiąt minut później załopotała tam flaga „Z”, z poleceniem: „Paragraf 11. Potwierdzić”. Kolejnym krokiem było przystąpienie do samozatopienia.

Ponieważ na jednostkach nie było materiałów wybuchowych, marynarze nie mogli wysadzić swoich okrętów. Otworzyli więc zawory denne i wyloty podwodnych wyrzutni torpedowych. Na dodatek, schodząc do szalup, zostawili za sobą otwarte iluminatory i drzwi w grodziach wodoszczelnych. Do wnętrza okrętów zaczęła się wdzierać woda. Na masztach po raz ostatni załopotały cesarskie bandery.

Akcja przebiegła nadzwyczaj sprawnie. Brytyjczycy zauważyli, że coś złego dzieje się na niemieckich okrętach dopiero, kiedy niektóre z nich zaczęły się mocno przechylać na burty. Załogi kilku małych, angielskich jednostek, które pozostały w Scapa Flow, niewiele mogły zrobić. W panice próbowały zmusić Niemców do powrotu na pokłady tonących jednostek, otwierając do nich ogień. Na skutek ostrzału zginęło dziewięciu marynarzy.

Bardziej skuteczna okazała się próba odholowania kilku okrętów na płycizny. W sumie jednak, większość niemieckiej floty wojennej – dziesięć okrętów liniowych, pięć krążowników liniowych, pięć krążow-

Wraki w Scapa Flow



ników lekkich oraz trzydzieści dwa niszczyciele i torpedowce, o łącznym tonażu ponad 400 tysięcy ton, poszło na dno.

Okręty niemieckie zatoniły w czasie od 65 do 180 minut. Jako ostatni w wodach Scapa Flow pogrążył się okręt liniowy *Hindenburg*. Była godz. 17. Pomimo tego, że niemieccy marynarze własnymi rękami dokonali rzeczy bezprecedensowej w historii wojen morskich, topiąc potężną armadę, nie mieli poczucia klęski. Wręcz przeciwnie – byli dumni ze swojej akcji. „Zmyliłmy płamę na honorze niemieckiej floty. Zatopienie okrętów pokazało, że duch floty nie umarł.” – tak wyraził ich nastroje admirał Reinhard Scheer.

Syn sukiennika

Zostawmy na chwilę zatopione w Scapa Flow niemieckie okręty i cofnijmy się w czasie do 1883 roku. Wtedy to właśnie w Wolverhampton w środkowej Anglii, jako jedenaste z kolei dziecko pewnego sukiennika, urodził się Ernest Frank Gulph Cox.

Od dzieciństwa wykazywał cechy genialnego samouka. Rozpoczął w wieku lat siedmiu naukę w szkole porzucił, wraz z osiągnięciem trzynastego roku życia. Został uczniem sukiennika, ale bardziej interesowała go technika, której tajniki zgłębiał z wypożyczanych z bibliotek książek.

W wieku lat siedemnastu pożegnał się z sukiennictwem i zatrudnił w elektrowni. Teoria połączona z praktyką szybko wydała owoce. Cox musiał być niezwykle zdolny, skoro zaledwie po trzech latach pracy został inżynierem.

Kiedy wybuchła pierwsza wojna światowa Cox był już żonatym i poważnym przedsiębiorcą. Wspólnie z kuzynem żony - Thomasem Danksem - prowadził firmę Cox & Danks zajmującą się wytwarzaniem łusek do pocisków artyleryjskich. Kiedy zaś zapanował pokój, postanowił zaangażować się w pozyskiwanie złomu.

Ernest Cox uchodził za „twardego” faceta. Słyszał z dosadnego języka, był wybuchowy, ale potrafił zaimponować osobistą odwagą i pomysłowością. Był typem prawdziwego, gotowego stawić czoła największym nawet wyzwaniom, przywódcy. Cechy te przydały się bardzo w nowym biznesie.

W 1921 roku Cox zakupił od władz brytyjskich dwa stare pancerniki *Orion* i *Erin*, po czym pociął je na złom w założonej przez siebie stoczni, u ujścia Ta-

mizy. Zadowolony z wyników operacji zwrócił swoje oczy w kierunku Scapa Flow, które po zatopieniu tam niemieckiej floty, stało się największym morskim złomowiskiem świata.

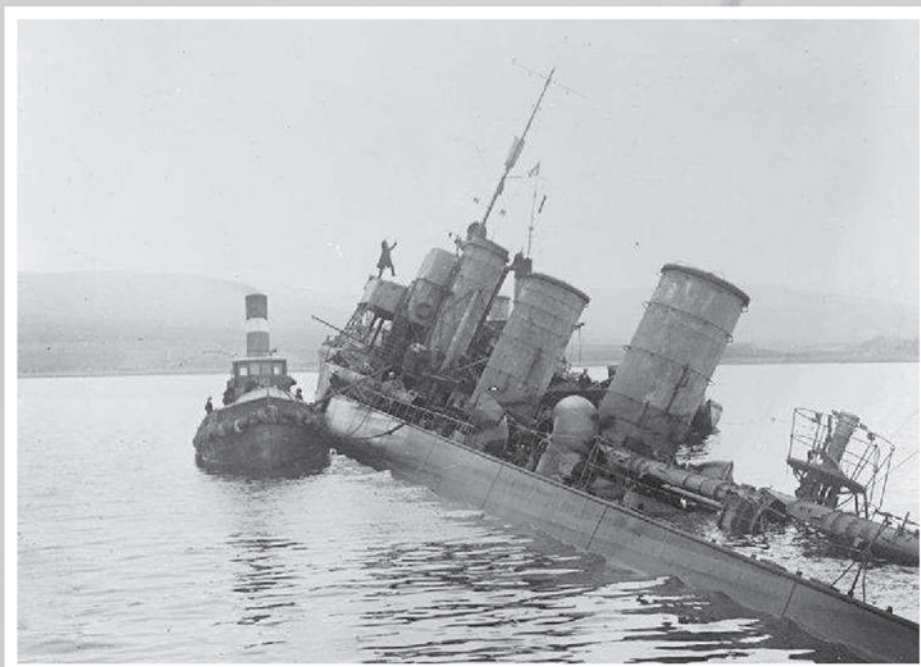
Wraki miały wielką wartość handlową. Były źródłem nie tylko wysokiej jakości stali, ale także metali kolorowych. „*Wraki warte były tak wiele, że za marnotrawstwo uznano propozycję osadzenia jednego z okrętów liniowych w Bay of Skiaill jako falochron (kadłub wraku planowano wypełnić cementem)*”. - pisze w swojej znakomitej monografii dziejów Scapa Flow zatytułowanej „Scapa Flow. Akwen wojennych skarbów” prof. Krzysztof Kubiak (m.in. z tej książki korzystaliśmy przy pisaniu tego artykułu)

Nie zadowolili się kilkoma wrakami. Od razu nabył prawo do zełmowania dwudziestu sześciu niszczycieli i dwóch krążowników liniowych. Zyskał przydomek „człowieka, który kupił niemiecką flotę”.

Wydobycie nocnika

Wydawało się, że Cox miał odpowiednie doświadczenie i zasoby, aby zająć się wydobywaniem wraków ze Scapa Flow. Na początku dysponował dwoma holownikami pełnomorskimi i dokiem pływającym o nośności 3 tysięcy ton. Firma ulokowała się w Lyness, na brzegu kotwicznika.

Prace rozpoczął od wydobycia torpedowca *V 70*. Pierwsza próba była nie-



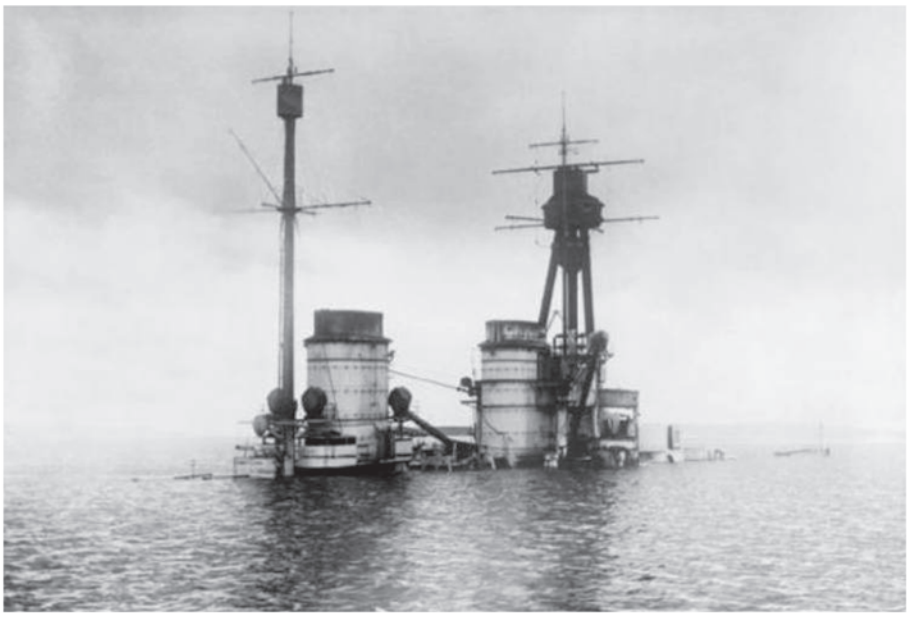
Przy niszczycielu G 102.

Do eksploracji wraków okrętów niemieckiej floty zachęcał niewątpliwie fakt, że były bezpieczne. Jak wspomnieliśmy wyżej, na ich pokładach nie było materiałów wybuchowych. Problemem był sposób ich podniesienia z dna oraz przeholowania do miejsca, gdzie można by je pociąć na kawałki. Nie brakowało jednak chętnych do zmierzenia się z problemem.

W 1922 roku podniesiono pierwszego niszczyciela, rok później cztery kolejne. Admiralicja sprzedała prawo do ich wydobycia za 250 funtów od sztuki (za okręt liniowy trzeba było zapłacić 1000 funtów). Dopiero jednak w 1924 roku wydobywanie wraków ruszyło z kopyta. Właśnie wtedy w interes wszedł Ernest Cox.

udana, ale druga, podjęta 31 lipca 1924 roku zakończyła się sukcesem. Po nagłym spadku cen złomu, Coxowi nie udało się jednak sprzedać okrętu. Nie zraził się tym. Zamienił wrak w krypę nurkową i pływający warsztat dla własnych potrzeb.

Do jesieni, kiedy trzeba było przerwać prace ze względu na sztormy, firma Coxa wydobyła już sześć okrętów. W następnym sezonie, w roku 1925, przedsiębiorstwo doszło do takiej wprawy, że podnosiło średnio jeden okręt miesięcznie. Bywały nawet wraki, którym „poświęcano” zaledwie tydzień! Dwadzieścia sześć zakupionych od Admiralicji niemieckich niszczycieli wydobyto z dna w niespełna dwa lata.



Zatopiony krążownik liniowy Hindenburg.

Imponujące tempo pracy nie przełożyło się jednak na zysk, który po zbilansowaniu kosztów i przychodów okazał się niewielki. Cox się jednak nie zmartwił. Zezłomowanie mniejszych jednostek miało być wstępem do wydobywania większych. To dopiero okręty liniowe i krążowniki miały być prawdziwą żyłą złota.

Przedsiębiorca najpierw postanowił się zmierzyć z wrakiem krążownika liniowego *Hindenburg*. Osobiście zszedł pod wodę, aby przekonać się, w jakim stanie jest kadłub. Wykryto w nim aż 800 otworów wymagających zatkania. Na szczęście udało się odnaleźć plany okrętu, na których były one zaznaczone. Niestety, wrak okazał się szczególnie pechowy. Pomimo wielu prób nie udawało się go podnieść z dna. Wydobyto go dopiero w 1930 roku.

Niezrażony pierwszymi niepowodzeniami Cox wyrwał morzu kolejne wielkie jednostki. W 1927 roku udało się z krążownikiem liniowym *Moltke*, rok później z *Seydlitzem*. W 1929 roku podniósł okręt liniowy *Kaiser* i lekki krążownik *Bremse*, w 1930 roku krążownik liniowy *Van der Tann*, a w 1931 roku okręt liniowy *Prinzregent Luitpold*.

Złomowanie wraków ze Scapa Flow rozczarowało Coxa. Okazało się bowiem nieopłacalne pod względem finansowym. Po ośmiu latach pracy zanotował 10 tys. funtów strat. Firma nieraz stała na granicy bankructwa. Zdarzały się wypadki, również śmiertelne (podczas prac zginęło 16 osób), nieustannie też trzeba było rozwiązywać problemy techniczne, z ja-

kimi nie miał do czynienia nikt dotąd. Podniesienie z głębokości 30 metrów okrętu o wyporności 20 tysięcy ton, byłoby nie lada wyzwaniem także w naszych czasach.

Wydobywanie wraków miało zaskakujące momenty, związane z przedmiotami z wnętrza niemieckich jednostek. W jednym z okrętów znaleziono np. zamknięty na cztery spusty sejf. Pracownicy Coxa prześcigali się w odgadywaniu, co może on kryć. Pieniądze? Kosztowność? Może tajne dokumenty, które zapomniano zniszczyć? Nie zgadł nikt. Okazało się, że w środku był zwykły nocnik.

Zarobić na Bayernie

Cox wycofał się ze Scapa Flow w 1932 roku. Nie oznaczało to jednak końca wydobywania niemieckich wraków z tego akwenu. Zajął się tym inna firma – Metal Industries. Jak się niebawem okazało, poradziła sobie znacznie lepiej niż poprzedniczka. Kluczem do sukcesu była analiza przyczyn finansowej porażki Coxa i umiejętność wyciągnięcia z niej wniosków..

Szefowie Metal Industries ograniczyli koszty, unowocześnili sprzęt i metody wydobywania wraków, zmniejszyli zatrudnienie, ale zwiększyli fachowość siły roboczej, przejmując najlepsze kadry Coxa & Danks. Skończyła się, jak bywało u Coxa, harówka po 18 godzin na dobę. Wprowadzono 48-godzinny tydzień pracy z dobrowolnymi nadgodzinami. Przyjęto mo-

tywacyjną zasadę, że w przypadku przeprowadzenia robót przy kosztach mniejszych od założonych, połowę zaoszczędzonych pieniędzy otrzymywali robotnicy jako premię do podstawowej pensji.

Metal Industries zajął się, jakbyśmy to dzisiaj powiedzieli, kompleksową obsługą projektu. Nie tylko wydobywał, ale również sam złomował i sprzedawał pozyskaną stal hutom w formie dostosowanej do ich procesów technologicznych.

Pierwszą, podniesioną w 1934 roku, przez tę firmę jednostką był okręt liniowy *Bayern*. Jego zezłomowanie okazało się wielkim sukcesem finansowym. Metal Industries osiągnęło to, czego nie był w stanie dokonać Cox & Danks. Szacowano, że wrak *Bayernu* da 22 tys. ton złomu. Pomyłono się zaledwie o 1,2 tys. ton. Surowiec sprzedano za prawie 113 tys. funtów. Po podliczeniu operacji wyszło, że firma zarobiła na niej na czysto 50 tys. funtów!

Co ciekawe, głównym odbiorcą stali pozyskiwanej w Scapa Flow stała się gospodarka niemiecka. Jej część posłużyła do ponownej budowy okrętów, tym razem już Kriegsmarine. Zaniepokoiło to brytyjską Admiralicję, która wprowadziła kontrolę eksportu złomu.

Metal Industries nie zasypywała gruszek w popiele. Co roku podnosiła z dna kolejne okręty liniowe – w roku 1935 *Königa Alberta*, w 1936 – *Kaiserina*, w 1937 – *Friedricha der Grosse* i w 1938 – *Grossera Kurfürsta*. Zaś w roku wybuchu kolejnej wielkiej wojny, krążownika liniowego *Derfflingera*. Ze względu na wzmożone zapotrzebowanie na złom, wywołane nasilającym się wyścigiem zbrojeń, tylko ze sprzedaży stali z *Friedricha der Grosse* uzyskano 130 tys. funtów.

Choć Metal Industries wróciła do Scapa Flow także po zakończeniu drugiej wojny światowej, to już nie na wraki niemieckiej floty. Siedem z nich leży tam wciąż, stanowiąc wielką atrakcję dla miłośników nurkowania (warto zajrzeć na www.scapamap.org).

A co stało się z głównym bohaterem naszego artykułu? Ernest Cox nie dorobił się co prawda na pozyskiwaniu złomu z niemieckich okrętów zatopionych w Scapa Flow, ale stał się sławny jako pionier wydobywania wraków. Jeździł z odczytami i dzielił się swoimi doświadczeniami z innymi. Zmarł w 1959 roku dożywając 76 lat.

Tomasz Falba

Andrzej Perepeczko



Moje kapitaństwo

Tamten statek był stary, nawet bardzo – jak na statek – stary, a ja byłem młody, nawet bardzo – jak na tuż powojennego absolwenta Szkoły Morskiej – młody. A działo się to wszystko w czasach niemal prehistorycznych, bo – bagatela – dokładnie sześćdziesiąt lat i pół roku temu.

Ale do rzeczy.

Zamustrowałem 7 lipca 1951 roku. Mieliśmy wyjść w daleki rejs za dwa dni, ale okazało się, że pęknięta koszulka jednego z cylindrów zapiekła się na amen i wyjście opóźniło się o tydzień. W ciągu zaś tego tygodnia poznałem dziewczynę, która przysłoniła mi wszystkie moje poprzednie sympatie i z którą spędziłem resztę długiego już życia (patrz „*Nasze Morze*” październik 2010).

Z Gdyni tedy wyszliśmy pod balastem dopiero 16 lipca, a w trzy dni potem ugrzęźliśmy na dobę na redzie Kopenhagi z powodu... kolejnej awarii i towarzyszącemu jej wypadkowi (patrz „*Nasze Morze*” maj 2010).

Jak wynika z powyższego, rozpoczynający się rejs nie zapowiadał się radośnie, bo prędkość była raczej znikoma, za to awarie wprost przeciwnie.

Na tamten statek zamustrowałem jak pełny motorzysta. Był to trzeci już stopień w marynarsko - mechanicznej karierze po ukończeniu Morskiej Szkoły, po praktykancie maszynowym i palaczu na węgiel (patrz „*Nasze Morze*” sierpień 2011).

Do Gibraltaru dowleliśmy się w sobotę 28 lipca o godzinie 11. Szczęście nam tym razem dopisywało, stawaliśmy po drodze w dryfie z powodu awarii jedynie dwa razy.

„The Rock”, czyli „Skala” – jak Anglicy nazywają Gibraltar – powitała nas słoneczną, podzwrotnikową pogodą i robiącym wrażenie potęgą urokiem.

Wbrew pesymistycznym przewidywaniom, uzyskaliśmy zezwolenie wyjścia na ląd. Mimo nieoficjalnej co prawda, ale istniejącej zimnej wojny między Związkiem Radzieckim, w tym i Polski Ludowej, a resztą świata. A dodatkowym przeciwwskazaniem – jak rozumowaliśmy – był fakt, że Gibraltar to niezwykle ważny punkt strategiczny brytyjskiego imperium w rejonie Śródziemnego Morza. Z nielicznych w owym czasie książek o niedawno ukończonej wojnie na morzu wiedziałem, że właśnie dzięki Gibraltarowi i Malcie wojna w tym rejonie miała w rezultacie korzystny dla Sprzymierzonych przebieg.

Tak więc podstawioną motorówką udaliśmy się – wolni od wacht czy służb – na ląd. Analizując później przyczyny takiej łaskawości gibraltarskich władz doszliśmy do wniosku, że stało się to dzięki osobistym koneksjom naszego kapitana, który całą wojnę przepływał w konwojach i miał przyjaciół i znajomych na całym świecie, a więc zapewne także w Gibraltarze.

Z przystani, gdzie dobiliśmy, było blisko do centrum. Zresztą tam nigdzie nie jest daleko, szczególnie dla naszych młodych nóg.

Przez Queenswall Street i Linell Road, wzdłuż pięknie utrzymanego parku dotarliśmy wiedzeni marynarskim instynktem, do głównej ulicy Main Street. Tam zostaliśmy oszołomieni dziesiątkami sklepów i straganów, pełnych wszelakiego dobra, niedostępnego podówczas dla obywateli państw znajdujących się

po znacznie biedniejszej, choć niewątpliwie słuszniejszej ideologicznie stronie żelaznej kurtyny, dzielącej dość skutecznie dwa światy.

Przy Main Street mieściła się większość głównych budynków miasta i kolonii, a mianowicie pałac gubernatora, naprzeciwko którego lśniły dwa raczej stare, może z epoki Nelsona lub jeszcze starsze, chyba mosiężne działa okrętowe sporego kalibru, katedra St. Mary, ratusz itp., itd. . .

Szliśmy we trójkę, cieszyliśmy oczy pięknymi widokami, pióropuszcami smukłych palm, soczystą zielenią typowo angielskich, starannie przystrzyżonych trawników i górującej nad Gibraltarem, wyniosłej, budzącej podziw i szacunek Skały.

Ponieważ szliśmy na Morze Czarne, do Noworosyjska, po pełnookrętowy ładunek zboża, za radą doświadczonych w międzynarodowym handlu starszych kolegów, nabyliśmy za zarobioną dotychczas w rejsie niewielką, niestety, ilość wymiennej waluty rozmaite artykułki, które podobno „szły” od ręki w kraju o przodującej na świecie produkcji wszelakich dóbr, jak informowała nasza krajowa prasa.

Po dość intensywnym targu stałem się właścicielem kilku par nylonowych pończoch, kilku bardzo czerwonych szminek firmy Max Factor i dwóch sporych chust na głowę lub ramiona kobiece o jaskrawych obrazkach corridy. Wystarczyło jeszcze resztek fortuny na butelkę wina na trójkę i trochę czasu na wspięcie się serpentyną Charles V Road na zbocze Skały, skąd roztaczał się piękny widok na cały półwysep, zatokę, cieśninę i Hiszpanię z jednej, a zamglone nieco brzegi Afryki z drugiej strony.

Świat jest naprawdę piękny! – taka „odkrywcza” myśl płała mi się w dwudziestoletniej głowie.

Czas jednak biegł nieubłaganie i trzeba było z żalem wracać na statek. Starsi i bardziej doświadczeni członkowie załogi targali – oprócz biznesu – spore kanisterki taniego, hiszpańskiego wina.



Z Gibraltaru wychodziliśmy na mojej wieczornej wachcie. Manewry były nieskomplikowane, jak zazwyczaj przy schodzeniu z kotwicy i po kilkunastu minutach nadszedł z mostku rozkaz „cała naprzód” oboma silnikami.

Na tamtym statku był zwyczaj podawania na mostek co godzinę stanu liczników obu silników, a obowiązek ten scedował drugi mechanik na mnie, jako absolwenta – bądź co bądź – Szkoły Morskiej, chociaż na razie jedynie motorzysty.

- Musisz się przyzuczać - twierdził przy wielu okazjach drugi majster, dobry mechanik, choć może nieco oryginalny w niektórych sądach i poczynaniach. Na jego usprawiedliwienie należy jednak wspomnieć, że prawie całą swą morską karierę w okresie międzywojennym przesłużył w Marynarce Wojennej. A to nie pozostaje bez skutków.

Zatem o kolejnej pełnej godzinie podszedłem do rury głosowej, zwanej przez nas „szprechrurą”, wyciągnąłem tkwiący w niej gwizdek i potężnie dmuchnąłem.

Tu ewentualnemu Czytelnikowi należy się wyjaśnienie. Otóż na tamtym starym statku nie było telefonów, a kontakt maszynowni na mostek i odwrotnie odbywał się poprzez mosiężną rurę, zakończoną po obu końcach szerokim lejkiem i zatkaną gwizdkiem.

Po dmuchnięciu przyłożyłem ucho do lejka i oczekiwałem odzewu jednego z trzech wachtowych na mostku, czyli trzeciego oficera i dwóch marynarzy.

Zazwyczaj słyszałem prawie natychmiast głośnie: „mostek słucham!”, tym razem jednak „szprechrura” milczała.

Dmuchałem raz jeszcze i znowu cisza. Kompletna cisza.

- Panie Drugi - zameldowałem. - Mostek nie odpowiada.

- Jak to nie odpowiada? - drugi mechanik natychmiast zdenrowował się, jak to miał zresztą w zwyczaju. - Co to znaczy nie odpowiada? - walnął z całej siły pięścią w pulpit.

Nic to jednak nie pomogło, jak zresztą należało się spodziewać i w dalszym ciągu brak było jakiegokolwiek kontaktu maszynowni z mostkiem. A także odwrotnie.

- Leć biegiem na górę i zobacz co się tam, do diabła dzieje!!! - wrzasnął Drugi.

Poleciałem biegiem i ... zobaczyłem. W kabinie nawigacyjnej rozgłośnie chrapał trzeci oficer. Głowę ułożył bardzo wygodnie na generalnej mapie Morza Śródziemnego. Obok leżały ekierki i nawigacyjne cyrkle.

- Panie Trzeci! - szarpnąłem go bezceremonialnie za ramię. - Panie Trzeci!

Podniósł głowę i spojrzał na mnie dość mętym wzrokiem, wyraźnie zdziwiony i wręcz oburzony.

- Jaki kurs, panie Trzeci? - szarpałem go w dalszym ciągu.

- TAK TRZYMAĆ!!! - huknął nagle i najwyraźniej zmęczony tym wysiłkiem ułożył się wygodnie na mapie.

Wskoczyłem do sterówki, gdzie wachtowy marynarz tkwił przy sterze. Tkwił to może jednak było nie całkiem dokładne określenie, bo sternik wisiał na kole sterowym i spał smacznie w tej pozycji. Od czasu do czasu głowa opadała mu na szprychy koła i w zależności od tego gdzie dokładnie, statek nasz zataczał łagodny łuk w lewo lub prawo. Nogi drugiego wachtowego wystawały ze skrzyni na flagi.

Przeżony nie na żarty wyskoczyłem na skrzydło. Wokoło ciemno było jak ... , mniejsza o porównania, na niebie migotały gwiazdy, a znacznie niżej błyskały jakieś światełka. Białe, zielone i czerwone.

- Rany boskie! - zorientowałem się. Rybacy!! – i włosy zjeżyły mi się na głowie.

- Jaki kurs? I gdzie my jesteśmy, i dokąd płyniemy? – tłuło mi się po głowie.

Spojrzałem na kompas. Leżało nieopodal EAST, a więc chyba w głąb Morza Śródziemnego.

Ale, ale - mruknąłem - czy aby my jesteśmy na Śródziemnym? Przecież te pijaki mogły wypłynąć na Atlantyk przez Cieśninę, a potem dopiero położyć się na east i teraz płyniemy „cała naprzód” dziobem w brzeg Hiszpanii lub Afryki.

Znowu wyskoczyłem na skrzydło i spojrzałem w górę na rozgwieżdżone niebo. Tam – na szczęście było w porządku. Wielki Wóz tkwił na swoim stałym miejscu. Przypomniały mi się wiadomości z kursu żeglarskiego i błyskawicznie zlokalizowałem Gwiazdę Polarną.

- Jeżeli tam jest Północ, to kompas działa - ucieszyłem się. Ale co z tego?

Wpadłem do sterówki i próbowałem obudzić sternika, który z każdym oddechem rozsiewał woń raczej zdecydowanie koktajlową, ale budzić się nie zamierzał. Na skutek moich wysiłków oderwał się w końcu od koła sterowego i łagodnie skłarował na podłodze.

Stanąłem sam na sterze i sprowadziłem statek na kurs dokładnie 90°.

Przez moment byłem niezwykle dumny z mojej decyzji, ale po chwili zadałem sam sobie pytanie:

- CO DALEJ?

Przecież, prawdę mówiąc, absolutnie nie miałem bladego pojęcia, gdzie w tej chwili jesteśmy, to znaczy statek, cała załoga i JA.

W tym samym momencie dotarło do mnie, że oto zupełnie przypadkiem zostałem de facto KAPITANEM tego statku i że to JA podejmuję decyzje i że tylko ode mnie...

Co za cholernie niezwykła sytuacja! Ja, zaledwie motorzysta, co prawda absolwent Szkoły Morskiej, ale dopiero sprzed roku i w dodatku Wydziału Mechanicznego, zostałem nagle kapitanem dużego, pełnomorskiego statku.

Właściwie powinienem dać znać Drugiemu, co za burdel na mostku – zreflektowałem się. Ale właściwie po co się spieszyć? – pomyślałem. Tu wszystko, dzięki MNIE, w porządku, nie ma co panikować. Może przedłużyć swoje przypadkowe, ale jakże atrakcyjne kapitaństwo? Będzie co opowiadać...

W ciemności śródziemnomorskiej nocy błysnęły mi cztery złote paski i kotwica na granatowych pagonach białej koszuli i równie złote, dębowe liście na daszku czapki...

W tym momencie dostrzegłem dość daleko przed dziobem po prawej burcie regularne błyski światła. Coś jakby oddalony reflektor sygnałowy.

Krótki..., długi..., długi..., krótki – błyski układały się w logiczną całość.

- Ba, ale o co chodzi? I co się dzieje???

Doskoczyłem do „szprechrury” i dmuchnąłem.

- Drugi mechanik - usłyszałem się w lejku.

- Panie Drugi! - krzyknąłem uradowany, że na tym cholernym statku nie jestem zupełnie sam - tu na mostku praktycznie nie ma nikogo!

- Jak..., jak to? - usłyszałem nerwowy głos Drugiego.

- Tu cała wachta jest dead! Zalani w trupa - wyjaśniłem.

- A... a kto jedzie?

- Ja - odpowiedziałem z pewną nutką dumy.

- Ty, to leć biegiem. Zbudź kogoś z oficerów lub

Starego!

- Kiedy nie mogę.

- Co znaczy nie mogę? To rozkaz! - wrzasnął drugi mechanik.

- Bo przed nami jakiś statek, może rybak i coś od nas chce. A ja muszę tu uważać.

- To siedź tam na razie. A ja wysyłam asystenta po drugiego oficera. Uważaj i trzymaj się.

- Rozkaz, panie Drugi! - i w tej chwili skończyło się moje krótkotrwałe kapitaństwo.

Po chwili na mostek wpadł drugi oficer w piżamie. Spojrzał na spią wachtę i na mnie przy sterze, wybiegł na skrzydło, rzucił okiem na kompas i krzyknął do mnie

- TAK TRZYMAĆ!!!

- Aye, aye, sir! - odezwałem się już całkiem spokojnie i mocno ująłem szprychy koła sterowego.

Gdy na mostku pojawił się marynarz z następnej wachty oddałem mu koło z ulgą. Ale prawdziwą ulgę poczułem dopiero wtedy, gdy w maszynowni ogarnął mnie panujący tam, jakże znajomy i wręcz swojski zaduch i hałas.

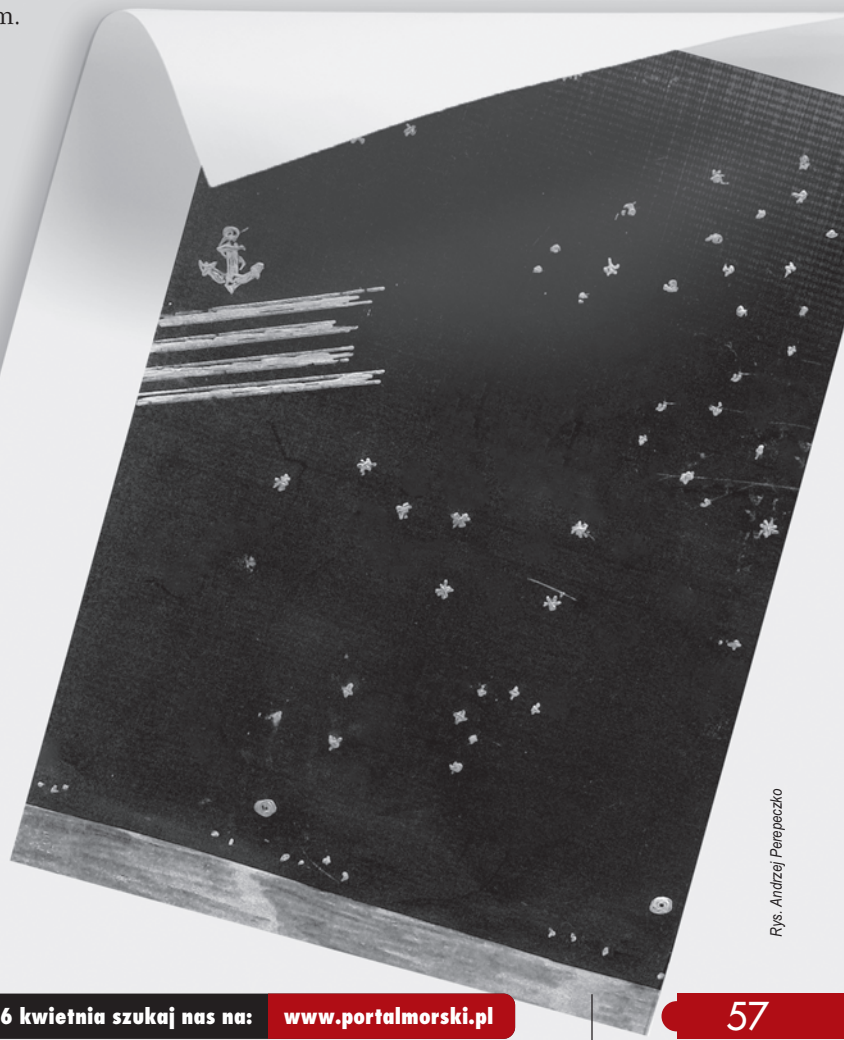
30.12.2011

PS 1 Gdy to wspomnienie sprzed sześćdziesięciu już lat ukaże się na kartach „Naszego Morza” będzie to już dziwnym zbiegiem okoliczności **SZEŚĆDZIESIĄTA OPOWIEŚĆ MÓRZ POPOŁUDNIOWYCH.**

A a propos „kapitaństwa”, uważam za słuszne zacytowanie w tym miejscu małego fragmentu z książki Józefa Conrada Korzeniowskiego „Gra losu”:

...Kapitan na morzu jest istotą daleką i niedostępną, który jest jeden i niezależny od nikogo, odpowiedzialny tylko przed siłami niewidzialnymi i tak odległymi, że (...) można je uważać za nadprzyrodzone.

PS 2 Kapitan Jerzy O. zdegradował trzeciego oficera do marynarza, a obu marynarzy na chłopców pokładowych, a po powrocie do kraju cała trójka wyleciała z pracy. Mnie „w nagrodę” kapitan zaproponował wybór trasy: przez Cieśninę Meksykańską lub wzdłuż południowych brzegów Sycylii. Wybrałem przez Cieśninę, bo chciałem zobaczyć Etnę.



Rys. Andrzej Perepczko



Worek Karnickiego



„Marynarski worek wspomnień”,
Borys Karnicki,
Oficyna Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl), str. 177,
seria z kotwiczką

Ta książka to absolutna klasyka. Borys Karnicki, legendarny dowódca okrętu podwodnego *Sokół*, jednego z tzw. straszliwych bliźniaków, opowiada w niej o swojej służbie. Ukazująca się z logo „*Naszego MORZA*” na okładce publikacja zawiera sceny, które na stałe już weszły do kanonu polskiej, wojenno-morskiej literatury wspomnieniowej, jak choćby opis wejścia *Wilka* do bazy w Scapa Flow po jego słynnej ucieczce z Bałtyku w 1939 roku. Nikogo więc nie trzeba chyba zbytnio zachęcać, aby zajął się workiem Karnickiego i wydobył stamtąd coś dla siebie. Starsi, którzy już tę książkę znają, mogą ją sobie przypomnieć, młodszy zaś ją poznać. Żadna z grup nie będzie żałować. „*Marynarski worek wspomnień*” to bez dwóch zdań lektura obowiązkowa dla wszystkich interesujących się dziejami polskiej floty wojennej podczas drugiej wojny światowej.



W pościgu



„W pościgu za Bismarckiem”,
Eryk Sopoćko,
Oficyna Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl), str. 175,
seria z kotwiczką

Eryk Sopoćko był oficerem Polskiej Marynarki Wojennej. Miał szczęście być świadkiem wielu historycznych wydarzeń. Podczas drugiej wojny światowej odbył patrol na pokładzie legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł*, służył też na brytyjskim pancerniku *Rodney* podczas zatopienia *Bismarcka*. Z obu wydarzeń zostawił bezcenne relacje w postaci książek: „*Patrole Orła*” oraz „*W pościgu za Bismarckiem*”. Obie książki wydane zostały przez Oficynę Wydawniczą Finna z logo „*Naszego MORZA*” na okładkach. Wielkie brawa należą się wydawnictwu za pomysł wznowienia publikacji. Szczególnie, że obie napisane są z niezwykłym talentem. Zanim Sopoćko zatonął wraz z *Orkanem* storpedowanym przez U-Booty na Północnym Atlantyku, uchodził za nadzieję polskiej literatury wojenno-morskiej. Lektura jego książek całkowicie potwierdza tę opinię. Aby się o tym przekonać wystarczy po nie sięgnąć, do czego gorąco namawiamy.



Ku pamięci



„Niezlomny. Autobiografia komandora Zbigniewa Węglarza”,
Zbigniew Węglarz,
Oficyna Wydawnicza Finna
(www.finna.com.pl),
Instytut Pamięci Narodowej, str. 187,
seria z kotwiczką

Zbigniew Węglarz należał do najbardziej szanowanych oficerów polskiej floty wojennej. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej opuścił Polskę na pokładzie *Burzy*, z którą przeszedł do Wielkiej Brytanii. Później służył na niszczycielach: *Piorun* i *Błyskawica*, uczestnicząc m.in. w kampanii norweskiej czy lądowaniu aliantów na Sycylii. Po wojnie wrócił do kraju. Aresztowany w 1950 roku, poddany okrutnemu śledztwu, nie przyznał się do udziału w rzekomym spisku. Skazany na 8 lat więzienia, przesiedział prawie pięć, uzyskując jednak w końcu rehabilitację. Do Marynarki Wojennej już nie wrócił. Pływał na statkach handlowych. Zmarł w 2007 roku. Jego wspomnienia, które ukazały się z logo „*Naszego MORZA*” na okładce, zasługują na najwyższą uwagę. Miał rację wydawca dając im tytuł „*Niezlomny*”.



Lekarz z Westerplatte



„Lekarz z Westerplatte. Major Mieczysław Mikołaj Słaby 1905-1948”,
Krzysztof Zajęczkowski,
Agencja Wydawnicza CB
(www.cbwydawnictwo.home.pl),
str. 240

Krzysztof Zajęczkowski wydał niedawno znakomitą książkę o komandorze Zbigniewie Przybyszewskim, której pojawienie się anonsowaliśmy na naszych łamach. Chcielibyśmy teraz przedstawić jego inną publikację, poświęconą lekarzowi Wojskowej Składnicy Tranzytowej na Westerplatte, majorowi Mieczysławowi Mikołajowi Słabemu, dodajmy od razu, równie interesującą. Major Słaby został w 1948 roku zamordowany podczas śledztwa prowadzonego wobec niego przez wojskową bezpiekę. Podejrzenia wobec niego były wymyślone. Musiało minąć kilkadziesiąt lat, aby można było napisać całą prawdę o tej sprawie. Cieszyć się należy, że są ludzie, którzy odważnie badają zbrodnie systemu komunistycznego w naszym kraju. Majorowi Słabemu życia to co prawda nie zwróci, ale na pewno odda należny mu hołd. Należny, bo jak skrupulatnie dowodzi Zajęczkowski, zasłużył na to całym swym życiem.



Naprzód!



„Fram w Arktyce”,
Fridtjof Nansen, Wydawnictwo SEL
(www.wydawnictwosel.pl),
str. 292

Fridtjof Nansen to legenda badań polarnych, jeden z najsłynniejszych badaczy Arktyki, człowiek uhonorowany Pokojową Nagrodą Nobla. W 1893 roku wyruszył w niezwykły rejs równie niezwykłym statkiem *Fram* (co po norwesku oznacza *Naprzód*). Żaglowiec został zbudowany specjalnie na wyprawę w rejony polarne i uchodzi za szczytowe osiągnięcie światowego szkutnictwa. Dzięki swojej nowatorskiej konstrukcji jednostka ta, pod wpływem naporu lodu, była wypychana do góry, unikając w ten sposób zmiążdżenia. Przez trzy lata *Fram* dryfował w okolicach bieguna północnego. Nie udało mu się jednak tam dotrzeć. Wtedy Nansen, wraz z jednym z towarzyszy, wyruszyli w jego kierunku pism zaprzęgiem... Gdyby nie fakt, że to prawdziwa historia, można by pomyśleć, że to początek scenariusza filmu sensacyjnego. Czy może być lepsza rekomendacja dla zapoznania się z tą książką? „*Fram w Arktyce*”, relacja z ekspedycji, okraszona została oryginalnymi zdjęciami. Tej klasycznej pozycji nie wypada nie znać.



Kolonista Szolc



**„Żegluga wzdłuż
wybrzeży zachodniej Afryki”,**
Stefan Szolc-Rogoziński,
Wydawnictwo Ciekawe Miejsca.net
(www.ciekawe-miejsca.net),
str. 239

Na łamach „*Naszego MORZA*” zawsze gorąco witaliśmy wszelkie wznowienia i reprinty książek wydanych dawno temu, a potem zapomnianych. Tak jest i tym razem. „*Żegluga wzdłuż wybrzeży zachodniej Afryki*” ukazała się bowiem po raz pierwszy 126 lat temu! Nigdy nie była ponownie wydana. Niech żałują ci, co nie wpadli na ten pomysł, a wydawnictwu Ciekawe Miejsca.net gratulujemy. Książka pióra jednego z największych polskich podróżników i odkrywców, Stefana Szolc-Rogozińskiego, zawiera opis jego rejsu z Europy do Afryki Zachodniej na żaglowcu *Łucya-Małgorzata* odbytego w latach 1882-1883, a więc w czasach, kiedy państwa naszego nie było na mapach. Szolc-Rogoziński nie tylko chciał zbadać nieznanne jeszcze wtedy rejony Czarnego Łądu, ale też marzył o założeniu w Kamerunie polskiej kolonii. Lektura jego relacji sprawi wielką przyjemność wszystkim, którzy nie znają tej historii.



Wybawiony



**„Niezlomny. Opowieść o przetrwaniu,
sile ducha i wybawieniu”,**
Laura Hillenbrand,
Społeczny Instytut Wydawniczy Znak
(www.znak.com.pl), str. 440

Niesamowita, pełna ciepła i optymizmu opowieść o życiu pewnego Amerykanina - Louisa Zamperiniego, który przez całe życie musiał walczyć z przeciwnościami. W młodości, o mały włos, nie został bandytą. Na szczęście trafił do... drużyny olimpijskiej. Podczas drugiej wojny światowej, będąc w załodze bombowca, został zestrzelony nad Pacyfikiem. Przez 47 dni dryfował w oceanie pełnym rekinów, ostrzeliwany przez samoloty wroga. Powinien umrzeć, ale przeżył. Cudem wyłowiony z wody, przeszedł piekło japońskich obozów. Po wojnie także miał pod górkę. Jego największym wrogiem okazał się on sam. Na szczęście wszystko skończyło się dobrze. Zamperini wygrał wszystkie batalie w swoim życiu. Stał się przykładem dla innych. Umiejętnie spisana przez Hillenbrand, daleka jednak od ckliwości, biografia tego człowieka działa lepiej niż niejeden antydepresant. Polecamy!



Rosja-Gruzja



**„Międzynarodowe Prawo Humanitarne.
Konflikt rosyjsko-gruziński
w 2008 roku. Tom II”,**
Wydawnictwo Akademickie Akademii
Marynarki Wojennej w Gdyni
(www.amw.gdynia.pl), str. 235

Nie samą odległą historią polski miłośnik morza powinien żyć. Warto interesować się tym, co się dzieje współcześnie, warto to analizować. Dlatego polecamy tę publikację. Drugi tom „*Międzynarodowego Prawa Humanitarne*” zawiera m.in. sześć obszernych artykułów poświęconych głośnemu konfliktowi rosyjsko-gruzińskiemu sprzed zaledwie czterech lat. Dla zainteresowanych sprawami wojenno-morskimi szczególnie ciekawy będzie zapewne materiał poświęcony działaniom rosyjskich sił morskich podczas tej wojny. Z przedstawionych analiz jasno wynika, że zostały one zaplanowane przez Federację Rosyjską, a „pretekstu niezbędnego do zbrojnego uderzenia dostarczyła umiejętnie sprowokowana Gruzja”. To ważny wniosek, nie raz umykający w informacyjnym szumie wywoływanym przez media, które są ważnym składnikiem otaczającej nas rzeczywistości, także w kontekście konfliktów zbrojnych. Jeden z artykułów publikowanych w tym tomie jest poświęcony właśnie tej sprawie.

Wydarzenia i imprezy morskie w 2012

CZERWIEC

Maritime Mix - London 2012 Cultural Olympiad by the Sea

do sierpnia 2012 | różne lokacje - rejon Weymouth, Bournemouth i okolice, Wielka Brytania

„Kulturalna Olimpiada nad Morzem” - cykl imprez kulturalnych o tematyce morskiej lub w nadmorskiej scenarii (np. wystawy i performance na plaży, w porcie, itp.).

info: www.maritimemix2012.com

Baltops 2012

01-04.06.2012 | Port wojenny i handlowy, Gdynia

Nie podano jeszcze szczegółów, ale można się spodziewać, że będą wówczas przebywać w porcie gdyńskim okręty biorące udział w ćwiczeniach Baltops 2012.

info: www.mw.mil.pl

Dzień otwarty lodołamacza *Polarstern*

03.06.2012, godz. 10.00-17.00 | Lloyd Werft - Bremerhaven, Niemcy

„Open Ship” - dzień otwarty, a więc możliwość zwiedzania statku naukowo-badawczego, a zarazem lodołamacza *Polarstern* należącego do Alfred-Wegener-Institut.

info: www.awi.de

Posidonia 2012

04-08.06.2012 | Metropolitan Expo Centre - Ateny, Grecja

Posidonia - The International Shipping Exhibition. Najważniejsze targi i konferencja branży żeglujowej.

info: www.posidonia-events.com

Dni Morza nad Wełtawą

05.06.2012 | Praga

Dni Morza w Pradze - impreza mająca na celu promocję polskich firm związanych z gospodarką morską, zaprezentowanie możliwości handlowych oraz umożliwienie zawierania bezpośrednich kontaktów z czeskimi przedsiębiorcami, szczególnie w kontekście oferty naszych portów dotyczącej obsługi ruchu tranzytowego.

info: www.kigm.pl

Rendez-Vous Naval

07-10.06.2012 | Port - Quebec, Kanada

Zlot okrętów wojennych (głównie grupy Standing NATO Reaction Force Maritime Group 1 - SNMG 1). Możliwość zwiedzania okrętów. Festyn portowy. Przy okazji tego wydarzenia planowany jest także m.in. zlot użytkowników i fanów społecznościowo-fotograficznego serwisu internetowego Shipspotting.com („Shipspotting Reunion”).

info: www.rendezvousnaval.com/en/home

Chrzest wycieczkowca *Hamburg*

08.06.2012 | Hamburg, Niemcy

Niecodzienna uroczystość nadania nowego imienia znanemu na rynku cruisingowym statkowi (odwiedzającego nieraz także Gdynię) - *C. Columbus* na *Hamburg*, co wiąże się ze zmianą barw armatorskich (właściciela) statku z Hapag-Lloyd Kreuzfahrten na Pplantours Kreuzfahrten.

info: www.plantours-partner.de

Dni Morza Sail Szczecin 2012

08-10.06.2012 | Szczecin

Dni Morza w Szczecinie. Główny nacisk przy ich organizacji kładziony jest na imprezy kulturalne (darmowe koncerty popowe czy rockowe) i festyny oraz „wielki pokaz sztucznych ogni”, nie związane z morzem i popularyzacją znaczenia morza, portu, gospodarki morskiej... Mają jednak odwiedzić Szczecin duże żaglowce (przynajmniej *Fryderyk Chopin* oraz *Kapitan Borchardt*) i okręty wojenne MW RP, które najprawdopodobniej będą udostępnione do zwiedzania. W planie jest też jarmark marynistyczny i zlot oldtimerów.

info: www.szczecin.pl

Urodziny *Daru Młodzieży*

23.06.2012 | Akademia Morska / port Gdynia

Jubileusz 30. rocznicy podniesienia biało-czerwonej bandery na szkolnym żaglowcu *Dar Młodzieży*.

info: www.am.gdynia.pl

Otwarcie Muzeum MW

23.06.2012 | Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia

Na dzień 23 czerwca zapowiadane jest uroczyste otwarcie nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej.

info: www.muzeummw.pl

Dni Morza w Gdyni

25.06.2012 | Gdynia

Różne wydarzenia związane z centralnymi obchodami Dni Morza.

info: www.gdynia.pl

Balt-Military-Expo

27-29.06.2012 | Międzynarodowe Targi Gdańskie - Gdańsk

Bałtyckie Targi Militarne są ściśle związane z morzem i jego wybrzeżem. Ich celem jest prezentacja najnowocześniejszych rozwiązań logistycznych i sprzętowych służących obronności, bezpieczeństwu oraz ratownictwu na morzu i wybrzeżu. Od wielu lat stanowią specjalistyczne forum wymiany poglądów i doświadczeń na temat osiągnięć morskiej myśli technicznej.

W ramach imprez towarzyszących odbędzie się m.in. V edycja międzynarodowej konferencji NATCON, współorganizowana przez OBR CTM SA, Akademię Marynarki Wojennej oraz Międzynarodowe Targi Gdańskie SA, obejmująca zagadnienia z obszaru wojskowej techniki morskiej, ochrony morskiej infrastruktury krytycznej oraz bezpieczeństwa na morzu, w tym ratownictwa morskiego.

info: www.baltmilitary.pl

TOC Events Europe

12.06.2012 | Antwerpia, Belgia

Konferencja i wystawa poświęcona portom, terminalom, przedsiębiorstwom żegludowym i całemu łańcuchowi transportowo-logistycznemu zawierającemu obrót portowo-morski.

info: www.tocevents-europe.com**Dni Portu Terneuzen**

22-24.06.2012 | Terneuzen, Holandia

Terneuzen to jeden z ulubionych portów nie tylko holenderskich shiploverów. Można tam obserwować spory ruch statków, jedną drogą wodną zdążający do Antwerpii, a drugą - przez śluzy w samym Terneuzen - przez kanał do Gandawy. Co roku odbywa się tam dodatkowa atrakcja przyciągająca miłośników statków i spraw morskich - dni portu Terneuzen. Festyny i jarmarki morskie, dni otwartych bram w porcie, złoty jednostek pływających uzupełniane są o takie atrakcje, jak np. przejażdżki holownikami lokalnych firm holowniczych lub loty helikopterem nad portem i kanałami.

info: www.havendagen-terneuzen.nl**Boston Harborfest 2012**

28.06-04.07.2012 | City Hall i otoczenie, port, dawna stocznia (Charlestown Navy Yard) - Boston, USA

Festyn morski i portowy głównie o charakterze historyczno-edukacyjnym i patriotycznym. Imprezy i rekonstrukcje historyczne związane z okrętem USS *Constitution*.

info: <http://bostonharborfest.com>**Spirit of the Sea Festival**

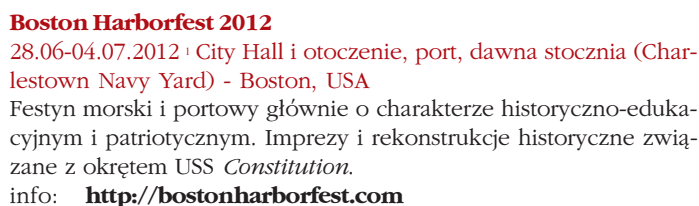
30.06-15.07.2012 | Weymouth i Portland, Wielka Brytania

Festiwal - cykl imprez służących celebracji związków regionu z morzem. Wydarzenia sportowe, kulturalne, rozrywka, m.in. regaty łodzi wiosłowych, Dorset Seafood Festival (festiwal ryb i owoców morza: 7-8 lipca), etc.

info: <http://spiritofthesea.org.uk>**Wochenende an der Jade**

28.06-01.07.2012 | Wilhelmshaven, Niemcy

Weekend nad zatoką Jade. Festiwal portu i statków. Statki i okręty udostępnione do zwiedzania lub do odbycia na nich krótkich wycieczek. Wochenende an der Jade to urozmaicony festiwal morski i portowy, mniejszy, ale podobny w charakterze i programie do „Urodzin Portu Hamburg”, rotterdamkich „Wereldhavendagen” czy bremeńskiego tygodnia morskiego.

info: www.wochenendeanderjade.de**Kongres historyków morskich**

02-06.07.2012 | klasztor Het Pand - Gandawa, Belgia

Kongres historyków morskich (6th International Congress of Maritime History) organizowany przez International Maritime Economic History Association na Uniwersytecie Ghent.

info: www.imeha2012.ugent.be**175-lecie P&O**

03.07.2012 | Southampton, Wielka Brytania

Poza innymi atrakcjami, tego jednego dnia będzie można zobaczyć w jednym porcie wszystkie siedem wycieczkowców armatora P&O Cruises, które zbiorą się tam dla uczczenia niemal dwóch wieków zasłużonej, bogatej w tradycje brytyjskiej kompanii żegludowej P&O.

info: <http://175.pocruses.com>**Les Tonnerres de Brest 2012**

13-19.07.2012 | Brest, Francja

Wielki festiwal morski i zlot żaglowców. W tym roku obchodzący 20-lecie. Spośród „tall ships” spodziewana jest obecność następujących żaglowców: *Hendrika Bartels*, *Loth Lorien*, *Minerva*, *Cu-aubtémoc*, *Tolkien*, *Regina Maris*, *Swaensborg*, *Kruzensbtern*, *Gotheborg*, *Sedov*, *Stad Amsterdam*, *Statsraad Lehmkuhl*.

info: www.lestonnerresdebrest2012.fr/en**Dzień otwarty portu wojennego Brugii**

09-10.07.2012 | Port wojenny w Zeebrugge (Brugii)

Dzień otwarty w bazie marynarki wojennej w Brugii - impreza (w swej 31. edycji) organizowana w roku obchodów 70-lecia belgijskiej marynarki wojennej - o pełnej nazwie: „International Welcoming Day Marine Harbour Zeebrugge 2012” (Internationale Opendeur van de Marinebasis Zeebrugge). W zlocie uczestniczyć będą m.in. okręty z USA (niszczyciel rakietowy USS *Ramage*), Algierii, Łotwy (patrolowiec *SWATH Skundra*) i - oczywiście najliczniej reprezentowane - belgijskie.

info: www.mil.be**Alandzkie Dni Morza**

17-22.07.2012 | port Mariehamn, Wyspy Alandzkie

Åland Sea Days (Ålands Sjödagar) 2012 - duża impreza morska i kulturalna. Regaty i zlot jednostek pływających, w tym oldtimerów, koncerty szantowe, festyny, jarmarki rękodzielnicze, etc.

info: <http://personal.inet.fi/surf/sjokvarteret/pdf/program.pdf>**Festiwal portowy w Nagoya**

trzeci poniedziałek lipca | pirs Garden Pier i okolice - port Nagoya, Japonia

Nagoya Port Marine Day Festival - impreza głównie o charakterze edukacyjnym, promująca port i jego znaczenie dla gospodarki regionu i kraju oraz dla każdego. Celebrowanie morza, od którego zależy pomyślność i bogactwo miasta. Wystawy, jarmarki, festyny, pokazy fajerwerków w porcie.

info: www.worldtravelguide.net/nagoya/nagoya-port-marine-day-festival**Kotka Maritime Festival**

26-29.07.2012 | port w Kotce, Finlandia

Największy fiński festiwal morski - festyn i jarmark portowy (nautyczny i z gadżetami morskimi), zlot jednostek pływających (w tym np. zabytkowych lodołamaczy), z możliwością ich zwiedzania. Edukacyjno-morskie konkursy dla dzieci, morski festyn popularno-naukowy, etc.

info: www.meripaivat.com

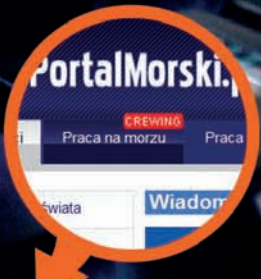
Ewentualne uzupełnienia i uaktualnienia powyższej listy oraz zapowiedzi wydarzeń w dalszych miesiącach roku 2012 publikować będziemy na stronie www.naszemorze.com.pl / www.portalmorski.pl

Zebrał i opracował: **Piotr B. Stareńczak**

Praca na morzu i na lądzie

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
PODDŻWIGNICOW

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
PUMPMAN
OILER
COOK
STEWARD



PortalMorski.pl



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

international conference on
maritime security and defence

MS&D

global maritime
environmental congress

gmec

25TH



SMM

smm-hamburg.com



53° 33' 47" N, 9° 58' 33" E
hamburg

keeping the course

4-7 sept 2012

hamburg



Hamburg Messe

Ufi
Approved
Event

Dzisiaj dwa kolejne statki największego naszego armatora - Polskiej Żeglugi Morskiej ze Szczecina. Należą do ambitnego, realizowanego w ostatnich latach programu inwestycyjnego służącego odnowie floty. Ekonomiczne realia zmusiły PŻM do budowy statków na Dalekim Wschodzie, ale część z nich zaprojektowano w Polsce. Wszystkie są bogato wyposażone, także w urządzenia najlepszych marek, produkcji zachodnioeuropejskiej i polskiej.

Mazowsze (IMO 9386914)
- udźwigowiony masowiec
klasy *handy-size*,
zbudowany w 2009 roku,
przedstawiciel długiej,
udanej serii PŻM z chińskiej
stoczni Xingang Shipbuilding
Heavy Industry;
nośność 38 056 t,
długość 189 m,
szerokość 29 m,
zanurzenie 10,7 m.



Fot. PŻM

Giewont (IMO 9452593)
- masowiec *panamax* /
kamsarmax, przedstawiciel
serii największych statków
znajdujących się obecnie
we flocie PŻM i wszystkich
polskich armatorów,
zbudowany w 2010 roku
w chińskiej stoczni New
Times Shipbuilding;
nośność 79 649 ton,
długość 229 m,
szerokość 32,20 m,
zanurzenie 14,10 m.



Fot. PŻM