

# nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 4 (4) kwiecień 2006  
NR INDEKSU 211214

**110** razy  
zawiną w tym roku  
do Gdyni i Gdańska  
luksusowe  
wycieczkowce



Remontowa S.A.  
- wyspa sukcesu



Transatlantyki polskie  
Zbierz kolekcję pocztówek!

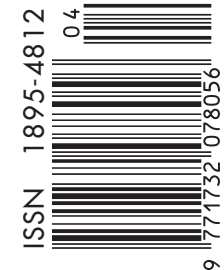


"Nasze MORZE"  
na pokładzie Orła



Nakład 4000 egz.

# SEZON PASAŻERÓW



- codziennie aktualizowany serwis prasowy

- 500 000 odsłon miesięcznie

- serwis polskiej gospodarki morskiej

**PORTALMORSKI.PL**  
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Patron medialny: Baltexpo 2005, Balt-Military-Expo 2005, Polish 2005

Start Szukaj O Portalu Morskim ShippingLogistics.net Reklama Kontakt

**WIADOMOŚĆ DNIA**

Trwają prace końcowe nad od dawna zapowiadanyymi nowymi działami na Portalu Morskim. Użytkownicy naszego serwisu będą mogli niebawem zapoznać się z nowymi działami Stocznie Polskie oraz Stocznie Świata, a także znacznie odświeżonym działem dot. polskich portów.

**Z NAD BAŁTYKU**

06.02 **Nowy przedstawiciel Reynold'a w Polsce**  
Przedsiębiorstwo żeglowne Reynold Van Lines Ltd, będące filią Sun Hing Group, ...

02.02 **Współpraca duńsko-indyjska**  
Po długich negocjacjach duński przewoźnik Nord Scan Line KS i firma ...

**Z EUROPY**

06.02 **Hanjin Shipping otwiera biuro w Belgii**  
Koreański przewoźnik kontenerowy, Hanjin Shipping, otwiera w Antwerpii swój oddział, drugi ...

03.02 **Statki do przewozu skrzydeł**  
Dwa ogromne statki zostaną wybudowane specjalnie w celu transportowania skrzydeł najnowszych ...

**ZE ŚWIATA**

06.02 **Chiny wyprzedzają Japonię**  
W roku ubiegłym, pod względem otrzymanych zamówień, przemysł stoczniowy Chin okazał ...

04.02 **Katastrofa egipskiego promu**  
Egipski prom „Salam Boccaccio 98” zatonął wczoraj na Morzu Czerwonym. Na ...

**KATALOG FIRM**

**Stocznie**  
produkcyjne remontowe ...

**Remonty**  
statków urządzeń ...

**PORTY POLSKIE**

06.02 Inwestowanie w porty  
06.02 Imponujący start gdańskich portowców  
03.02 Czy państwo dopłaci do inwestycji  
więcej...

**ZEBŁUGA MORSKA**

06.02 Zdobyczą kwalifikacje  
06.02 Najgorsze są stojące baby  
06.02 Most w Przegalinie nie będzie utrudniał żeglugi  
więcej...

**PRZEMYSŁ OKRĘTOWY**

06.02 Praca jest, wystarczy być dobrym  
06.02 Stocznia rozważa budowę gazowców LNG  
03.02 Rozwód dwóch biedaków  
więcej...

**LOGISTYKA I SPEDYCJA**

27.01 Bez pomysłu na dywersyfikację  
26.01 Dobry start biur morskiego Polfro  
26.01 Polfrost przyniemy zmrózoną drobn  
więc...

**MARNAWALE**

31.01 P  
23.01 Po  
18.01 Rok 200 saperów

**RYBOLÓWSTWO MD**

www.PortalMorski.pl

# Polak potrafi

www.naszemorze.com.pl



Nr 4 (4) Rok I  
ISSN 1895-4812  
Nakład 4000 egz.

**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:**  
Aleksandra Dylejko,  
tel. (58) 307 15 54,  
AleksandraDylejko@naszemorze.com.pl

**Sekretarz redakcji**  
Czesław Romanowski,  
tel. (58) 307 16 35  
CzeslawRomanowski@naszemorze.com.pl

**Sekretariat:**  
tel. (58) 307 17 90  
fax (58) 307 12 56  
sekretariat@naszemorze.com.pl

**Adres  
wydawnictwa i redakcji:**  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

**Nr rachunku bankowego:**  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż  
numerów archiwalnych:**  
Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę  
krajową przyjmują:**  
Poczta Polska,  
Ruch S.A., Kolporter S.A.

**Oprac. graficzne i DTP:**  
Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**  
Jakub Bogucki, Dorota Abramowicz,  
Tomasz Falba, Maciej Goniszewski,  
Anna Gromnicka, Aldona Kaszubska,  
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,  
Grażyna Milewska, Waldemar Okrój,  
Ewa Opiela, Bartłomiej Pomierski,  
Dorota Rembiszewska,  
Piotr B. Stareńczak,  
Zbigniew Szczypiński,  
Jerzy Szymoniewski,  
Adam Wozniczka.

**Druk:**  
Drukarnia SPARTAN Sp. z o.o.  
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

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

Koniec marca i początek kwietnia stał pod znakiem cyklu imprez pod nazwą Europejski Tydzień Stoczniowy. W Europie, w tym również i w Polsce jego organizatorzy starali się przekonać jak najwięcej ludzi, że wbrew temu, co się powszechnie mówi i pisze, przemysł stoczniowy jest wyrafinowany technicznie, innowacyjny i jak żaden inny, daje pewność zatrudnienia. Tylko, czy w Polsce, biorąc pod uwagę to, co od dłuższego czasu dzieje się w polskich dużych stoczniach produkcyjnych ktokolwiek w to uwierzy? Wbrew pozorom, z lansowaniem korzystnego obrazu przemysłu stoczniowego problem ma cała Europa. Cała Europa chce przekonać młodych ludzi, żeby uczyli się projektowania statków i okrętowego rzemiosła, a potem szli do europejskich stoczni te statki budować. Bo jeśli Europa chce konkurować z Azją, to musi mieć kim.

Pouczające pod tym względem jest tegoroczne zestawienie Significant Ships of 2005. Jego autorzy – królewscy projektanci statków, zrzeszeni w szacownej Royal Institution of Naval Architects z Londynu, każdego roku wybierają spośród kilku tysięcy statków handlowych budowanych na całym świecie 50 (w tym roku jest ich 48) najciekawszych i najbardziej – ich zdaniem – godnych uwagi. W tym roku spośród wyróżnionych znalazły się 2 statki z polskich stoczni – samochodowiec ze Stoczni Gdynia S.A. oraz prom pasażersko - samochodowy zbudowany w Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. Z tej drugiej stoczni pochodzi zresztą także mniejszy prom pasażerski wyróżniony w zestawieniu małych statków – Small Ships of 2005. To chyba najbardziej wymowny przykład tego, jakie statki potrafią budować polskie stocznie, które jak widać powodów do kompleksów mieć nie muszą.

Statystyka tego zestawienia jest jednak pouczająca. Wśród wyróżnionych ogółem 48 statków, aż 18 (!), czyli ponad 1/3 pochodzi ze stoczni południowokoreańskich, a 7 z japońskich. Najbardziej zaś „wyróżnionym” krajem europejskim jest Holandia (5 stoczni), resztę reprezentuje 1 lub 2 statki (wyjątkiem jest Chorwacja – 3).

Pośród statków ze stoczni dalekowschodnich dominują duże i bardzo duże kontenerowce, zbiornikowce i masowce, natomiast produk-



ty ze stoczni europejskich mają wyższą tzw. wartość dodaną i są bardziej zróżnicowane zarówno pod względem typu jak i nośności, czy tonażu, choć bardzo dużych statków wśród nich nie ma. Inna sprawa, że to właśnie stocznie koreańskie zamieściły w tym wydawnictwie *en bloc* najwięcej reklam. I być może to jest odpowiedź na pytanie, dlaczego aż tyle uwagi poświęcono wielu w gruncie rzeczy podobnym do siebie statkom z tych stoczni. Te najciekawsze – naszym zdaniem – będziemy zresztą przybliżać z kolejnych wydaniach „Naszego MORZA”.

Natomiast już teraz miłośników pięknych statków zapraszamy do Gdyni, do której wkrótce zaczną przybijać luksusowe wycieczkowce. Jakie – sprawdźcie na str. 26 i 27. I pomyśleć, że w Gdańsku także mogliśmy zbudować oryginalny i zaprojektowany przez Polaka wycieczkowiec (zob. na str. 36). Nam się nie udało, udało się innym i teraz pływa sobie największy i najbardziej luksusowy żaglowiec na świecie. Może i on także zawinie kiedyś do Gdyni?

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

**Polak potrafi** ..... str. 3

**Listy od Czytelników** ..... str. 6

## WYDARZENIA

**Stocznia z problemami**

Inwestorzy składają oferty kupna Stoczni Gdańskiej, a prasa pisze, że w kolebce jest Gułag. .... str. 8

**Chichot historii**

Dlaczego związkowcy ze Stoczni Gdańskiej nie bronią praw pracujących w niej spawaczy z Korei Północnej? ..... str. 9

**Jest nadzieja**

Nowy zarząd Stoczni Gdynia S.A i posłowie PiS obiecują pomoc dla zadłużonej stoczni. .... str. 10

**Otworzyli drogi do stoczni?**

Na przełomie marca i kwietnia odbywał się Europejski Tydzień Stoczniowy. Był pełen... obaw. .... str. 11

**Łapią kłusowników**

Greenpeace protestował w Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu. .... str. 15



18

## KONTROWERSJE

**Szkolenie bez diety**

Marynarze z ORP *General Kazimierz Pulaski* za udział w akcjach NATO żądają dodatkowych pieniędzy. .... str. 16

## WYDARZENIA

**Płyną miliony**

Polskie porty wykorzystują szansę, jaką daje im Unia Europejska. .... str. 18

## WOKÓŁ MORZA

**Zatruty Bałtyk**

W 2004 roku liczba groźnych wypadków na Bałtyku w porównaniu z rokiem 2003 podwoiła się. .... str. 22

## O TYM SIĘ MÓWI

**Książeczka leczy rany**

Rozpoczyna się sezon wycieczkowców. *Star Princess* i inne cruisery będą zawijać do Gdyni i Gdańska. .... str. 24

## MORZE FIRM

**Wyspa sukcesu**

15 marca minęło 5 lat od prywatyzacji Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A. .... str. 28

## MORZE PIENIĘDZY

**Islandia osłabiła złotówkę**

W marcu złotówka potaniała w stosunku do wszystkich głównych światowych walut. Zawiniła... Islandia? ..... str. 34

## TEMAT Z MORZA

**Gwarek nie doczekał**

Na luksusowym żaglowcu wybudowanym w Stoczni Gdańskiej mieli pływać... polscy robotnicy. Pływają bogacze z Zachodu. .... str. 36

## LUDZIE MORZA

**Ojciec Edward od marynarzy**

Mówią o nim doradca, opiekun, przyjaciel... Kim jest krajowy duszpasterz ludzi morza? ..... str. 43

## POCZTÓWKA Z MORZA

**Duma każdego Polaka**

Gdy M/s *Piłsudski* wchodził do służby w polskiej flocie, był najokazalszym jej transatlantykiem ..... str. 47



28



47

APEL

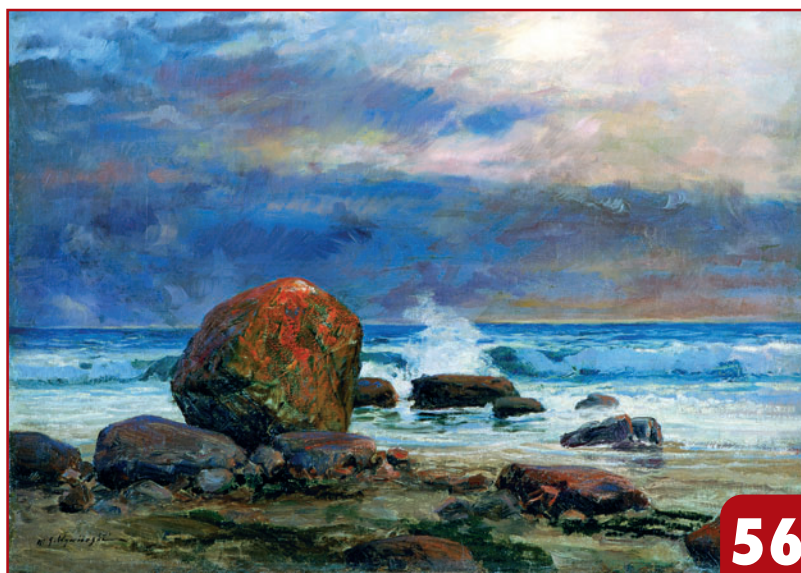
**Pomóżcie napisać historię Soldka!**

..... str. 53

## ARCHIWUM MORZA

**Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej.**

Przypominamy ważniejsze kwietniowe daty wydarzeń związanych z morzem. .... str. 54



56

## OBRAZY MORZA

**Pejzażysta z „Bożej łaski”**

Potrafił malować morze jak nikt inny. Był ulubieńcem salonów, a jego obrazy, były obiektem marzeń kolekcjonerów. .... str. 56

## MORZE - ŚWIAT

**Złowieni w światową sieć**

Dzięki wąskim Cieśninom Duńskim, mała Dania jest dziś regionalną potęgą morską. .... str. 60

**Hyundai Fortune w ogniu**

Koreański statek podczas rejsu stracił rufę, bo... w kontenerach przewoził fajerwerki ..... str. 62

## MORZE TRADYCJI

**Orzeł lata pod wodą**W przeddzień 20 rocznicy podniesienia polskiej bandery na ORP *Orzeł* weszliśmy na pokład okrętu podwodnego. .... str. 64

## MORZE KSIĄŻEK

**Historia z pierwszej ręki**

Niedługo ukażą się pamiętniki pierwszego dowódcy polskiej floty Bogumiła Nowotnego ..... str. 71

## MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanale tematycznym National Geographic. .... str. 74

**Dodatek branżowy o stoczniach i statkach**

## RANKING

**Trzy statki z Polski**

W najnowszej edycji Significant Ships of 2005 wyróżniono 3 statki zbudowane w polskich stoczniach. .... str. 3

## WYDARZENIA

**Aktualności z rynku stoczniowego.**

..... str. 8

## NOWE STATKI

**Stena Arctica dobra na lód**

Na Bałtyku pojawił się zbiornikowiec naftowy nowego typu. .... str. 10

## ŻEGLUGA

**Na gruzach PLO...**

Prezentujemy floty spółek powstałych na bazie dawnych Polskich Linii Oceanicznych. .... str. 14

## KONTRAKTY

**Nowe promy z Nowej?**

PŻM i Stocznia Szczecińska Nowa podpisały list intencyjny w sprawie budowy promu ro-pax. .... str. 18

**Na okładce:**  
**Star Princess wpływa do portu w Gdyni.**  
*Zdjęcie: Waldemar Okrój*



### Wreszcie coś dla ludzi morza

Dzięki krótkiej notatce w „Dzienniku Bałtyckim” dowiedziałem się, że po latach posuchy zaczęło wychodzić pismo dla ludzi morza.

Jestem kapitanem żeglugi wielkiej, pływam na statkach obcych bander. Brakowało mi i mym kolegom pisma takiego, jak Wasze. Kupiłem numer 3/2006 i zapewniam, że po przeczytaniu rozprowadzę go między kolegami w porcie Ustka. Doniosę też o Waszym piśmie wielu mym znajomym pracującym na morzach świata. Wierzę, że będziecie mieli wielu czytelników, bo takiego pisma brakowało.

Pływam z ludźmi z całego świata i wiem, że wszystkie nacje morskie mają swoje pismo dla ludzi morza. Teraz i ja będę mógł się chwalić Waszym piśmie.

Po zakończeniu wydawania gazety „Morze” odczuwaliśmy pewien brak. Potem krótko ukazywał się „Kurier Morski”. Myślę, że na Państwa pismo można liczyć. Wielkie dzięki i tak trzymać!

**Kpt. ż.w.  
Włodzimierz Czerniawski**



### Gratuluje

Z uwagą śledzę rozwój „Naszego Morza” i chciałbym wyrazić swoje uznanie dla Państwa pracy. Wasze czasopismo jest coraz lepsze i, moim zdaniem, pozostawia konkurentów daleko w tyle.

(...)

Pozdrawiam i życzę dalszych sukcesów.

**Andrzej Wojtysiak  
Szef Marketingu Euro-Cynk**



### Brawo! Pychal

Z prawdziwą przyjemnością piszę tego maila. Chce się powiedzieć tylko jedno: brawo!!! Nareszcie udało Wam się stworzyć ofertę godną polecenia i kupowania, wychodzącą poza wąsko pojęte budownictwo. Do pełni szczęścia brakuje mi tylko informacji o żegludze śródlądowej i ewentualnie ciekawostek zawodowo-morskich znanych tylko fachow-

com, ale często intrygujących miłośników statków (np. jak mocuje się kontenery, jak ogrzewa się pomieszczenia mieszkalne na statkach, jakieś szczegółowe schematy itp.). Dziwi mnie, jak niewiele informacji pochodzi i dotyczy Pomorza Zachodniego (napisaliście bardzo dużo o kłopotach stoczni trójmiejskich, a nic o upadłości Pomeranii). W ten sposób jesteście pismem nieco zbyt regionalnym.

Podsumowując przemianę pisma - po prostu pycha!! Teraz już śmiało mogę pomyśleć o prenumeracie rocznej.

**Grundi\_86**



### Trzy razy Seabourn

Trafił mi do rąk ostatni numer (3/2006) „Naszego Morza”. Bardzo mi się spodobał – bardzo przypomina mi dawne (dosłownie dawne, a nie ostatnie przed likwidacją) „Morze”, które wspominam z ogromnym sentymentem.

Bardzo podoba mi się różnorodność ciekawie przedstawionej tematyki oraz szata graficzna. Żałuję, że nie udało mi się zdobyć dwóch pierwszych numerów miesięcznika – niestety, przebywałem wówczas na statku. Oczywiście, mam zamiar zaprenumerować Wasz miesięcznik i zrobię to w najbliższym czasie.

W ostatnim – 3 numerze, w artykule „Piraci z Somalii” znalazłem jednak drobną nieprawidłowość. Otóż, pan Krzysztof Kubiak napisał, że armator luksusowych megajachtów – Seabourn Cruise Line – posiada cztery statki i wymienił ich nazwy – błędnie. Tak się składa, że ostatnio właśnie pracowałem na jednym z nich. Armator ten od co najmniej pięciu lat posiada trzy identyczne statki, zbudowane w Bremerhaven: *Seabourn Spirit*, *Seabourn Pride* i *Seabourn Legend*. Szczegóły można także znaleźć na stronie armatora: [www.seabourn.com](http://www.seabourn.com). W załodze każdego z nich można spotkać Polaków.

Serdecznie pozdrawiam i życzę sukcesu wydawniczego.

**Adam Fedorowicz**



**Szanowny  
Panie Redaktorze,**

Z nieukrywaną radością powitałam na prasowym rynku miesięcznik „Nasze Morze” (...).

Mam 26 lat, jestem absolwentką Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie (obecnej Akademii Morskiej), pracuję w tutejszym Urzędzie Morskim, a dokładnie w Świnoujściu. Pochodzę jednak z południa Polski i tylko z zamiłowania do morza i jego spraw „wymigrowałam” z cudownego Wrocławia, aby swoją pasję z młodzieńczych lat przekształcić w zawód. Udało mi się. Proszę uwierzyć, że na Dolnym Śląsku jeszcze kilka ładnych lat temu pogłębianie zainteresowania sprawami związanymi z morzem nie było łatwe. Pamiętam, jakie wysiłki towarzyszyły zdobyciu we wrocławskim kiosku miesięcznika „Morze”, a jego lektura, a w zasadzie pochłanianie, trwało tak krótko i znów trzeba było czekać cały miesiąc do ukazania się następnego numeru. Po przyjeździe do Szczecina nie omieszkalam zauważyć z zazdrością i radością, jak łatwy jest tu dostęp do frapujących mnie informacji. Prasa codzienna, lokalna telewizja, radio – wszystko aż kipiało wiadomościami z branży morskiej. Wreszcie mogłam nastawić się na odbiór. (...)

To nie czcze pochwały, ale wyraz szczerzej radości. Jest ona tym większa, że obecnie problematyka morska jest już nie tylko zamiłowaniem, ale wiąże się z moim zawodem (nawigator morski - jestem w trakcie „wypływania” dyplomu oficera wachtowego) oraz pracą w administracji morskiej. Po lekturze trzech numerów pisma zauważyłam, że znacznie mniej jest w nim informacji z i na temat Pomorza Zachodniego. Jest to zrozumiałe, ponieważ miesięcznik wydawany jest w Trójmieście, ale ośmielię się stwierdzić, że więcej informacji z zachodniego wybrzeża Bałtyku tylko przysporzyłoby mu czytelników.

Pozdrawiam

**Marta Kafarska, Świnoujście**



Jako wieloletni (jeszcze od lat 70. ub. w.) czytelnik „Morza” cieszę się, że pojawił się wreszcie tytuł mający wszelkie szanse być godnym następcą tego zasłużonego miesięcznika. Życzę Wam całym sercem powodzenia na trudnym rynku wydawniczym i wierzę, że staniecie się na wiele lat stałym gościem w moim domu. Macie we mnie wiernego czytelnika i propagatora.

Pozdrawiam serdecznie

**Śławomir Hebel, Gdańsk**



Szanowny  
Panie Redaktorze,

Z prawdziwą radością przywitałem nowy numer „Naszego MORZA”, które doskonale formą i treścią nawiązuje do Wielkiego Poprzednika. Gratuluje!

Poruszone zagadnienia odzwierciedlają aktualny stan gospodarki morskiej. Wiele uwagi poświęcono także szkolnictwu morskemu, będącemu nerwem shippingu i jego stymulatorem. Pracując w tej branży już od wielu lat, ze szczególną uwagą przeczytałem wypowiedź profesora Józefa Lisowskiego, Rektora Akademii Morskiej w Gdyni.

I tu również miła niespodzianka. Pan Rektor jednym słowem uciszył pieniaczy, uważając iż prywatne szkoły morskie nie mogą stanowić konkurencji dla Akademii Morskiej, ze względu na zbyt małą skalę ich występowania, a nawet stwierdził, że są potrzebne. Mimo to wkradła się pewna nieścisłość, którą wypada wyjaśnić. Otóż, wszystkie placówki szkolące marynarzy działają w oparciu o ten sam dokument. Jest nim Konwencja STCW «95, z późniejszymi poprawkami. Nie ma od niej wyjątków. Każdy oficer podejmujący pracę na morzu rozpoczyna od najniższej funkcji Oficera Wachtowego, bez względu na to, gdzie edukację odebrał.

Są trzy ścieżki prowadzące do tego momentu:

- studia akademickie (Akademie Morskie),
- szkoły pomaturalne (np. Szkoła Morska w Gdyni) oraz
- ukończenie kursu po uzyskaniu stażu na stanowisku AB (Starszego Marynarza).

Różnią się one jednak czasem uzyskania dyplomu oficerskiego (OOW):

- 5 lat,
- 2,5 roku,
- około 5 lat (w zależności od intensywności pływania).

Tak więc wszyscy są przygotowani do pełnienia niższych stanowisk oficerskich, gdzie debiutują w pracy na statkach. Teraz oficerowie awansują w bardzo zróżnicowanym tempie. Nasi absolwenci już w wieku 28 lat szukają nieco wolnego czasu pomiędzy kolejnymi kontraktami, aby ukończyć kurs kapitański i zdać egzamin na najwyższy dyplom morski.

Należy się jeszcze jedno wyjaśnienie: naukę w Szkole Morskiej w Gdyni można odbyć dwuetapowo. Po 2,5 roku absolwenci otrzymują dyplom ukończenia szkoły na poziomie operacyjnym i po zdaniu egzaminu przed komisją w Urzędzie Morskim jest im wręczany Dyplom Oficera Wachtowego (OOW naw. lub mech.). Szkoła kilka lat temu zaniechała kształcenia w bloku trzyletnim na poziomie zarządzania, uznając to za bezsensowne. Dopiero po dwóch latach pływania absolwenci, już jako doświadczeni oficerowie, po spędzeniu setek godzin na samodzielnych wachtach morskich i dziesiątkach służb portowych, wracają na szósty semestr - semestr zarządzania. Ich percepcja jest znacznie większa, a z nauki mają większy pożytek. Po ukończeniu szkoły na poziomie zarządzania ponownie zdają egzamin w Urzędzie Morskim, tym razem na dyplom Starszego Oficera. Mają wówczas 25 - 26 lat. Tak młodych oficerów, z wysokim dyplomem morskim nie ma wielu na polskim rynku. Znikają natychmiast, pracując w najlepszych kompaniach żeglugowych świata. Wielu z nich podejmuje dodatkowo studia, aby ułatwić sobie „miękkie” lądowanie później.

Pozdrawiam  
Kpt. ż.w. Alfred Naskręt  
Dyrektor Szkoły Morskiej w Gdyni

# THE GDYNIA MARITIME SCHOOL LTD

## SZKOŁA MORSKA W GDYNI

ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia  
tel./fax. (58) 621 75 41; 661 26 55  
e-mail: szkola@morska.edu.pl  
www.morska.edu.pl



### Policealna, 2,5-letnia Szkoła Morska kształcąca w zawodach:

- oficer nawigator statku morskiego,
- oficer mechanik statku morskiego.

### Egzaminy wstępne:

30 czerwiec, 14 lipiec,  
18 sierpień, 01 wrzesień 2006 r.

Kursy kwalifikacyjne  
dla działu pokładowego i maszynowego  
na poziomy zarządzania i operacyjny.

Kursy specjalistyczne wymagane konwencją  
STCW 78/95 i przepisami krajowymi.

Kursy i szkolenia według programów  
uzgodnionych ze zleceniodawcą.

### Wyposażenie:

- Pełnozadaniowy symulator mostka z wizualizacją firmy Kongsberg Norcontrol
- Symulator łączności GMDSS firmy Transas.
- Symulator siłowni okrętowej firmy Unitest
- Multimedialne programy szkoleniowe firmy Seagull AS.
- Symulator operacji ładunkowych na zbiornikowcach firmy L3 SHIP ANALYTICS





Jeden z koreańskich spawaczy zatrudnionych w Stoczni Gdańskiej.

# Stocznia z problemami

**Nadal nie wiadomo, kto kupi Stocznę Gdańską. Niemal już pewny inwestor, koncern Energa, nie zgłosił zamiaru uczestniczenia w transakcji nabycia akcji zakładu. W tym samym czasie do Stoczni wkroczyli inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy.**

Termin składania wstępnych ofert na zakup Stoczni Gdańskiej minął 27 marca. Wśród firm, które się zgłosiły, nie było koncernu Energa, choć w połowie marca jego władze ogłosiły zamiar nabycia akcji Stoczni Gdańskiej. I od tego czasu mówiono o Enerdze jako o niemal pewnym inwestorze.

- Mogę z radością powiedzieć, że jedna z największych firm w Gdańsku i na Pomorzu, gdańska Energa, odpowiedziała pozytywnie na ofertę zakupu akcji Stoczni Gdańskiej i zarząd Energi podjął uchwałę, że jest zainteresowany naszą firmą - mówił Andrzej Jaworski, p.o. prezesa Stoczni Gdańskiej.

## Inwestor polityczny

Usamodzielnienia Stoczni Gdańskiej, należącej do Grupy Stoczni Gdynia, od dawna domagała się zakładowa Solidarność. W czasie kampanii wyborczej pomoc w tym obiecywał PiS i Lech Kaczyński. Związkowcy ze stoczniowej Solidarności o wejściu Energi mówili jako o wy-

granej przez ich zakład w totalotką. Stocznia jest wyceniana na ok. 100 mln zł. Za jej akcje Energa (państwowy monopolista w dostawie energii elektrycznej) miała zapłacić częściowo umorzeniem długów, jakie ma u niej Stocznia Gdynia, oraz gotówką. Nieoficjalnie mówiło się, że mogłoby to być 40 mln zł.

Zaangażowanie Energi, której właścicielem jest w stu procentach Skarb Państwa, było jednak krytykowane. Podkreślano, że zaangażowanie państwa w takie przedsięwzięcia często kończy się kompletnym fiaskiem (powoływano się przy tym na casus Telewizji Familijnej), a to dlatego, że ma więcej wspólnego z polityką niż biznesem. Spekulowano, iż pomysł ów podrzucił ktoś z otoczenia prezydenta RP (Andrzej Jaworski jest jego doradcą). „Zakłady energetyczne nie powinny zajmować się inwestowaniem w innych branżach. Nie po to zostały powołane, nie znajdują się na stoczniach” - napisał publicysta „Gazety Wyborczej”.

Zwolennicy tego rozwiązania twierdzili, że Energa nie będzie docelowym, a tyl-

ko tymczasowym, „pomostowym” inwestorem stoczni. Takim, który pozwoliłby jej stanąć na nogi. Potem do zakładu wszedłby ktoś „z branży”.

Krzysztof Grabowski, doradca Zarządu Stoczni Gdynia S.A. tłumaczy, że mimo wszystko Energa nie wypadła jeszcze z gry:

- Termin 27 marca nie był wiążącym terminem składania ofert kupna Stoczni Gdańskiej. Do tego dnia Stocznia Gdynia oczekiwała odpowiedzi od przedsiębiorstw, do których skierowała ofertę zakupu Stoczni Gdańskiej - tłumaczy. - Ale w tym przypadku nie obowiązują rygory procedury np. o zamówieniach publicznych itp. To nie jest przetarg. Oznacza to, że jeśli instytucja potencjalnie zainteresowana kupnem SG zgłosiłaby to zainteresowanie nieco później, to nie ma formalnych przeszkód, by przekazać jej te same dane o Stoczni Gdańskiej, które otrzymają wszyscy inni zainteresowani. Po przekazaniu tych danych i podpisaniu klauzuli poufności mogą rozpocząć się rozmowy z potencjalnym kupcem.

Jak tłumaczy Grabowski, termin składania wiążących ofert kupna upływa (według obecnych ustaleń) dopiero pod koniec kwietnia. Gdyby zatem Energa zgłosiła się nieco później, to sam fakt spóźnienia nie przekreślałby jej szans. Do 27 marca zainteresowanie Stoczną Gdańską wyraziło kilka innych firm.



- Ile ich jest, jakie to firmy, to oczywiście tajemnica handlowa – mówi Krzysztof Grabowski. - Decyzje w sprawie sprzedaży Stoczni Gdańskiej konkretnemu inwestorowi mogą zapaść najwcześniej na przełomie kwietnia i maja.

Jednym z potencjalnych oferentów był norweski Aker. Ale, jak podało czasopismo „MotorShip”, zarząd firmy podjął decyzję o nieskładaniu oferty kupna. Stocznią zainteresował się natomiast, według informacji „Pulsu Biznesu”, niewymieniany wcześniej, włoski Lloyd Sargedna. Ten śródziemnomorski armator zamówił w 1999 roku dwa statki w szwedzkiej Porcie Holding. Jednak z powodu upadłości przedsiębiorstwa nie udało mu się ich odebrać.

### Koreańscy - prowokacja?

Tymczasem 24 marca „Gazeta Wyborcza” napisała: „W Stoczni Gdańskiej pracują - pod nadzorem partii komunistycznej - spawacze z Korei Północnej. Po kilkanaście godzin dziennie, w niedziele

i święta. Muszą - ich rodziny są zakładnikami reżimu. Gdyby któryś uciekł, jego bliscy w Korei, łącznie z dziećmi, trafią do obozu pracy. Stocznia im nie płaci. Pieniądze zabiera tajemniczy pośrednik”.

Według gazety, za pracę Koreańczyków stocznia płaci firmie Selene. Ta ma przekazywać większość pieniędzy państwowemu przedsiębiorstwu z Korei Północnej, które przysłało do Polski spawaczy.

Artykuł wywołał prawdziwą burzę w stoczni. Zaprotestował zarówno zarząd zakładu, jak i związkowcy. Grożono gazetę procesem. Zebranie delegatów tamtejszej komisji zakładowej Solidarności mówiło nawet o „szkalowaniu” ich zakładu przez „GW”.

- Moment, w jakim ukazał się ten artykuł, nie jest przypadkowy. Jest to prowokacja polityczna, która wpisuje się idealnie w scenariusz nagonki na obecny rząd. Rząd, który jako jedyny próbuje pomóc naszej stoczni, jak również wzmocnić przemysł stoczniowy oraz całą gospodarkę morską w naszym regionie

- to fragment stanowiska walnego zgromadzenia delegatów stoczniowej Solidarności.

Prezes Andrzej Jaworski stwierdził, że artykuł gazety może wywołać jedynie zniechęcenie potencjalnych inwestorów, zwłaszcza krajowych, do inwestowania w Stocznę Gdańską.

W zakładzie kontrolę przeprowadziła Państwowa Inspekcja Pracy. Inspektorzy dopatrzili się uchybień tylko w zakresie przepisów BHP. Koreańscy pracownicy mieli nieodpowiednie ubrania i maski ochronne, używane przy spawaniu. Dodatkowo pracowali na rusztowaniu, które nie spełniało polskich norm BHP. Najpoważniejsze uchybienie dotyczyło jednak braku koordynatora ds. BHP na hali, w której koreańscy spawacze pracowali razem z polskimi stoczniowcami. Stocznia otrzymała nakaz wyznaczenia takiego koordynatora. Zakład może zostać ukarany mandatem do tysiąca złotych lub skierowaniem sprawy do sądu grodzkiego.

**Czesław Romanowski**

## Chichot historii

W naukach o organizacji i zarządzaniu pojęcie tzw. zasobów występuje na trzech poziomach – technicznym, finansowym i wiedzy. Najważniejszy jest ten ostatni – to od niego zależy dziś siła i możliwości rozwoju przedsiębiorstwa. Pozostałe zasoby stosunkowo łatwo wymienić, jednak utrata przez firmę zasobu wiedzy oznacza najczęściej jej upadek lub konieczność zmiany profilu działalności. Przejście od gospodarki nakazowo-rozdzielczej do rynkowej zmieniło całkowicie hierarchię ważności poszczególnych służb w przedsiębiorstwach. Dziś nie maszyny i technika, a wiedza i zdolności handlowe zaczęły się liczyć jako decydujące o sukcesie czy porażce. Procesy restrukturyzacyjne oznaczały najczęściej „odchudzenie” przedsiębiorstw ze zbędnego majątku, terenu, budynków, urządzeń, pracowników. Procesom tym towarzyszyło jednak fałszywe przeświadczenie, że potrzeby kształcenia kwalifikowanych kadr dla przemysłu, na przykład okrętowego, przejmie państwo, samorząd terytorialny, Unia Europejska, Bank Światowy albo w końcu sam Pan Bóg, który przecież nie dopuści do tego, aby w Gdańsku

- mieście o morskich i stoczniowych tradycjach - upadł przemysł budowy statków. Słysząc dziś chichot historii - w Gdańsku nie ma fachowców do pracy w stoczniach produkcyjnych, a do kłopotów wynikających z błędów i „przekrętów” prywatyzacyjnych, złych kontraktów, ceny stali, wysokiego kursu złotego, doszedł jeszcze jeden – brak wykwalifikowanych pracowników w podstawowych stoczniowych specjalnościach: spawaczy, monterów, ślusarzy...

A wspomniany zasób wiedzy to kwalifikacje ludzi tworzących załogi przedsiębiorstw, na przykład stoczni. Nie ma dziś szkół przyzakładowych, jakie istniały przy polskich stoczniach. Samorządy terytorialne, którym podlega szkolnictwo na ich terenie, kierując się najprościej pojętym rachunkiem kosztów, zamieniły klasy monterów i ślusarzy na klasy fryzjerów i kucharzy (wielokrotnie tańsze w utrzymaniu). Stoczniowcy zaś jadą do Holandii, Norwegii, Szwecji – gdziekolwiek, gdzie płaca i warunki pracy są korzystne. To nie było trudne do przewidzenia – trzeba było tylko myśleć per-

spektywą dłuższą niż koniec własnego nosa. Dramatyzm sytuacji powiększany jest poprzez rozpaczliwe próby ratowania się i zatrudnianie pracowników z importu. To droga donikąd, najeżona dodatkowo takimi rafami, jak milcząca zgoda na zatrudnianie ludzi z najbardziej totalitarnego reżimu na świecie – Korei Płn.

W stanowisku nr 1 Walnego Zebrania Delegatów NSZZ Solidarność Stoczni Gdańskiej z 25 marca 2006 roku związkowcy Solidarności protestują przeciwko prowokacji jaką, ich zdaniem, była publikacja artykułu w „Gazecie Wyborczej” o zatrudnianiu w ich Stoczni koreańskich spawaczy. Czytam i oczom nie wierzę – ani słowa o stanowisku związku zawodowego wobec faktu, jakim jest niewolnicza praca na rzecz Stoczni, która zapamiętana zostanie bez względu na dalsze jej losy jako Kolebka. O tym, że to Ta Stocznia, świadczyć ma jedynie ostatnie zdanie dokumentu: „Na koniec, z całą stanowczością oświadczamy, że zawsze walczyliśmy, walczyliśmy i będziemy walczyć o godność człowieka i pracownika”. Proponuję dodać jedynie za znanym kpiarzem Franzem Fiszerem: – Dajemy wam na to słowo honoru!

**Zbigniew Szczypiński**

Zarząd Stoczni Gdynia S.A. i postowie PiS  
 obiecują pomoc dla zadłużonej stoczni

Fot. Lukasz Glowala

# Jest nadzieja

W marcu zapadła decyzja o dalszym istnieniu Stoczni Gdynia S.A.,  
 na kwiecień zapowiedziano dokapitalizowanie spółki.

**Zadłużona na ponad miliard złotych stocznia zagrożona pogotowiem strajkowym potrzebuje dokapitalizowania.**

Po burzliwych tygodniach, gdy związkowcy ze Stoczni Gdynia S.A. grozili protestami, rozpisali referendum strajkowe i zapowiedzieli zorganizowanie wielkiej manifestacji pod budynkiem Rady Ministrów w Warszawie w obronie swoich miejsc pracy, uspokoiły się nastroje w firmie. Akcjonariusze, głosami Skarbu Państwa, zdecydowali w marcu o dalszym funkcjonowaniu spółki. W ten sposób pozbawili argumentów tych, którzy twierdzili, iż rząd celowo dąży do upadłości zakładu. Optymistyczne nastroje podtrzymał też pomorscy parlamentarzyści i władze firmy. Na spotkaniu z załogą zadeklarowali bowiem, że 19 kwietnia stocznia – zgodnie z wcześniejszymi, nie zrealizowanymi dotychczas planami – zostanie dokapitalizowana.

- Według zapewnień płynących z Ministerstwa Skarbu, trafić do nas może nawet 300 mln zł – mówił Kazimierz Smoliński, prezes zakładu. – To dwa razy więcej niż początkowo przypuszczano. Uważam, że opłacało się czekać i trzykrotnie

odwlekać decyzję o dokapitalizowaniu. Chyba nie muszę mówić, jak bardzo potrzebne są nam środki finansowe, skoro długi stoczni szacowane są na ponad miliard złotych.

Prezesowi Smolińskiemu wtórowali Andrzej Liss i Zbigniew Kozak, posłowie Prawa i Sprawiedliwości. Obaj zapewniali, że rząd nie dopuści do upadłości gdyńskiego przedsiębiorstwa, będącego zakładem strategicznym dla polskiej gospodarki. Dodatkowe pieniądze, które trafią do Stoczni Gdynia, spowodują też najprawdopodobniej, iż spółka znajdzie fundusze na zawarcie układów z wierzycielami, które wygasły po zakończeniu procesu restrukturyzacji firmy. Tym samym, także sąd nie będzie mógł ogłosić upadłości firmy na wniosek licznych podmiotów gospodarczych, domagających się od stoczni spłaty zaległości.

W ślad za decyzjami Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy ogłoszone wcześniej w stoczni pogotowie strajkowe i związane z nim działania zawiesiła Solidarność oraz Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej. Związkowcy deklarują, że czekają na kolejne decyzje rządu i na razie

protestu w gdyńskim przedsiębiorstwie nie będzie.

- Uchwała akcjonariuszy o dalszym funkcjonowaniu spółki to pierwszy, ale bardzo ważny krok ku normalności – ocenia Jan Gumiński, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej. – Bardzo liczymy na to, że wreszcie wszelkie obietnice wobec stoczni, które padały z ust przedstawicieli rządu, zostaną spełnione. Jeśli jednak okaże się, że będzie inaczej, podejmiemy zdecydowane kroki w obronie naszych miejsc pracy.

Ewentualną akcją protestacyjną, gdyby rząd nie zdecydował się jednak na dokapitalizowanie stoczni, można by przeprowadzić zgodnie z prawem praktycznie od ręki. Związki zawodowe od dawna są bowiem w sporze zbiorowym z zarządem firmy, na strajk zgodziła się też załoga podczas specjalnie rozpisanego referendum. Z ideą zorganizowania okupacyjnej akcji protestacyjnej w momencie, gdyby nadal zwlekano z udzieleniem stoczni pomocy publicznej, opowiedziało się aż 90 procent głosujących.

**Jerzy Szymoniewski**

*Europejski  
Tydzień Stoczniowy  
pełen... obaw*

Statek do przewozu płynnego gazu i chemikaliów *Sigloo Polar* w doku nr 4 Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. Uczestnicy dni otwartych w stoczniach mogli przyrzeć się statkom z bardzo bliska...

Fot. Piotr Sierafczak



# Otworzyli drogę do świata?

Od 27 marca do 2 kwietnia 2006 roku pod auspicjami Parlamentu Europejskiego w całej Europie odbywał cykl imprez promujących przemysł stoczniowy pod nazwą European Shipyards Week.

Pomysłodawcą imprezy była Community of European Shipyards' Associations (CESA), koordynatorem akcji w Polsce, którą opatrzone hasłem „Stocznie otwierają drogi do świata” - Związek Pracodawców Forum Okrętowe. Politycy odpowie-



W zespole szkół okrętowych „Conradinum” w Gdańsku w ramach Tygodnia Stoczniowego urządzono konkurs modelarski.

działni za kreowanie unijnej polityki dotyczącej przemysłu stoczniowego, zaniepokojeni utrwalaniem się w świadomości Europejczyków stereotypu, wedle którego przemysł ten określa się jako niebezpieczny, brudny i trudny (z jęz. ang. tzw. 3 x D – Dangerous, Dirty and Difficult) postanowili przeprowadzić szeroko zakrojoną akcję marketingową promującą okrętownictwo jako innowacyjny przemysł wysokich technologii o szerokich perspektywach rozwoju.

### Sesje, debaty, konkursy

Europejski Tydzień Stoczniowy odbywał się także w Polsce. W stoczniach organizowano dni otwarte, w szkołach okrętowych konkursy, na uczelniach spotkania studentów wydziałów okrętowych z przedstawicielami stoczni, w mediach informowano o przebiegu akcji, a w gazetach publikowano specjalne dodatki o tematyce stoczniowej, w których starano się przybliżyć ogółowi czytelników produkty, usługi i oczywiście osiągnięcia polskich stoczni.

Założeniem organizatorów imprezy było skoncentrowanie się na przyszłości. Nie było to łatwe zadanie, zwłaszcza w Trójmieście, gdzie duże stocznie produkcyjne w Gdyni i Gdańsku nie mają dobrej prasy, z powodu znanych trudności i politycznych zawirowań wokół nich. No bo, jak tu robić „biały PR” stoczniom i całej branży, gdy stocznie produkcyjne przeżywają kryzys, a sama branża stoczniowa wyraża uzasadniony niepokój np. o los największej polskiej stoczni w Gdyni?

Od takich skojarzeń uciec nie sposób. Obawy takie wyrazili prawie wszyscy uczestnicy konferencji na Politechnice Gdańskiej, odbywającej się pod patronatem marszałka senatu RP Bogdana Borusewicza, która 27 marca inaugurowała obchody Tygodnia Stoczniowego w Polsce.

### Za mało inżynierów

- Polska odwróciła się od morza. W ostatnich dwóch latach uczelnie opuściło około 380 tysięcy absolwentów. Z tej liczby kierunki związane z naukami ścisłymi ukończyło zaledwie 10 procent, zaś

inżynierowie stanowili zaledwie 5 procent. Stanowi to zagrożenie dla kraju, w tym dla przemysłu stoczniowego – ostrzegął rektor PG prof. Janusz Rachoń. – Jak tu mówić o wprowadzaniu do tego przemysłu innowacyjności, jeżeli np. z egzaminu maturalnego zniknęła matematyka?

- W ramach samorządowej reformy szkolnictwa zawodowego praktycznie zaorano szkoły okrętowe. Zamiast monterów kadłubowych i spawaczy, na rynku pracy mamy dziś nadpodaż kucharzy i fryzjerów – wtórował prof. Krzysztof Rosochowicz. – Także na uczelniach wyższych zamiast specjalności technicznych preferowano tańsze, modne i niewymagające takich nakładów finansowych kierunki studiów jak marketing, czy zarządzanie. W efekcie już dziś polskie stocznie muszą importować siłę roboczą, a nie długo być może także inżynierów – okrętowców.

To jednak, co jest złe dla polskich stoczn, paradoksalnie nie musi takie być dla polskiego inżyniera, czy stocznia. Ponieważ w krajach takich jak Niemcy, Holandia, Hiszpania, czy Szwecja wystąpiła „intelektualna” luka pokoleniowa, polscy stocznia specjaliści są tam witani z otwartymi ramionami. Po otwarciu europejskiego rynku pracy dla Polaków,

także nasi stocznia pracują w innych krajach. Dotyczy to oczywiście bardziej ludzi młodych. Tak czy owak, te ze szkół okrętowych, które pozostały, jak również uczelniane wydziały okrętowe nie kształcą bezrobotnych. Ich absolwenci z pewnością znajdują pracę – w Polsce lub gdzie indziej.

## Za dużo polityki

W polskich stocznia wciąż za dużo jest polityki, a za mało gospodarki.

- Wolny rynek – to jedno, ale Unia Europejska, znając specyfikę tego przemysłu zezwala na stosowanie pewnych form pomocy – mówił podczas konferencji europoseł Janusz Lewandowski. – W Polsce jednak bardziej mamy do czynienia z kupowaniem spokoju społecznego za pieniądze podatnika. To, co dzieje się wokół Stoczni Gdańskiej, to nie pomoc, ale polityczne chciejstwo. Podobną „pomoc” swego czasu zafundowano Telewizji Familijnej. Oby ze stocznia nie skończyło się tak, jak z tą telewizją – komentował Lewandowski.

Uwagę zwróciło także wystąpienie związkowca, przewodniczącego „Solidarności” Stoczni Gdy-



Jedna z wyróżnionych prac w konkursie – oryginalny model statku.

Unia Europejska uznaje przemysł okrętowy za sektor wytwórczości o strategicznym znaczeniu dla jej funkcjonowania i rozwoju (...) Polski przemysł okrętowy ma znaczącą pozycję w Unii. Wniósł do niej swoje doświadczenia, potencjał, przede wszystkim intelektualny i kwalifikacyjny. Umożliwia to aktywne włączenie się do przedsięwzięć unijnych i sprostanie wymaganym standardom. (...)

Główne stocznie produkcyjne przechodzą trudny okres restrukturyzacji po kryzysach, które je dotknęły w ubiegłej dekadzie. Pilnie potrzebują ustabilizowania sytuacji własnościowej, pozyskania kapitałów rozwojowych oraz sprawnego systemu finansowania operacyjnego.

Uczestnicy konferencji apelują do decydentów o pilne decyzje w sprawie dalszej restrukturyzacji Stoczni Gdańskiej, Stoczni Gdynia i Stoczni Szczecińskiej Nowa dla ograniczenia strat gospodarczych i społecznych, powodowanych przez powolne tempo tego procesu.

### **Fragment rezolucji konferencji „Polski przemysł okrętowy – spojrzenie w przyszłość”.**

nia S.A. Dariusza Adamskiego, który opowiedział się za jak najszybszym znalezieniem dla stoczni inwestora branżowego.

- Stocznia potrzebuje kapitału, bo inaczej upadnie - mówił Adamski. - Zmarnowaliśmy już 3 lata na księżycowe pomysły takie jak Korporacja Polskie Stocznie. Ile jeszcze czasu zmarnujemy?

Andrzej Stachura, prezes Forum Okrętowego i Stoczni Szczecińskiej Nowa, przypomniał, że polskie stocznie wciąż przechodzą trudną restrukturyzację, powoli nadrabiają zaległości po kryzysie zapoczątkowanym w roku 2002. W ubiegłym roku nasze stocznie, pod względem wielkości produkcji, zajęły czwarte miejsce w Europie.

### **Idzie dekonstrukcja**

I tak już wąty entuzjazm ostudził jeszcze Jerzy Bieliński, ekonomista i analityk przemysłu okrętowego, niedawno wybrany do rady nadzorczej Stocz-

ni Gdynia. Jego zdaniem, po kłopotach związanych z umocnieniem się kursu złotego i wzrostem cen stali, teraz stocznie czeka kolejny.

- Jesteśmy w przededniu załamania się światowego cyklu koniunkturalnego - mówił Bieliński. - Światowy indeks cen na statki wyraźnie pokazuje, że ceny idą w dół. Stocznie muszą więc znaleźć sposób z jednej strony na przetrwanie lat chudych, z drugiej zaś na wytrzymanie konkurencji ze stoczniami azjatyckimi.

Zupełnym kontrapunktem było natomiast wystąpienie prezesa Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. Piotra Soyki, który na przykładzie tej stoczni przedstawił obszerną prezentację pt.: „Jak osiągać dobre wyniki w przemyśle okrętowym”. - W tym roku osiągnęliśmy 837 mln złotych przychodu i 30 mln zł zysku. W przyszłym założymy przekroczenie 1 miliarda złotych złotych w przychodach naszej stoczni - mówił Piotr Soyka (o 5. rocznicy prywatyzacji tej stoczni piszemy na str. 28.).

### **Tysiące w stoczniach**

W ramach Europejskiego Tygodnia Stoczniowego, 2 kwietnia w stoczniach odbywały się dni otwarte. Ocenia się, że stocznie w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie odwiedziło kilka tysięcy osób. Pogoda dopisała, więc ludzie przychodzili całymi rodzinami. Zwiedzanie odbywało się początkowo pod opieką przewodników. Jednak szybko okazało się, że chętnych było tak wielu, iż oprowadzających zabrakło i grupy spacerowały po stoczni samopas, choć pod dyskretnym okiem pracujących stoczniowców. Dla wielu była to niepowtarzalna okazja, żeby stanąć w doku pod ważącym tysiące ton statkiem lub z bliska przyjrzeć się potężnej śrubie okrętowej, czy płetwie sterowej. Do stoczni przyszło także wielu miłośników statków z aparatami fotograficznymi, którzy oprócz pamiątkowych fotografii, uwieczniali na kliszy fotogeniczne potężne kadłuby statków stojących w dokach. Te fotografie i wrażenia z pobytu w stoczniach nie zastąpią rzeczowej refleksji, ale mogą okazać się marketingowo i społecznie o wiele bardziej skuteczne, niż niejedna debata i konferencja...

land

„Stoczniove żurawie” jedno ze zdjęć zgłoszonych do konkursu fotograficznego wykonane przez Piotra Bębenka, ucznia szkół okrętowych „Conradinum” w Gdańsku.



Fot. Piotr Bębenek

Zobacz „teledysk” European Shipyards Week na naszej płytce CD!





Aktywiści Greenpeace blokują trawler Carmen.

Widowiskowa akcja  
Greenpeace w świnoujskiej stoczni

# Łapią kłusowników

Działacze organizacji Greenpeace 16 marca przez dwie godziny pikietowali stojący w doku Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu trawler Carmen. Protest był elementem szerszej kampanii Greenpeace przeciw nielegalnym połowom ryb.

Obecnie obowiązujące lista statków kłusujących na wodach NEAFC obejmuje statki:

Nazwa statku	Państwo bandery
FONTENOVA	Panama
IANNIS	Panama
LANNIS	Panama
LISA	Wspólnota Dominiki
KERGUELEN	Togo
OKHOTINO	Wspólnota Dominiki
OLCHAN	Wspólnota Dominiki
OSTROE	Wspólnota Dominiki
OSTROVETS	Wspólnota Dominiki
OYRA	Wspólnota Dominiki
OZHERELYE	Wspólnota Dominiki

Początki świnoujskiej akcji sięgają grudnia 2005 roku, kiedy to działacze Greenpeace pikietowali cumującą w Rostocku flotyllę pięciu statków znajdujących się na „czarnej liście” jednostek kłusowniczych. Były to należące do rosyjskiego armatora, ale pływające pod banderą Dominikany trawlerzy: *Oyra*, *Ostroe*, *Okhotino*, *Olchan* i *Ostrovets*. Statki całą zimę cumowały w niemieckim porcie, natomiast wiosną zaczęto je przygotowywać do kolejnej kampanii połowowej. By zapobiec ich wypłynięciu na łowiska, 11 marca tego roku aktywiści Greenpeace zablokowali cztery jednostki, jakie pozostały w porcie; w międzyczasie zdążyły one już zmienić banderę na gruzińską, a nazwy na *Eva*, *Junita*, *Rosita*, *Isabella*. Piąta jednostka, *Carmen* (ex. *Ostrovets*) w tym czasie znajdowała się już w świnoujskiej stoczni, gdzie stała się obiektem akcji Greenpeace.

Akcja miała typowy dla Greenpeace przebieg, z nielegalnym wtargnięciem od strony wody, na teren stoczni oraz widowiskową pikietą. Tym razem przedmiotem protestu było wyegzekwowanie obowiązującego prawa. Zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej statki znajdujące się na oficjalnej „czarnej liście” podlegają określonym restrykcjom, których polskie władze nie zastosowały wobec statku *Carmen*. Należy jednak dodać, że władze niemieckie także nie zastosowały tych przepisów wobec cumujących u nich pozostałych statków kłusowniczej flotylli.

Wyżej wymienione statki są podejrzane o kłusownicze połowy na wodach Północnego Atlantyku (wody konferencji NAFO i NEAFC), na których też połowią polskie statki rybackie (głównie prywatnych armatorów skupionych w Północnoatlantycznej Organizacji Producentów – PAOP). Rosyjskie statki znajdowały się już od 2002 na wcześniejszych „czarnych listach” NEAFC i Greenpeace, a od 2005 figurują na europejskiej, oficjalnej liście. Warto zaznaczyć, że statki te nie są nieznanne w polskich portach – w ostatnich latach dokonywały w naszych portach (głównie Świnoujściu) wyladunków ryb, co do których można było podejrzewać, że pochodziły z nielegalnych połowów i ryby te zostały wprowadzone do obrotu w Polsce.

31 marca, po zakończeniu prac remontowych przez Morską Stocznę Remontową, trawler *Carmen* opuścił Świ-

noujście. Polskie władze nie zastosowały żadnych sankcji wobec statku, wychodząc z założenia, że statek po zmianie nazwy i bandery nie jest tą samą jednostką, która jest wymieniona na europejskiej „czarnej liście” statków IUU. Nasuwa się tu komentarz, że w myśl tej, dość karkołomnej interpretacji przepisów, każdy przestępca po zmianie nazwiska staje się niewinnym człowiekiem.

Faktycznie, rozporządzenie Unii nie precyzuje postępowania wobec statku po zmianie nazwy, ale pozostawia możliwość różnej interpretacji przepisów. Polskie władze zastosowały interpretację działającą na korzyść właściciela statku kłusowniczego, a nie w interesie rybaków, także polskich, legalnie połowiących na północnym Atlantyku.

Adam Woźniczka

*Polskie prawo dyskryminuje polskich marynarzy*

# Szkolenie



Marynarze z ORP *General Kazimierz Pułaski* za udział w międzynarodowych akcjach NATO nie dostają dodatkowych diet, jedynie należny im żołd. Za żołnierzami chcą się wstawić pomorscy posłowie Prawa i Sprawiedliwości.

**W**olelibyśmy zostać w Polsce - mówili marynarze z fregaty rakietowej ORP *General Kazimierz Pułaski*, którzy na początku roku wypłynęli z Gdyni. Na Morzu Północnym brali udział w działaniach elitarnego zespołu Sił Najwyższej Gotowości NATO. - Podczas międzynarodowych manewrów, związanych m.in. ze zwalczaniem terroryzmu, narażamy życie, martwią się o nas rodziny, a finansowo nic z tego nie mamy - mówią mając na myśli diety.

## W zgodzie z przepisami

Przedstawiciele wojska mówią, że marynarzom dodatkowo nie będą płacić, bo takie są polskie przepisy. Choć dowództwo Marynarki Wojennej RP twierdzi, że obsada *Pułaskiego* należy do śmietanki polskiego wojska, a dowódca jednostki, kmdr por. Krzysztof Mazurkiewicz chwali wyśmienitą załogę, rejsy fregaty traktowane są jak szkoleniowe. W takim wypadku możliwość wypłaty maryna-

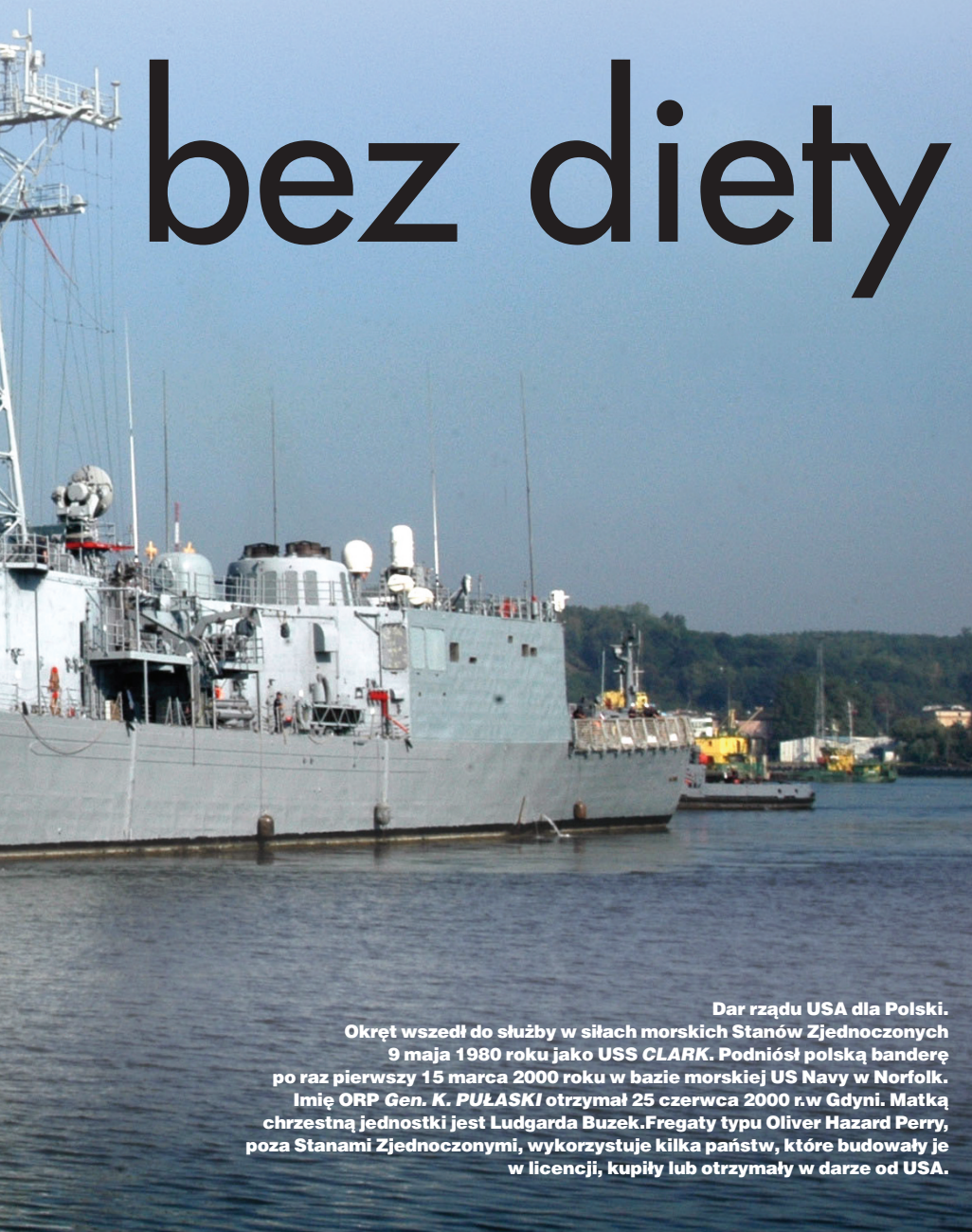
rzom dodatkowych diet ograniczają zapisy ustawy o użyciu sił zbrojnych poza granicami Polski

- To śmieszne, ile się można szkolić? Tylko to robiliśmy przez te wszystkie, ostatnie miesiące - komentują żołnierze. - Jesteśmy pełnoprawnymi członkami Sił Najwyższej Gotowości NATO, mamy takie same umiejętności, jak marynarze z innych krajów. A jesteśmy dyskryminowani.

Podobnie uważają posłowie Prawa i Sprawiedliwości.



# bez diety



**Dar rządu USA dla Polski.**  
**Okręt wszedł do służby w siłach morskich Stanów Zjednoczonych 9 maja 1980 roku jako USS CLARK. Podniósł polską banderę po raz pierwszy 15 marca 2000 roku w bazie morskiej US Navy w Norfolk. Imię ORP Gen. K. PUŁASKI otrzymał 25 czerwca 2000 r. w Gdyni. Matką chrzestną jednostki jest Ludgarda Buzek. Fregaty typu Oliver Hazard Perry, poza Stanami Zjednoczonymi, wykorzystuje kilka państw, które budowały je w licencji, kupiły lub otrzymały w darze od USA.**

- To niesprawiedliwe – twierdzi Jolanta Szczypińska, posłanka PiS. - Skoro marynarze z innych krajów NATO otrzymują dodatkowe pieniądze za manewry, nie widzę powodu, aby Polacy mieli być pokrzywdzeni. Poruszę ten temat na sejmowej Komisji Obrony Narodowej, zainteresuję też kolegów z klubu parlamentarnego PiS. Ustawę o użyciu sił zbrojnych poza granicami kraju trzeba znówelizować tak, żeby polscy marynarze nie musieli mieć kompleksów wobec kolegów z innych państw.

## Żołnierska pensja

- Brytyjczycy, Niemcy, a nawet Litwini łapią się za głowę, gdy dowiadują się, że za udział w manewrach NATO nie dostajemy dodatkowych pieniędzy, jedynie zwykłą, żołnierską pensję – mówi pragnący zachować anonimowość marynarz z *Pułaskiego*. - Niemiec za dzień spędzony na morzu może dostać nawet 75 euro. Gdy wraca do domu, ma na koncie dodatkowe 4-5 tys. euro. My dostajemy jedną czwartą diety - 45 złotych, naliczane za bardzo rzad-

kie postoje w porcie. Gdy działamy w morzu nie przysługuje nam nawet złotówka. Za pięciomiesięczny rejs dostajemy dodatkowo 1,5 tys. Gdy byliśmy w Portsmouth, na rocznicę bitwy pod Trafalgarem, gdzie przyplłynęło 200 okrętów z 80 państw, zorientowaliśmy się, że pod względem proponowanych nam warunków finansowych za udział w manewrach równać możemy się krajami trzeciego świata.

## Dieta *Bielika*

Marynarze próbowali uzyskać wyjaśnienia od swoich dowódców.

- Było spotkanie z dwiema pracownikami działu finansowego Marynarki Wojennej, ale dowiedzieliśmy się jedynie, że nie ma szans, aby zapłacić nam diety - mówią członkowie załogi *Pułaskiego*. - Choć szkoliliśmy się dwa lata w Anglii, uczestniczyliśmy w dziesiątkach ćwiczeń, wciąż mamy odbywać rejsy szkoleniowe. Tymczasem dodatkowe diety, po 700 dolarów na głowę, dostali za udział na początku tego roku za udział w operacji antyterrorystycznej na Morzu Śródziemnym marynarze z okrętu podwodnego ORP *Bielik*. Włoskie dowództwo manewrów bardzo ich chwaliło za kompetencje i fachowość. My wykonujemy to samo, co oni robili wtedy. Eskortujemy jednostki, tropimy przemytników, jednak nikt nam za to dodatkowo nie płaci.

## Gdyby prezydent...

- Marynarze z ORP *Bielik* otrzymali dodatkowe pieniądze, bo kierował ich do działań za granicą w ramach kontyngentu prezydent państwa – wyjaśnia kmdr ppor. Adam Krysiwicz, rzecznik dowódcy formacji. - Podobnie wynagrodzenie ekstra pobierają nasi żołnierze stacjonujący w Iraku. W przypadku rejsów ORP *Pułaski* w ramach zespołów NATO to nie prezydent decyduje o ich odbyciu, dlatego nie ma prawnej możliwości, aby marynarze uzyskali dodatkowe wynagrodzenie. W myśl ustawy o użyciu sił zbrojnych poza granicami Polski, oni odbywają cały czas rejsy szkoleniowe.

- Wstyd nam przed kolegami z innych krajów - komentują nasi rozmówcy z *Pułaskiego*. - Nawet paluszki i słodycze na okręt kupujemy z własnej kieszeni, robiąc „zrzutkę”. Inaczej, jak odwiedzają nas na pokładzie koledzy z Niemiec, lub Anglii, nie mielibyśmy ich nawet czym poczęstować. Jesteśmy biedakami w elicie.

**Jerzy Szymoniewski**

*Polskie porty wykorzystują szansę, jaką daje im Unia Europejska*

# Płyną miliony

Fot. Piotr B. Stareńczak

Modernizacje nabrzeży, budowa dróg dojazdowych i zapleczy logistycznych, rozbudowa marin żeglarskich. Inwestycje duże i małe. Na większość z nich polskie porty uzyskują już dofinansowanie z Unii Europejskiej. A w najbliższych latach ma być jeszcze lepiej!

**Enforcer przy nabrzeżu Bułgarskim to pierwszy statek, który wpłynął na rozładunek do nowego terminalu kontenerowego w Gdyni, należącego do firmy Hutchison. Z prawej w tle widać konkurencyjny Bałtycki Terminal Kontenerowy.**

## Szczecin

### Zbudują port za 70 mln złotych

Zarząd Portów Morskich Szczecin - Świnoujście podpisał umowę z konsorcjum firm, które przygotują tereny pod terminal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie. Powstanie bazy logistycznej będzie pierwszym etapem budowy nowoczesnego terminalu kontenerowego.

20 marca 2006 r. w szczecińskim porcie podpisano umowę z niemiecką firmą Josef Moebius Bau, która wykona infrastrukturę portową pod budowę bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim. Prace mają być zakończone za 18 miesięcy. Roczna zdolność przeładunkowa szacowana jest na 80 tys. TEU (jednostka miary odpowiadająca kontenerowi o długości ok. 6 m).

Jesienią zeszłego roku rozpoczęły się prace przy budowie infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego. Prowadzi je szczecińska firma Calbud, która wygrała przetarg. Prace mają być zakończone w połowie 2007 roku. Wówczas teren zostanie udostępniony potencjalnym partnerom pod budowę nowo-

W 2007 roku rozpocznie się nowy program unijny, który pozwoli dofinansować rozbudowę infrastruktury w polskich miastach portowych. Skorzystać mają zamiar na tym nie tylko potentaci - Gdańsk, Szczecin, Gdynia, czy Świnoujście. Zastryk pieniędzy z Unii Europejskiej to także szansa dla mniejszych portów.

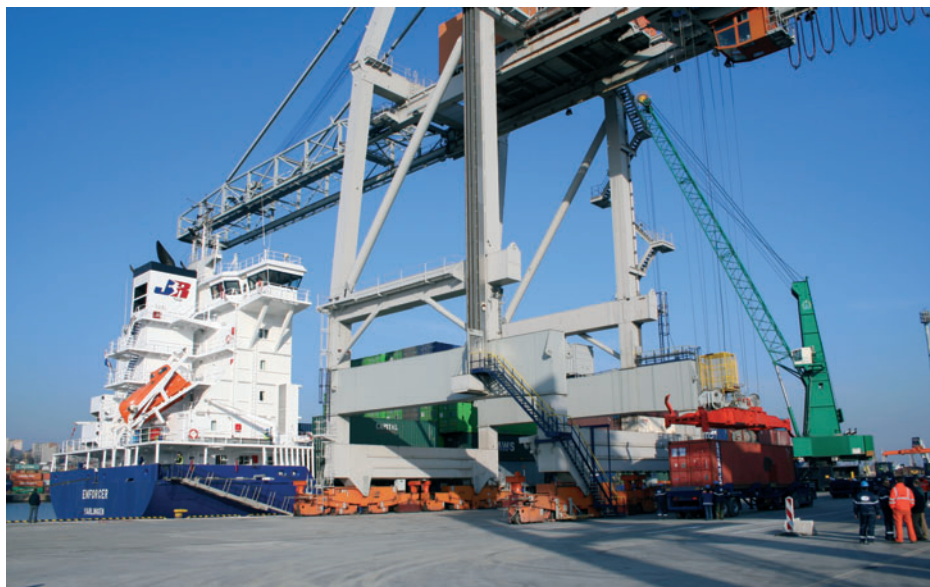
- Nie ma co ukrywać, że unijne dotacje, które uzyskać można będzie aż do 2013 roku, stanowią dla nas i innych przedsiębiorstw z branży niezwykle atrakcyjny kawałek tortu - mówi Jerzy Wieliński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. - Mógłbym wymienić szereg wielkich inwestycji, na których realizację ubiegamy się, lub w przyszłości będziemy się starać, o dotacje z UE.

### Droga rozwoju

Największym polskim portem nad Bałtykiem już udało się uzyskać pokazne środki unijne na wielkie inwestycje. Przykładem może być Gdańsk, który dzięki potężnym nakładom finansowym chce zapewnić sobie dalsze możliwości rozwoju.

- Tylko w ten sposób możemy sprawić, że nasze obroty wzrosną - tłumaczy Andrzej Kasprzak, prezes gdańskiego portu. - Dlatego już modernizujemy i rozbudowujemy naszą infrastrukturę, by znacznie zwiększyć zdolność przeładunkową. W ramach tego właśnie projektu w Porcie Północnym budowany jest wielki terminal kontenerowy, w którym rocznie

będzie się przeładowywać do miliona TEU. Przystąpiliśmy do realizacji trzech innych inwestycji, ujętych w Sektorowym Programie Operacyjnym - Transport i dofinansowanych w 75 procentach z funduszy Unii Europejskiej. Mam tu na myśli modernizację układów drogowych i obiektów hydrotechnicznych w rejonach



Fot. Piotr B. Staronczak

**Wyładunek ze statku przy nabrzeżu Bułgarskim odbywa się przy pomocy suwnicy dźwigowej. Z prawej widoczny 100-tonnowy dźwig.**

nabrzeża Przemysłowego, Terminalu Promowego Westerplatte i Wolnego Obszaru Celnego.

Kolejny projekt, poszerzenie wejścia do portu, realizuje Urząd Morski w Gdyni. Tylko na te ostatnie prace wydanych zostanie 29 mln zł, z czego aż 19 mln pochodzi z Unii Europejskiej.

podpisały porozumienie w sprawie budowy w szczecińskim porcie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego. ZCL jest jedną z dwóch inwestycji portowych w Szczecinie, finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Druga to budowa infrastruktury dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabow-

czesnych magazynów i placów składowych. Centrum logistyczne ma być zapleczem bazy kontenerowej.

Dziś 21 hektarów, gdzie wkrótce stanie baza, porastają chaszczki. Wkrótce ma tu być zbudowane nabrzeże Fińskie - o długości 240 metrów - i rampa ro-ro (dla statków, z których ładunek wyjeżdża na kołach). Doprowadzona będzie sieć energetyczna oraz Internet. Portowy basen będzie miał głębokość 10,5 m.

Inwestycja rozpocznie się w ciągu kilku tygodni. Gotowy, uzbrojony teren przyszłej bazy promowej zostanie wdzierżawiony operatorowi, który go odpowiednio wyposaży i będzie eksploatował. W tej chwili trwają poszukiwania przyszłego operatora terminalu. Firma lub

konsorcjum, które wdzierżawi tę część portu, będzie musiało zainwestować dodatkowo od 30 do 70 mln zł m.in. w nowoczesne suwnice do przeładunku kontenerów. Bez nich rozpoczynająca się inwestycja nie ma sensu. Jak zapewniają członkowie zarządu portu, jest już kilku zainteresowanych. Do konkretnych rozmów dojdzie, kiedy zobaczą, że budowa infrastruktury ruszyła. Port nastawia się na operatora o zasięgu międzynarodowym, któremu łatwiej sfinansować dalsze inwestycje i zapewnić terminalowi pracę.

Do przetargu na budowę infrastruktury zgłosiło się kilkanaście firm krajowych i zagranicznych. O wyborze firmy Moebius Bau z Hamburga zdecydowały przede wszystkim doświadczenie, profes-

sjonalizm oraz cena. Firma istnieje ponad pół wieku i uczestniczy w rozbudowach portów oraz pracach hydrotechnicznych w portach Morza Bałtyckiego, Śródziemnego i Czarnego. Wybór, zgodnie z obowiązującymi procedurami, został zaakceptowany przez Bank Światowy.

Koszt wykonania infrastruktury portowej pod lokalizację terminalu kontenerowego wynosi ponad 70 mln złotych. Inwestycja jest finansowana z kredytu przyznanego przez Bank Światowy (25 procent kosztów) i z funduszy Unii Europejskiej.

**Krzysztof Bąk,  
Radio Zet, Szczecin**



Pierwszy kontener wyładowany ze statku Enforcer w Gdynia Container Terminal.

skim. Wartość obu inwestycji wyniesie około 100 mln zł.

- Tym samym rozpoczyna się cykl inwestycji bardzo potrzebnych nie tylko naszemu portowi, ale całemu regionowi zachodniopomorskiemu - cieszy się Dariusz Rutkowski, prezes portu w Szczecinie. - Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne powstanie na terenach o powierzchni około 30 hektarów, w głównym ciągu komunikacyjnym rejonu przeładunków drobnicy konwencjonalnej, w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim. W ramach inwestycji przewiduje się między innymi budowę parkingu dla samo-

chodów ciężarowych wraz z niezbędną infrastrukturą, zainwestowanie w sieć dróg dojazdowych o łącznej długości 1850 m, doprowadzenie torów kolejowych, budowę zasilania energetycznego, sieci wodno-kanalizacyjnej oraz infrastruktury systemu informatycznego. Port w Szczecinie włączony zostanie do europejskiej sieci centrów logistycznych, co z pewnością podniesie atrakcyjność gospodarczą naszego regionu.

To pierwsza w szczecińskim porcie inwestycja na taką skalę, współfinansowana przez UE. Zarząd przedsiębiorstwa już wcześniej pozyskiwał środki z Unii. Pod koniec 2004 roku zdołano uzyskać

200 tys. euro z funduszu PHARE na zakup rentgena paletowego, który umożliwia szybkie kontrolowanie ładunków, bez konieczności ich rozpakowywania. Dzięki takiej, wydawałoby się drobnej inwestycji, znacząco udało się skrócić czas odpraw.

## Strategia po gdyńsku

Spośród dużych polskich portów największe doświadczenie w korzystaniu z unijnych pieniędzy ma Gdynia. Władze tutejszego portu w długofalowej strategii przedsiębiorstwa oszacowały, że do 2015 roku na nowe inwestycje wydadzą około miliarda złotych. Aż połowa z tej kwoty pochodzić ma z Unii. Reszta uzyskana zostanie dzięki sprzedaży prywatyzowanych, portowych spółek.

Tylko do końca 2007 roku gdyński port wyda na nowe inwestycje około 300 mln zł. Do najważniejszych zadań należy m.in. rozbudowa terminalu ro-ro. Pierwsza faza zakończyła się w lipcu 2001 roku. W drugim etapie budowy powstanie trzecia i czwarta rampa ro-ro oraz nowe magazyny i wiaty. Kontynuowana będzie budowa placów składowych, dróg dojazdowych, rozbudowa obiektów bramowych i nawierzchni placowo-manewrowej, remont nabrzeży i umocnienie dna przy nich. Możliwe jest także pozyskiwanie nowych terenów w efekcie likwidacji nie działających już magazynów. Sukcesywnie modernizowane i przedłużane jest ponadto nabrzeże Holenderskie. Prace o wartości ponad 30 mln zł zakończą się w tym roku. Powsta-

# Chińczycy inwestują w Gdyni

Jeszcze nie zakończyły się roboty budowlane, a drugi terminal kontenerowy w gdyńskim porcie, Gdynia Container Terminal (GCT) pod koniec marca rozpoczął obsługę statków. Tym samym, nad polskim morzem zaczął zarabiać chiński multimilioner Li Ka-Shing, najbogatszy człowiek w Azji i jeden z najbogatszych ludzi na świecie (plasuje się w tym względzie w pierwszej dziesiątce). To właśnie jego firma Hutchison zdecydowała się na realizowanie inwestycji.

Jako pierwszy przycumował w GCT przy nabrzeżu Bułgarskim kontenerowiec *Enforcer*. Od końca marca wykonuje on raz w tygodniu rejsy między Gdynią, a Hamburgiem i Felixtowe. W czerwcu, gdy przy nabrzeżu Bułgarskim zakończy się budowa i oficjalnie już otwarty terminal będzie miał większe moce przerobowe, w ślady *Enforcera* pójdą kolejne statki.

GCT już teraz jest doskonale wyposażony do obsługi kontenerowców. Zamontowano w nim m.in. suwnicę nabrze-

żową i 100-tonowy dźwig. W przyszłości kontenery na TIR-y będą ładowały dodatkowo cztery suwnice placowe i dwa podnośniki.

- Gdy w czerwcu zakończymy pierwszy etap budowy GCT, terminal będzie mógł przeładowywać 150 tysięcy kontenerów w ciągu roku – zapowiada Jerzy Czartowski, prezes GCT. – Nie jest to być może dużo, bo są na świecie podobne obiekty, które radzą sobie nawet z kilkoma milionami kontenerów, ale zamierzamy nasz obiekt, w miarę potrzeb, rozbudowywać.

Z otwarcia terminala cieszą się gdyńscy samorządowcy. Już dzisiaj przy nabrzeżu Bułgarskim pracuje 110 osób. Wcześniej przeszli niezbędne szkolenia.

nie m.in. najgłębszy w historii gdyńskiego portu basen, przystosowany do obsługi nawet bardzo dużych statków. Niewykluczone jest także przedłużenie nabrzeża Bułgarskiego, aby umożliwić wzrost obsługi ruchu kontenerowego lub alternatywnie promowego.

Wielką inwestycją jest zaplanowana na przyszły rok gruntowna przebudowa wiodącej do portu ul. Polskiej. Prace pochłonąć mają ponad 80 mln zł. Wyzwaniem dla władz gdyńskiego portu jest wreszcie przygotowanie terenów pod budowę centrów dystrybucyjno - logistycznych.

- Mamy zapewnione tereny rozwojowe, których jesteśmy właścicielami, m.in. 40 hektarów w Porcie Zachodnim, za Estakadą Kwiatkowskiego, a także około 30 hektarów gruntu na części obecnego Międzyztorza – zapewnia Janusz Jarosiński, wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. – Nie pozostaje nam nic innego, jak tylko uzyskać dofinansowanie z Unii i przystąpić do tej inwestycji.

### Mali nie gorsi

Do walki o pieniądze z budżetu UE przyłączyły się także mniejsze, polskie porty. Kołobrzeg już rozpiął przetarg na wyłonienie wykonawcy gruntownej modernizacji swojego portu rybackiego. Prace dofinansowywane w ramach unijnego Funduszu Sektorowego Programu Operacyjnego Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb, podzielono na dwa etapy. Pierwszy zakłada budowę i modernizację portu ry-

backiego, rozbudowę rybackiej infrastruktury portowej, w tym przebudowę nabrzeża postojowego, dróg dojazdowych, wykonanie nowej sieci energetycznej i kanalizacji sanitarnej oraz burzowej. W drugiej fazie wzniesione zostaną budynki służące jako baza pierwszej sprzedaży ryb, a także zaplecze socjalne i magazynowe dla rybaków. Koszt inwestycji to ponad osiem mln zł.

Na ukończeniu są też prace związane z projektem „Pierścień Zatoki Gdańskiej”, który - pilotowany przez Gdynię - uzyskał unijne wsparcie w wysokości około 20 mln zł. Projekt przewiduje docelowo nie tylko zmodernizowanie mariny w ba-

senie żeglarskim portu gdyńskiego, gdzie prace już praktycznie się zakończyły, ale także zbudowanie nowego portu jachtowego z sześćdziesięcioma stanowiskami cumowniczymi w Jastarni i stworzenie zaplecza sanitarnego i socjalnego w marinie helskiej. Z unijnych funduszy w ramach „Pierścienia Zatoki Gdańskiej” budowane są także przystanie jachtowe nad Zatoką Pucką - w Rewie, Osłoninie, Rzucewie, Chałupach i Kuźnicy. Będą przeznaczone głównie dla żeglarzy pływających na deskach z żaglem i na małych łodziach plażowych.

**Jerzy Szymoniewski**



**Nowoczesne suwnice bramowe na placu składowym Gdynia Container Terminal. Po lewej, w tle, widoczna suwnica w Stoczni Gdynia S.A.**

Fot. Piotr B. Stareńczak

Docelowo zatrudnienie w GCT zyskać może nawet 400 osób.

- To dla miasta duży krok naprzód, życzyłbym sobie, aby takiego obcego kapitału napływało do nas jak najwięcej – mówi Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni. – Dzięki temu właśnie rozwijamy się i z optymizmem możemy patrzeć w przyszłość.

Spółka Hutchison International Port Holdings Limited, posiadająca terminal w 36 krajach na całym świecie, m.in. w Wielkiej Brytanii (Felixtowe), Niemczech (Duisburg) i Holandii (Rotterdam), większość udziałów terminalu cargo w gdyńskim Wolnym Obszarze Gospodarczym zakupiła w październiku 2004 roku. Dzięki temu mogła szyb-

ka zrealizować kolejny projekt nad Morzem Bałtyckim.

To już druga azjatycka inwestycja w Gdyni. Wcześniej firmy z kapitałem filipińskim odkupiły od Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w ramach prywatyzacji portowych spółek Bałtycki Terminal Kontenerowy, usytuowany po sąsiedzku, przy nabrzeżu Helmskim. Filipińczyki już zainwestowali w niego około 50 mln dolarów, zwiększyli poziom przeładunków i zatrudnienia.

Zdaniem fachowców, współistnienie obok siebie dwóch podobnych terminali nie zaszkodzi inwestującym w nie przedsiębiorcom.

- Gdynia ma bardzo duże tradycje, możliwości i wyrobioną markę jeśli chodzi

o obsługiwanie ruchu kontenerowego – zapewnia Janusz Jarosiński, wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. - Tak jak port w Gdańsku kojarzy się z przeładunkiem towarów masowych i my nie możemy w tym względzie z nim konkurować, tak Gdynia jest w Polsce zdecydowanym kontenerowym liderem. Uważam, że w najbliższym czasie nic nie jest w stanie zmienić tej sytuacji. Firmy obsługujące Bałtycki Terminal Kontenerowy i Gdynia Container Terminal działają na rynku na tyle prężnie i mają wystarczająco duże kontakty oraz siłę przebicia, aby zapewnić dwóm obiektom satysfakcjonujący poziom przeładunków. Jestem pewien, że praca będzie w nich szła pełną parą.

**(szym)**

# Zatruty Bałtyk

**HELCOM  
alarmuje:  
rośnie  
liczba  
wypadków  
statków**

Analiza statystyk wypadków statków na Morzu Bałtyckim w 2004 roku może przerazić.

Dane pochodzące z kapitanatów nadbałtyckich portów wskazują, że ich liczba w porównaniu z rokiem 2003 podwoiła się! Wypadki i kolizje statków, z czym wiążą się wycieki ropy, to jedna z głównych przyczyn zanieczyszczenia wód Bałtyku.

Według raportu Komisji Helsińskiej (HELCOM), w 2004 roku doszło w basenie Morza Bałtyckiego do 121 wypadków. W 2003 roku było ich 71. Ta liczba sukcesywnie rośnie - w 2002 roku zanotowano ich 63, rok wcześniej 57. Badania Komisji pokazują, że w 2004 roku najczęstsze przyczyny kolizji stanowiły błędy ludzi (39 procent) i usterki techniczne statków (20 procent). Najczęstsze rodzaje wypadków to z kolei osadzenie statku na mieliźnie (41 procent), kolizja

z inną jednostką (27 procent), uszkodzenia maszyn i urządzeń na statkach (11 procent). W grupie statków, które najczęściej ulegają wypadkom, wysoko, bo na trzecim miejscu, są tankowce. Niemal co siódma kolizja w 2004 roku odbywała się z ich udziałem. Działo się tak mimo zastosowania dodatkowych zabezpieczeń po katastrofie tankowca *Prestige*, która zakończyła się ogromnym, odczuwalnym do dziś skażeniem ropą wybrzeży Półwyspu Iberyjskiego.

## Krok do tyłu

- Jeśli chodzi o liczbę wypadków na Bałtyku, bezpieczeństwo żeglugi zrobiło w 2004 roku krok do tyłu - twierdzi Anne Christiane Brusendorff, sekretarz wykonawcza HELCOM. - Dramatyczny wzrost liczby wypadków to wynik stałego wzrostu ruchu morskiego, w szczególności transportu olejów. Mamy nadzieję, że nowy system monitorowania ruchu statków AIS, uruchomiony w lipcu 2005 roku, poprawi sytuację i bezpieczeństwo żeglugi na Bałtyku.

Według danych z systemu AIS, które zebrał HELCOM, od lipca do września 2005 r. cypel Skaw, najdalej położony na północ punkt Danii, minęło około 13,5 tysiąca statków wypływających z akwenu Morza Bałtyckiego. Około 60 - 70 procent to towarowce, a 17 - 25 procent - tankowce. W tym samym czasie ok. 14 tys. statków minęło szwedzką Gotlandię, a około 10 tysięcy wpłynęło bądź wypłynęło z Zatoki Fińskiej. W ciągu tylko jednego dnia na Morzu Bałtyckim znajdować może się jednocześnie od 1800

Fot. Waldemar Okroj



- Nie można zakazać żeglugi po Bałtyku, ale dzięki odpowiednim rozwiązaniom można zapobiec wypadkom powodującym katastrofy ekologiczne - uważa Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

do dwóch tysięcy statków. W grupie tej jest niemal 200 zbiornikowców przewożących ropę, produkty naftowe, skroplony gaz i płynne chemikalia. Jeszcze dziesięć lat temu tankowce transportowały po Bałtyku w skali roku łącznie 20 mln ton ropy. W ostatnich latach ilość ta zwiększyła się i osiągnęła poziom ponad 120 mln ton. Ropa stała się surowcem sprowadzanym przez wiele rafinerii z krajów nadbałtyckich i eksportowanym z Rosji, tranzytem przez porty wschodnioeuropejskie oraz Port Północny w Gdańsku. Ocenia się, że za niecałe sześć lat tankowce będą przewozić po Bałtyku w skali roku aż 160 milionów ton tego surowca.

## Ekolodzy ostrzegają

Wzmożony ruch statków jest oznaką rozwijającej się gospodarki, ale stanowi poważne zagrożenie dla środowiska naturalnego. Znacznie wzrasta bowiem ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia morza. Dwa spośród pięciu najgroźniejszych dla środowiska naturalnego wypadków na Bałtyku miały miejsce po 2000 roku - wyciek z *Baltic Carrier* przed pięcioma laty (2,7 tys. ton rozlanego oleju) oraz kolizja *Fu Shan Hai* w 2003 roku, gdy do wody przedostało się 1,2 tys. ton ropy i mazutu. Takie zdarzenia powodują, że Bałtyk jest skażony bardziej niż inne morza. W zeszłym roku zwracali na to uwagę aktywiści Światowego Funduszu na Rzecz Przyrody.

- To poważny problem - uważa Ireneusz Chojnacki, szef polskiego oddziału organizacji. - Poziom zanieczyszczeń i ilość chemikaliów, która co roku dostaje się do Bałtykus sprawia, że w niektórych krajach pojawiły się wątpliwości co do wpływu na zdrowie spożywania ryb bałtyckich. Według mojej wiedzy, już w 1995

roku szwedzki Urząd ds. Żywności zalecił, by kobiety w ciąży wyeliminowały ze swej diety bałtyckie śledzie i łososie.

### Nie aż tak źle

Jednak zdaniem naukowców, nie ma powodu do paniki.

- Podobnie jak inne kraje, na bieżąco monitorujemy stężenie substancji chemicznych w organizmach, które udaje nam się odłowić z Bałtyku - uspokaja dr Zbigniew Karnicki, zastępca dyrektora ds. naukowych Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. – Ani razu nie stwierdziliśmy przekroczenia rygorystycznych, określonych przez Unię Europejską, norm dla żywności. To prawda, że w bałtyckich rybach w śladowych ilościach wykrywane są nawet substancje rakotwórcze, jednak problem ten dotyczy organizmów odławianych ze wszystkich mórz świata. Takie stężenie podobnych związków nie stanowi zagrożenia dla ludzkiego zdrowia. Skandynawowie są ostrożni, bo u nich sytuacja może wyglądać nieco gorzej. Bałtyk został w tamtym rejonie skażony zrzutami nieczystości z fabryk papieru.

### Coraz większy ruch

Wzmózonego ruchu statków na Bałtyku nie da się zatrzymać. Nie ma dobrej alternatywy dla transportu morskiego, a dynamicznie rozwijające się kraje prowadzić będą coraz bardziej intensywną wymianę handlową. Według prognoz, tylko przewozy kontenerowe w regionie Morza Bałtyckiego już w 2012 roku osiągną poziom 7 - 8 mln TEU. Jeszcze w 2000 roku odnotowano ich 3,5 mln TEU.

Problem ten dostrzega Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), która m.in. ze względu na wzmózony ruch statków na swoim ostatnim zgromadzeniu w Londynie – o czym pisaliśmy w „Naszym Morzu” – uznała Morze Bałtyckie za szczególnie wrażliwy obszar morski. Zdaniem przedstawicieli IMO, zdarza się ciągle wyrzucanie do morza z pokładów jednostek odpadów, ładunków (np. psujących się owoców), albo spuszczenie zaolejonych wód balastowych. Armatorzy narażają się na drakońskie kary, które wymierzać może m.in. ITF. Zazwyczaj jednak sprawców zanieczyszczeń nie udaje się wykryć.

### Żegluga z rygorami

- Bałtyk od dawna uznawany jest za morze wymagające wzmózonej ochrony, na którym obowiązuje całkowity zakaz zrzutów ze statków jakichkolwiek odpadów – zauważa Andrzej Królikowski, dyrektor współpracującego z IMO Urzędu Morskiego w Gdyni. – Nie można oczywiście zakazać żeglugi, ale dzięki odpowiednim rozwiązaniom można zapobiec wypadkom powodującym katastrofy ekologiczne. Już teraz bałtyckie wody są coraz czystsze m.in. dzięki temu, że nie mają prawa wpływać tu zbiornikowce jednokadłubowe, transportujące ropę ciężką.



Jednak nawet przy statkach wielokadłubowych podobnego zdarzenia ze stuprocentową pewnością wykluczyć nie można. Trzeba pamiętać, że aż 93 procent zanieczyszczeń mórz pochodzi z lądu i dlatego nawet najdoskonalsze zabezpieczenia na statkach nie zlikwidują problemu przedostawania się do Bałtyku chemikaliów.

Zaostrzeniu uległy też przepisy dotyczące zanieczyszczania powietrza na Bałtyku, określone przez międzynarodową konwencję MARPOL. Drastycznie ograniczyły możliwość emisji do atmosfery siarki, pochodzącej ze spalin silników okrętowych. Jeszcze do niedawna dopuszczano wykorzystywanie na statkach paliw zawierających do 4,5 procent siarki. Obecnie zredukowano maksymalny poziom ich zasilczenia do 0,5 procent. Na skuteczną

kontrolę jakości paliw pozwalają inspekcje ich dostaw na statki.

- W ramach działań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) statki pływające po morskich wodach Europy są także monitorowane – mówi Królikowski. – Sporządzono listę tych, które nie spełniają wymogów bezpieczeństwa. Na Bałtyku funkcjonować mają strefy rozgraniczenia ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi. Zbiornikowce pływające będą tylko po ściśle wyznaczonych, znajdujących się pod stałą kontrolą trasach. Na uzyskiwanie pełnych tego typu informacji pozwoli skomputeryzowany, radiolokacyjny Automatyczny System Identyfikacji (ASD), funkcjonujący już m.in. w rejonach portów trójmiejskich i zespołu portowego Szczecin - Świnoujście. Obejmie docelowo cały Bałtyk i inne wody europejskie.

### Polska na celowniku

Unia, poprzez EMSA, wprowadzi także obowiązek utrzymywania przez państwa statków holowniczych. Mają cumować w pogotowiu, w portach znajdujących się najbliżej obszarów trudnych nawigacyjnie, i udzielać pomocy zagrożonym statkom. Ratowanie takich jednostek, ich rozładowanie w razie niebezpieczeństwa wypadku czy odholowanie w bezpieczny rejon ocali środowisko morskie przed skutkami awarii albo katastrof.

Komisja Europejska stale monituje i grozi palcem przedstawicielom portów, wymuszając na nich stosowanie coraz to nowocześniejszych

rozwiązań, służących ochronie środowiska. Krytyczne uwagi, które zakończyły się wniesieniem sprawy przeciwko Polsce do Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu, skierowano m.in. pod adresem polskich miast portowych. Według komisji, nie były one przygotowane do przyjmowania zanieczyszczeń ze statków. Z unijnym stanowiskiem nie zgodził się polski resort transportu i budownictwa. Według jego przedstawicieli, Polska przestrzega przyjętej w UE dyrektywy o ochronie środowiska morskiego, która nakazuje krajom członkowskim zapewnienie statkom wpływającym do ich portów dostęp do urządzeń odbierających i neutralizujących odpady stałe oraz płynne.

**Jerzy Szymoniewski**

# Księżniczka

## leczy rany

Luksusowe  
wycieczkowce  
przyplyną  
do Gdyni  
i Gdańska



Fot. Waldemar Okrój

**Z pokładu słonecznego zacumowanej w Gdyni Star Princess rozciąga się imponujący widok.**

Choć niecały miesiąc temu na jej pokładzie wybuchł pożar, armator zapowiada: 15 maja *Star Princess* wróci na linię europejską. To oznacza, że 22 maja zobaczymy ją w Gdyni! Będzie jednym z kilkudziesięciu statków pasażerskich, które w tym roku odwiedzą Trójmiasto.

*Star Princess* przyplynie do Gdyni niemalże wprost ze stoczni w Bremerhaven. Powodem nagłego i nieplanowanego remontu był pożar, który wybuchł na pokładzie 23 marca około godziny 3 nad ranem, gdy jednostka płynęła z wyspy Wielki Kajman do Montego Bay na Jamajce (19 marca w Fort Lauderdale na Florydzie rozpoczął się tygodniowy rejs po Zachodnich Karaibach). Choć przedstawiciele Princess Cruises oficjalnie podanie przyczyn i miejsca wybuchu ognia wstrzymują do chwili zakończenia śledztwa, amerykańskie media poinformowały, że wszystko zaczęło się od niedopałka papierosa, w jednej z kabin zewnętrznych.

### Atrakcja, jakiej nikt nie chciał

Bilans zdarzenia jest zatrważający. Richard Liffidge, 75-letni Amerykanin, zmarł na zawał serca. U jedenastu innych pasażerów stwierdzono mniej lub bardziej poważne kłopoty z układem oddechowym, spowodowane wdychaniem dymu. W wy-

### Pasażerowce w porcie Gdańskim

NAZWA STATKU	DŁUGOŚĆ	PRZYBYCIE
Island Sky	90 m	6.06. g. 9-17, 17.06. g. 15-21, 29.06. g. 15-21, 11.07. g. 15-21, 23.07. g. 15-21, 4.08. g. 15-21, 16.08. g. 15-21, 28.08. 16-22
Regatta	181 m	14.06. g. 8-14, 26.06. g. 12-20, 12.07. g. 8-14, 24.07. godz. 12-20, 9.08. g. 8-14, 21.08. 12-20, 6.09. g. 8-14
Le Diamant	124 m	23.06. g. 14-22, 2.07. g. 9-17, 14.07. g. 7-15
Sea Cloud II	117 m	24.06. g. 8-18
Insignia	181 m	16.07. g. 12-20, 31.07. g. 14-23, 5.08. g. 14-23, 21.08. g. 8-14
Hebridean Spirit	90 m	19.07. g. 11-19
Seven Seas Navigator	173 m	5.08. g. 8-15

info: Waldek Okrój



niku pożaru i akcji gaśniczej zniszczone zostały kabiny na czterech pokładach.

- Nasz balkon wyglądał jak ściana ognia - można było przeczytać już w dniu pożaru na jednym z portali internetowych poświęconych rejsom statkami pasażerskimi. - Steve i ja straciliśmy wszystko poza ubraniami, które mieliśmy na sobie. 120 kabin zostało kompletnie zniszczonych. W wyznaczonym na czas alarmu miejscu zbiórki przesiadaliśmy siedem godzin, bez klimatyzacji i jedzenia. Przez cztery godziny odczytywali listę obecności. Nigdy nie by-

domu i udzielił 25-procentowego rabatu przy wykupie kolejnego rejsu.

Finansowe konsekwencje pożaru na pokładzie *Star Princess* będą dla armatora więcej niż dotkliwe. Remont statku i rekompensaty, które zostaną wypłacone pasażerom (odwołano sześć rejsów wycieczkowych) pochłoną od 33 do 42 milionów dolarów! Już w pierwszych po pożarze notowaniach akcje Carnival Corp., największego na świecie operatora statków wycieczkowych (należy do niego Princess Cruises), straciły na wartości o pięć procent. Z podobnym problemem Carnival Corp. musiało się zmierzyć w 1998 roku, gdy ogień wybuchł na pokładzie *Ecstasy*. Efekt - 60 rannych pasażerów i wyłączenie jednostki z eksploatacji na prawie dwa miesiące.

Teraz kamery skierowano na *Star Princess*. Pierwszy remont przeszła w stoczni Grand Bahama we Freeport, skąd na początku kwietnia wypłynęła do Lloyd Werft w Bremerhaven. 15 maja wróci na trasę, w Kopenhadze zaczynając kolejny rejs po Bałtyku.

Tydzień później to warte 430 milionów dolarów miasteczko z czterema basenami, sześcioma restauracjami, kasynem, dwoma teatrami i kilkoma klubami nocnymi zamelduje się na redzie w Gdyni.

**Aleksandra Dylejko**

Rozkład zawinięć wycieczkowców do Gdyni prezentujemy na str. 26-27.

Fot. CNBC News



**Star Princess w drodze do Montego Bay. Na lewej burcie widać ślady pożaru.**

łam tak przerażona. Teraz jesteśmy na Jamajce i nie mam pojęcia, co się wydarzy. Szczęśliwie, nikogo nie brakuje, ale są ranni, a kilka osób miało zawał serca.

23 marca na pokładzie *Star Princess* znajdowało się 3813 osób - 2690 pasażerów i 1123 członków załogi. Wszystkim rozdano kapoki, przygotowano dla nich szalupy. Pasażerowie nie chcieli jednak opuścić statku, końca akcji ratowniczej oczekiwali w wyznaczonych przez załogę statku strefach bezpieczeństwa. Po ugaszeniu ognia wrócili do kabin, by uporządkować swoje rzeczy. *Star Princess* kontynuowała rejs do Montego Bay, odwołano jednak ostatni jego punkt, czyli zawinięcie na prywatną wyspę, na Bahamach.

### Armator liczy koszty

Na Jamajce część pasażerów zeszła na ląd. Armator zapewnił im transport i pobyt w hotelach w pobliskich miejscowościach wypoczynkowych - Negril i Ocho Rios. Przedstawiciele Princess Cruises oświadczyli również, że zrekompensują pasażerom koszty urlopu, powrotu do

### Branża ma kłopoty

Pożar może się okazać fatalny w skutkach nie tylko dla tego jednego armatora. Larry Pimentel, prezes SeaDream Yacht Club, właściciel dwóch małych statków pasażerskich, w rozmowie z dziennikiem „Miami Herald” przyznał, że spodziewa się spadku liczby pasażerów. - Branża przeżyła właśnie swój mały huragan - powiedział.

Na domiar złego, 12 godzin przed wybuchem ognia na *Star Princess*, 12 pasażerów *Celebrity Millennium* zginęło podczas wycieczki autokarem, w którą wybrali się w czasie postoju statku w jednym z portów w Chile. Przedstawiciele Celebrity Cruises błyskawicznie zastrzeżli, że pasażerowie zorganizowali wyprawę na własną rękę, korzystając z usług przewoźnika, z którym armator nie współpracuje.

Przy okazji tych dwóch zdarzeń i debaty o bezpieczeństwie na pokładzie dużych statków pasażerskich dziennikarze „Miami Herald” przypomnieli jeszcze jeden incydent. Otóż, latem ubiegłego roku zaginął George Smith, spędzający miesiąc miodowy na *Brilliance of the Seas* (Royal Caribbean). Temat długo nie schodził z czołówek serwisów informacyjnych, poświęcono mu dwa przesłuchania w Kongresie.

### Trójmiasto czeka

85 zawinięć do portu w Gdyni i 25 do Gdańska - tak w momencie zamknięcia tego numeru „Naszego Morza” wyglądała liczba awizowanych w tym roku zawinięć dużych statków pasażerskich. Te największe - *Constellation* (294 m), *Star Princess* (289,5 m), *Artemis* (230,6 m), *Costa Classica* (221 m) - wybierają Gdynię. Z dwóch przynajmniej powodów: port w Gdyni przyjmuje statki o długości do 300 metrów - największe, jakie wpływają na Bałtyk. Jednostki o długości do 160 metrów cumują przy Nabrzeżu Pomorskim (Basen Prezydenta przy Skwerze Kościuszki), większe - przy Nabrzeżu Polskim lub Francuskim. A zdarza się, że przy wszystkich trzech jednocześnie. W Gdańsku w grę wchodzi nabrzeże Oliwskie lub terminal pasażerski Westerplatte. Obie lokalizacje dzieli od centrum spory kawałek drogi. Tymczasem w Gdyni turyści przyplwają praktycznie do miasta, bo gdyński port jest w centrum.

### Duże statki pasażerskie w Gdyni

Lata	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ilość zawinięć	64	34	50	64	62	72	74	53	95	82	94
Liczba pasażerów	26 991	13 293	27 151	42 342	46 941	57 610	56 460	26 666	58 411	72 977	88 723

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia



NAZWA	BANDERA	DŁUGOŚĆ	PRZYBYCIE
1 MONA LISA	Bahama	201 m	26.04., 05.05., 10.08., 21.08., 13.09.
2 PRINCESS DANAE	Portugalia	162,31 m	04.05., 01.06., 03.09.
3 CONSTELLATION	Bahama	294 m	09.05., 12.06., 10.07., 29.08.
4 AIDACARA	Wlk. Brytania	193,3 m	16.05., 26.05., 05.06., 15.06., 25.06.,
5 LILI MARLEEN	Portugalia	163,5 m	20.05., 03.06., 17.06., 01.07., 15.07.,
6 STAR PRINCESS	Bermudy	289,5 m	22.05., 01.06., 11.06., 21.06., 01.07.,
7 VISTAMAR	Hiszpania	117,4 m	23.05., 06.06., 28.08.
8 ALBATROS	Bahama	205,46 m	23.05., 15.09., 22.09.
9 ASTOR	Bahama	176,2 m	27.05., 30.08.
10 DELPHIN	Malta	157 m	02.06., 23.06.
11 ARIELE	Cypr	194,3 m	04.06., 21.08.
12 MAXIM GORKIY	Bahama	194,7 m	04.06., 20.07., 16.09.
13 BLACK WATCH	Bahama	206 m	07.06., 08.09.
14 EUROPA	Bahama	199 m	14.06., 12.09.
15 AMADEA	Bahama	192,82 m	16.06., 27.08.
16 AURORA	Wlk. Bryt.	270 m	20.06.
17 KRISTINA REGINA	Finlandia	100 m	22.06.
18 A. VON HUMBOLDT	Bahama	133,55 m	25.06.
19 DISCOVERY	Bermudy	168,73 m	06.07., 14.09.
20 DEUTSCHLAND	Niemcy	175 m	08.07., 30.08.
21 MINERWA 2	Wy. Marshalla	180,45 m	19.07.
22 ARKADIA	Bermudy	290 m	26.07.
23 FUNCHAL	Portugalia	153,51 m	31.07.
24 PALOMA	St. Vincent	138 m	01.08.
25 OCEAN MAJESTY	Portugalia	134 m	08.08.
26 CRYSTAL SERENITY	Bahama	250 m	11.08.
27 ADRIANA	St. Vincent	104 m	13.08.
28 ARTEMIS	Bermudy	230,6 m	14.08.
29 C. COLUMBUS	Bahama	145 m	15.08.
30 COSTA CLASSICA	Włochy	221 m	04.09.





Statki awizowane do 16. 03.2006.  
 W trakcie sezonu liczba i daty przybycia  
 wycieczkowców mogą ulec zmianie.  
 Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia.  
 Na zdjęciu Star Princess w Porcie Gdynia.  
 infografika: Waldek Okrój

05.07., 15.07., 25.07., 04.08., 14.08., 24.08., 03.09.  
 29.07., 12.08., 26.08., 09.09., 23.09.  
 11.07., 21.07., 31.07., 10.08., 20.08., 30.08., 09.09., 19.09.



5 lat prywatyzacji  
Gdańskiej Stoczni  
Remontowa S.A.



Fot. Robert Kwiatk

Prezes Piotr Soyka z dyplomem Najlepszego  
Pracodawcy Roku na Pomorzu.

# Wyspa sukcesu

Na mapie polskiego przemysłu stoczniowego, Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego S.A. to - jak na razie - jedyna stocznia odnosząca ekonomiczne sukcesy. To także jedyna polska stocznia, dzięki której słowo „prywatyzacja” budzi pozytywne skojarzenia.

Gdańska Stocznia Remontowa S.A. leży na gdańskiej wyspie Ostrów, znajdującej się w rejonie Trójmiasta, w którym rozgościł się przemysł stoczniowy i portowy. Graniczy ze Stoczną Gdańską S.A. znajdującą się po drugiej stronie stoczniowego kanału, którym płynie Wisła. Jednak poza słowem „stocznia” w nazwie, od sąsiadki, podobnie jak od dwóch pozostałych dużych stoczni w Gdyni i Szczecinie różnią ją przynajmniej dwie rzeczy.

Po pierwsze, to jedyna obecnie duża stocznia w Polsce pracująca z zyskiem - z roku na rok -

coraz większym. Po drugie, to jedyna w Polsce duża stocznia prywatna, której prywatyzacja na drodze tzw. wykupu menedżerskiego zakończyła się sukcesem. 15 marca tego roku od tamtego wydarzenia minęło dokładnie 5 lat. Od tamtej pory każdy kolejny rok działalności stoczni świadczył, że 15 marca 2001 roku urzędnicy Skarbu Państwa podpisując dokumenty prywatyzacyjne gdańskiej stoczni, zrobili dobry interes. To w pewnym sensie także ich sukces. Bo to właśnie do Skarbu Państwa ta prywatna dziś stocznia każdego roku odprowadza miliony złotych podatku, nie biorąc zeń nawet złotówki tzw. pomocy publicznej. Odprowadza coraz więcej, bo z roku na rok jej przychody wzrastają. W roku 2003 wyniosły one ponad 521 mln zł, w roku 2004 ponad 721 mln zł, a w roku 2005 – 837 mln złotych i 30 mln złotych zysku – czyli najwięcej w dotychczasowej historii firmy. A na rok 2006 planowane jest przekroczenie 1 miliarda złotych przychodów. I to wszystko dzieje się pomimo mocnej złotówki i idących nie tak dawno w górę cen stali.

### Ustawiona rynkowo

Na tle innych polskich stoczni, do których podatnik wciąż musi dopłacać i które wciąż są na minusie, przypadek Remontowej S.A. napawa optymizmem. Dlaczego tu udało się to, co – jak dotąd – nie udało się gdzie indziej?

- Gdańska remontówka została przez jej management dobrze ustawiona rynkowo jeszcze na długo przed prywatyzacją – uważa dr Janusz Lewandowski, ekonomista, europoseł i szef komisji budżetowej Komisji Europejskiej. – Jej portfel produktów i usług został zdywersyfikowany niezależniacząc ją od wahań koniunktury na rynku okrętowym. Znalazła zyskowne nisze rynkowe, w których są wysokie marże. W prywatyzację weszła jako firma zdrowa ekonomicznie i przygotowana do podjęcia konkurencji ze stoczniami na świecie, czego nie można powiedzieć o innych polskich stoczniami, których przymiarki do prywatyzacji pamiętam jeszcze z czasów, gdy byłem ministrem przekształceń własnościowych.

Inni nasi rozmówcy mówią krótko – w przypadku Remontowej zrobiono to, co trzeba, tak jak trzeba i wtedy, kiedy było trzeba. Rzeczywiście, Remontowa S.A. dziś to zupełnie inna firma, niż jeszcze kilkanaście lat temu. Wtedy jej głównym zajęciem było remontowanie statków, choć realia ekonomiczne sprzed 1989 roku i wcześniej niewiele miały wspólnego z gospodarką rynkową. Dziś usługi remontowe to dochodowy biznes, jednak obecnie remonty to raptem 28 proc. przychodów stoczni (dane za rok 2005), tymczasem aż 34 proc. to przebudowy, a 27 proc. to budowy nowych statków. Jak łatwo policzyć, 61 proc. przychodów firmy pochodzi więc z działalności innej niż remonty. Czy w takim razie Remontowa S.A. to nadal Remontowa?

- „Remontowa” to dziś logo i nazwa handlowa, czyli po prostu marka, pod którą znają nas armatorzy na całym świecie – tłumaczy prezes firmy Piotr Soyka. - A dziś współpracujemy z tysiącami firm armatorskich, małych i dużych. Na tę markę i renomę musieliśmy jednak ciężko zapracować.

### Arkadiusz Aszyk Członek zarządu Stoczni Gdynia S.A.:

- Trudno porównywać stocznię Remontową z dużymi stoczniami produkcyjnymi. Wprawdzie Remontowa ewoluje w kierunku budowy statków, ale jej główna specjalność to wciąż remonty. A ten rynek jest łatwiejszy – w tym sensie, że w działalność nie trzeba angażować tak dużego kapitału obrotowego jak w produkcję statków, a cykl rotacji kapitału jest znacznie krótszy (w stoczniach produkcyjnych wynosi kilka, a nawet kilkanaście miesięcy).

Nie ulega jednak wątpliwości, że w polskim przemyśle okrętowym to właśnie Remontowa ma najlepszą pozycję. To efekt umiejętnego wykorzystania jej najważniejszych atutów: Remontowa jest w całości kontrolowana przez prywatny kapitał, ma bardzo dobry management, zróżnicowaną ofertę (od szybkich remontów aż po budowę coraz większych jednostek) oraz renomę i prestiż na rynku i w szeroko rozumianym otoczeniu społecznym. Co więcej, potrafi o ten pozytywny wizerunek zadbać i umiejętnie go kreować.



### Jacek Rybicki Prezes Pomorskiego Instytutu Demokratycznego:

- Pierwsza z przyczyn sukcesu to umiejętność współpracy, budowania wspólnoty ludzi, którzy tworzą ten zakład. Druga to kreatywny management, poszukiwanie rozwiązań, które będą o krok przed konkurencją, które dawałyby zwycięstwo na trudnym rynku. W stoczni jak w soczewce skupiają się problemy makro w skali mikro. Pokazuje ona, że można rozwiązać problemy na linii pracownik-pracodawca. Nawet najbardziej kreatywny management nie odniesie sukcesu bez zbudowania wspólnoty w zakładzie pracy. Istotny jest człowiek, który dobrze działa w ramach wspólnoty, bo ma poczucie sensu tego, co robi.



Prezes chce, żeby marka „Remontowa”, kojażyła się klientom ze stoczną uniwersalną, która oferuje kompleksowo jak najszerszy zakres produktów i usług dla branży morskiej, od doradzania armatorom w zakresie obsługi technicznej flot, poprzez projektowanie, remonty, przebudowy i budowy nowych statków wybranych typów, aż

po produkcję urządzeń i elementów wyposażenia statków – to ostatnie w ramach kontrolowanej przez spółkę – matkę stoczniowej grupy przemysłowej, skupiającej obecnie 25 firm. Jakże jednak statki warto budować i przebudowywać?

### Zysk w niszy

- Takie, na których można zarobić – odpowiada prezes – czyli np. te zatrudnione w przemyśle wydobywania i transportu ropy naftowej lub gazu, wydobywanych ze złóż morskich (tzw. sektor offshore). Armatorzy tankowców na przewozach tych surowców ich statkami zarabiają krocie. Dzielne stawki frachtowe na takich statkach dziś wynoszą 40, 50 i więcej tysięcy dolarów, a był okres, gdy wynosiły one i grubo ponad 100 tys. dolarów dziennie, przy kosztach praktycznie niezmiennych.

Osiągając tak astronomiczne zyski armatorzy inwestują je np. rozwój floty. Budują nowe statki, lub przebudowują, aby spełniały one przepisy bezpieczeństwa żegluga.

- Jeśli armator ma problem, to my musimy być tymi, którzy go rozwiążą. To dlatego podwójne burty na tankowcach zaczęliśmy dobudowywać jako pierwsi w Europie – wyjaśnia prezes.

Innym przykładem związanym z zyskową niszą jest budowa w Stoczni Północnej - stoczni produkcyjnej z grupy Remontowa – całej serii statków serwisowych do obsługi platform wiertniczych

dla armatora z USA, czy też budowa serii statków ewakuacyjnych dla firmy Agip, które w sytuacji zagrożenia będą ratować pracowników sztucznej wyspy na Morzu Kaspijskim, poza tym remonty i przebudowy platform wiertniczych itd. Przykłady można by mnożyć.

Stocznia specjalizuje się także w przebudowach dużych tankowców, promów pasażersko – samochodowych i statków specjalistycznych. W ubiegłym roku w Europie głośno było o wygranym przez Remontową przetargu na odbudowę statku służącego do kładzenia i zasypywania instalacji na dnie morskim – *Rocknes*, który wcześniej uległ poważnemu wypadkowi. Ten kontrakt wart był ponad 40 mln euro. Ile stocznia na tym zarobiła?

- To tajemnica handlowa – uśmiecha się prezes Soyka. - Ten statek właściwie odbudowaliśmy i wyposażyliśmy od nowa. Dla nas każda taka przebudowa jest nietypowa, wręcz prototypowa. Zmieniając wnętrza, położenia pokładów i całą aranżację już istniejącego statku, często musimy rozwiązywać problemy konstrukcyjne, które nie występują przy budowie długich serii nowych jednostek. Gdy jednak później zabieramy się za budowę nowego statku, te wcześniejsze doświadczenia są dla nas bezcenne.

### Inne rynki

Inną specjalnością stoczni jest budowa promów dla armatorów skandynawskich. Nie przypadkiem dziś 40 proc.

## Liczy Remontowej:

**837 mln** – tyle złotych wyniosły przychody stoczni w roku 2005.

**30 mln** – tyle złotych stocznia zarobiła w roku 2005.

**100 mln** – tyle złotych stocznia zainwestowała w latach 2001 – 2005.

**300** – tyle osób stocznia zatrudniła w roku 2005.

**25** – tyle firm liczy Grupa Kapitałowa REMONTOWA

**6** – co najmniej tyle tysięcy osób zatrudnionych jest w firmach Grupy REMONTOWA

**1** – to miejsce wśród europejskich stoczni remontowych zajmuje Remontowa wg magazynu Drydock.

**194** – taką pozycję wśród 500 najbardziej innowacyjnych polskich firm zajęła stocznia na liście opracowanej przez Instytut Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk.

**10** – takie miejsce wśród polskich eksporterów wg wartości eksportu zajęła Grupa Remontowa w rankingu miesięcznika Home&Market z marca 2006r.

przychodów stoczni pochodzi właśnie z tamtego rynku. Z jednej strony w Norwegii działają największe firmy i najbogatsi armatorzy w sektorze naftowym (pola wydobywcze na Morzu Północnym) z drugiej zaś tzw. promy fiordowe i inne to jeden z podstawowych środków transportu w tym kraju. A takie właśnie promy od kilku lat stocznia buduje w oparciu o własne projekty. To przykład innej ciekawej intratnej niszy.

Takie działania w ciągu ostatnich kilkunastu lat zaowocowały całkowitą zmianą rynków zbytu stoczniowych usług. Dla porównania – w 1990 roku aż 58 proc. przychodów stoczni pochodziło z ZSRR, a zaledwie 8 proc. od armatorów zachodnich. Dziś rynek rosyjski to zaledwie 0,5 proc. przychodów, zaś 90 proc. generują rynki zachodnie. W stoczni działa dziś 10 biur handlowych, które dokładnie monitorują sytuację na podległych im rynkach geograficznych. Stocznia ma także swoich przedstawicieli handlowych, potocznie zwanych „agentami”, którzy działają bezpośrednio w wybranych krajach.



O przebudowie statku *Rocknes* zakończonej w 2005 roku było głośno w całej Europie. Statek, który narodził się na nowo, zmienił także swoje imię...

## Stocznia to ludzie

Marketing jednak to nie wszystko. Kluczem do sukcesu firmy okazali się ludzie.

- Prezesem stoczni jest prawdziwy fachowiec, który jest profesjonalistą w dziedzinie budowy i remontów statków – uważa Jan Kozłowski, marszałek pomorski.

Inni dodają, że Piotr Soyka miłość do stoczni ma w genach. Coś w tym jest... Jego ojciec Henryk Soyka, przedwojenny inżynier okrętowiec był dyrektorem technicznym w Stoczni Gdańskiej. Był także sygnatariuszem powołania do życia w 1952 roku Gdańskiej Stoczni Remontowej. Piotr Soyka został dyrektorem GSR po wygraniu konkursu w 1989 roku. Jednak pracował w niej jeszcze w latach 70. przechodząc wszystkie szczeble kariery od budowniczego statków aż do prezesa. W tym czasie w Wielkiej Brytanii zaczęło wychodzić angielskie fachowe czasopismo Drydock, poświęcone przemysłowi okrętowemu na świecie. W gabinecie prezesa na półce stoją oprawione w skórę wszystkie jego egzemplarze. Od ponad 30 lat Piotr Soyka uważnie śledzi wszystko, co dzieje się w światowej branży okrętowej. Znają ją jak mało kto.

### Jakie masz IQ?

On także wymyślił motto: Stocznia to ludzie. Zwłaszcza odpowiednio wykształceni, umotywowani i wynagradzani. Jednak dostać pracę w stoczni nie jest łatwo. Dziesięć lat temu prezes wpadł na pomysł, aby kandydatów do pracy poddawać testom na inteligencję (IQ). Żeby móc objąć stanowisko kierownicze trzeba mieć przynajmniej 130 pkt.

- Chodzi o wyłowienie ludzi, którzy mają odpowiedni potencjał – mówi prezes. – To się nam opłaca, bo oni po prostu szybciej się potem uczą. Jednak wysoki iloraz IQ to nie wszystko. Z wybranymi kandydatami rozmawiam osobiście i wtedy decyduję o ewentualnym zatrudnieniu.

Oprócz inteligencji liczy się kreatywność, pracowitość i dobra znajomość przynajmniej jednego języka obcego – najlepiej angielskiego.

- W tym roku testem IQ przebadaliśmy już 451 osób – mówi dr Kalina Dobroń, dziś zastępca kierownika Działu Kadr w Remontowej S.A., przed dwoma laty sama także „wyłowiona” przy pomocy takiego badania. – Szukamy osób o nieprzeciętnych predyspozycjach intelektualnych i rozwiniętych cechach osobowości takich jak zdolność radzenia sobie ze stresem, rozumienie sytuacji społecznych, czy umiejętność pracy zespołowej. Dziś jak nigdy dotąd stocznia stwarza szansę rozwoju dla pomysłowych, zdolnych i ambitnych młodych ludzi. Daje możliwość indywidualnej ścieżki kariery.

### To idzie młodość...

W ubiegłym roku Remontowa przyjęła do pracy 300 nowych ludzi, zdobywając na Pomorzu tytuł

#### Paweł Adamowicz Prezydent Miasta Gdańska:

- Każdy sukces Remontowej to także korzyść dla miasta. To prężnie rozwijająca się firma, w której zatrudnienie znajduje coraz więcej osób, co doskonale wpasowuje się w trend zmniejszającego się w Gdańsku bezrobocia. Nie możemy zapominać, że Gdańsk od wielu lat związany jest z przemysłem stoczniovym. To właśnie dzięki takim przedsiębiorstwom, nasze miasto dalej będzie służyło w Polsce jako dynamiczne i nowoczesne centrum stoczniove. Przed Stoczną Remontową jeszcze wiele wyzwań, ale pracownicy tego przedsiębiorstwa udowodnili, że można odnieść sukces. Takich właśnie doskonałych osiągnięć życzę im jak najczęściej.



#### Janusz Lewandowski Poseł do Parlamentu Europejskiego:

- Remontowa to optymistyczny przypadek na tle sztuki przeżycia, wart zauważenia. Zasadniczą wagę miała wiarygodność managementu, w tym osobiście prezesa Piotra Soyki, jego przywódcze cechy oraz okoliczności przejścia od kontraktu menedżerskiego do modelu własnościowego, menedżersko-załogowego. Ów model był powszechny w polskich stoczniach, ale tam brał się z kryzysu lub z postępowania układowego (Szczecin, Gdynia). Tutaj natomiast doszedł do skutku na tle dobrych wyników finansowych. Był to biznes o wyniku dodatnim, w trakcie ekspansji, dzięki temu nie dotknięty wadą rozwiązań menedżersko-załogowych, czyli braku zastrzyku kapitałowego, który wnosi inwestor. Ta dobra sytuacja Remontowej oraz mniejsze ryzyko związane z remontami w stosunku do działalności produkcyjnej sprawiły, że przejście własnościowe było płynne.



#### Jan Kozłowski Marszałek województwa pomorskiego:

- Remontowa jest przykładem bardzo dobrze przeprowadzonej prywatyzacji oraz mądrego managementu. Prezesem stoczni jest prawdziwy fachowiec, który z jednej strony jest profesjonalistą, jeśli chodzi o działania ściśle związane z budową i remontem statków, a z drugiej strony potrafi sobie dobrze ułożyć współpracę ze związkami zawodowymi. Myślę, że właśnie ten profesjonalizm i umiejętność współpracy z ludźmi kryją się za sukcesem stoczni.



## Krzysztof Dośła

Przewodniczący Zarządu Regionu  
Gdańskiego NSZZ „Solidarność”:



- Pewnie nigdy nie jest tak, że nie mogłoby być lepiej, jednak na tle tego, co się dzieje w polskim przemyśle stoczniowym, Remontowa S.A. jest na przeciwnym biegunie niż pozostałe zakłady. Dzięki temu, że udało się zrealizować koncepcję, którą swego czasu bardzo wielu uważało za bardzo ryzykowną - pamiętamy ile osób chciało przeskoczyć w ścieżce prywatyzacji GSR - dziś możemy mówić o wielkim sukcesie. Na pewno był on możliwy, bo kadra menedżerska wiedziała, co chce osiągnąć i miała świadomość dużego zadania, jakie przed nią stoi. Także pracownicy zaakceptowali kierunek i cel, do którego zmierzają. I to wspólne działanie, które na pewnych etapach wymagało trudnego „docierania się”, przyniosło dzisiejszy efekt. Jeżeli chodzi o relacje na linii pracownik-pracodawca życzylibyśmy sobie, żeby podobne były w każdym zakładzie pracy. Chociaż oczywiście wiemy, że od czasu do czasu dochodzi do trudnych rozmów, i że przez dłuższy czas pracownicy dokonywali wyrzeczeń na rzecz stoczni. Ale dzięki temu, że wszyscy widzieli cel i go akceptowali, teraz mogą powoli odcinać kupony od sukcesu, który osiągnęli.

najlepszego pracodawcy roku. W ostatnich 4 latach stocznia przeszkoliła i przyjęła do pracy około 500 osób, przeważnie z rejonów objętych największym bezrobociem. Teraz trwa kurs dla 100 kolejnych pracowników. A w stoczni pracują coraz młodsi. Dziś 37 proc. to osoby w wieku 50 – 64 lata (tych powyżej 60 lat jest zaledwie 2 proc.), 38

proc. to osoby w przedziale 18 – 39 lat, natomiast 40 – latków jest 25 proc. Średni wiek pracowników bezpośredniej produkcji obniżył się do ok. 35 lat. W dodatku z tej stoczni pracownicy nie odchodzą do stoczni unijnych, bo tu mają poczucie stabilizacji, możliwość rozwoju zawodowego i... pewność wypłat w terminie, których wysokość znacznie przekracza średnią krajową. I najwyżej boją się to stracić jadąc w nieznaną. Tego jak na razie nie udało się osiągnąć w żadnej innej dużej polskiej stoczni. Czy pogrążone w kryzysie stocznie produkcyjne w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie mają szansę na prywatyzację i ekonomiczny sukces?

## Nie na skróty

- Każda stocznia jest inna, każda ma swoją własną historię i specyfikę – zamyśla się prezes „Remontowej”. – My na nasz sukces pracowaliśmy bardzo długo. Jedenaście lat zajęło nam przejście z przedsiębiorstwa państwowego z radą pracowniczą, poprzez przedsiębiorstwo zarządzane przez kontrakt menedżerski i potem przez spółkę akcyjną skarbu państwa, aż do spółki akcyjnej – własności prywatnej. Czy można było szybciej? Nie. Firma, ludzie, zarząd, pracownicy - my wszyscy musieliśmy do tej zmiany dojrzeć. Tu nie da się pójść na skróty. Ale tego czasu nie zmarnowaliśmy. I myślę, że teraz jest dobry moment, aby w tych stoczniach w końcu wdrożyć przemyślany program zmian. Jeżeli będzie konsekwentnie realizowany, po kilku latach mogą przyjsć sukcesy. Tego im życzę.

**Grzegorz Landowski**

Fot. Remontowa S.A.



**Na tankowcu Tove Knutsen w Remontowej dobudowano podwójną burtę. Takie operacje stocznia zaczęła wykonywać jako pierwsza w Europie.**

Jakie statki buduje  
Remontowa S.A.  
– zobacz na naszej  
płytkie CD!





# Islandia osłabiła złotówkę

**W marcu nastąpiło to, czego oczekiwano właściwie od początku objęcia rządów przez Prawo i Sprawiedliwość. Złotówka potaniała w stosunku do wszystkich głównych światowych walut.**

Czy wpływ na to miały działania polskich polityków, którzy zainteresowali się sektorem bankowym i wygłaszali o nim bardzo niepocholebne opinie? Możliwe, ale to tylko jeden z czynników osłabiających naszą walutę. Inne to wysokie stopy procentowe w USA, podwyższenie stóp procentowych przez Europejski Bank Centralny (EBC) i odwrót inwestorów od wszystkich rynków wschodzących.

W ciągu 26 dni od początku marca złotówka straciła 9 gr w stosunku do dolara, 13 gr do euro i funta brytyjskiego, 2 gr do korony norweskiej, 1 gr do chińskiego juana oraz osłabiła się w stosunku do walut koreańskiej i japońskiej. Wpływ na to miało kilka czynników, wśród których najbardziej obecna w mediach była próba ograniczenia niezależności Narodowego Banku Polskiego. Jednak nie była to główna przyczyna. Choć wydaje się to nieprawdopodobne, „Wall Street Journal” uznał, że spadek wartości złotówki, dolara nowozelandzkiego, brazylijskiego reala i meksykańskiego peso wynika ze spadku wartości... korony islandzkiej.

## Islandzki krach

Pierwsze sygnały o kłopotach Islandii pojawiły się pod koniec lutego. Międzynarodowa agencja analiz ekonomicznych Fitch opublikowała raport, w którym obniżyła ranking Islandii ze „stabilnego” na „ujemny”. W raporcie można przeczytać, że islandzka ekonomia wykazuje oznaki przeciążenia - jako przykład podaje się m.in. rosnącą inflację, bardzo znaczny wzrost branych kredytów i powiększanie się długu zagranicznego. Autor raportu uważa, że Islandia może liczyć się z „twardym lądowaniem”.

Oczywiście, rząd tego kraju nie zgodził się z raportem. Szefowa Departamentu Analiz Landsbanki Íslands Edda Rós Karlsdóttir określiła raport Fitch jako „niezrozumiałe krytyczny”. Media islandzkie zwróciły jednak uwagę, że Edda Rós zasiada również w zarządzie Krajowej Spółki Energetycznej Landsvirkjun, która podejmowała decyzję o budowie kontrowersyjnej zapory wodnej w Kárahnjúkar oraz huty aluminium w Reydarfjörður. To między innymi te inwestycje wymienia się jako jedne z powodów przeciążenia ekonomicznego Islandii.

Niestety, zapewnienia polityków nie na wiele się zdały. Kolejny raport opublikował Danske Bank. Prognozuje on kryzys walutowy w Islandii oraz recesję. Media międzynarodowe napisały na-





tomiast o „islandzkim krachu finansowym”, który odbija się na światowych rynkach, nawet w Brazylii czy Republice Południowej Afryki. Islandzka korona, której kurs spadł w stosunku do dolara w ciągu ostatnich miesięcy o 4,7 proc., we wtorek 21 lutego straciła na wartości do dolara kolejne 4,5 proc., co było jej największym spadkiem w ciągu jednego dnia w ciągu ostatnich pięciu lat, ale nie ostatnim tak dużym. Podobne powtórzyły się na początku i w połowie marca.

## Giganci podnoszą stopy

Obok złej reklamy, jaką zrobiła Islandia gospodarkom wschodzącym, drugim czynnikiem skłaniającym inwestorów do wycofywania się z takich państw jak Polska, a przy tym sprzedawania ich walut, jest perspektywa podnoszenia stóp procentowych przez gospodarcze kolosy – USA, strefę euro i Japonię. Skoro więcej można zarobić na najbezpieczniejszych rynkach, to po co ryzykować w krajach, gdzie politycy nie realizują jasnej wizji rozwoju gospodarczego, jak Polska czy Węgry? Pozytywne opinie prezesa FED o stanie amerykańskiej gospodarki spowodowały, że na rynku zaczęto spekulować, iż do końca roku podstawowa stopa w USA może wzrosnąć do 5,5 proc. W Polsce po obniżce pod koniec lutego spadła ona do 4 proc.

Jednak nie dolar, a euro odnotowało w marcu największy wzrost w stosunku do innych walut. Wśród analizowanych walut jedynie korona norweska umocniła się do euro, a dolar utrzymał, pomimo dużych wahań, pozycję z początku marca. Wpływ na to miały najpierw podwyżka stóp procentowych w strefie euro, a następnie przeplatające się dobre i złe informacje o gospodarce amerykańskiej.

- Zamówienia na dobra trwałe użytku w USA w lutym wzrosły o 2,6 proc. m/m wobec oczekiwanych 1,30 proc. m/m - uważa Marek Rogalski z Domu Maklerskiego TMS Brokres. - Tyle, że bez ujęcia zamówień na obronę wzrost wyniósł jedynie 0,3 proc. m/m, a bez transportu odnotowaliśmy spadek o 1,3 proc. m/m. Z kolei po dobrych informacjach o sprzedaży domów na rynku wtórnym, oczekiwania inwestorów co do figury z rynku pierwotnego mogły być dosyć duże. Tymczasem pojawiło się duże rozczarowanie (sprzedaż nowych domów spadła w lutym o 10,1 proc. m/m do 1,080 mln). To powoduje, że sytuacja na rynku nieruchomości nadal pozostaje przysłowiową piętą achillesową amerykańskiej gospodarki i trudno nie zakładać, aby członkowie FED nie zwrócili na to uwagi decydując o kształcie polityki monetarnej

Nie tylko niejednoznaczne sygnały z rynku wewnętrznego sprawiły, że dolar w ciągu kilkudziesięciu dni marca najpierw zyskiwał na wartości, później tracił, znowu zyskiwał i znowu tracił wobec praktycznie wszystkich walut. Dodatkowy impuls przyszedł z rynku azjatyckiego, na którym silne straty do dolara zanotował jen. Stało się tak, gdy premier Japonii zwrócił się do banku centralnego z sugestią, by z rozwągał podchodził do kwestii ostrych polityki monetarnej.

O ile sygnały zza oceanu nie są jednoznaczne co do dalszego poziomu stóp procentowych, o tyle w Europie polityka dalszej walki z inflacją wydaje się pewna. Szef ECB ogłaszając na początku marca podwyżkę stóp procentowych o 25 punktów bazowych, zgłosił jednocześnie obawy o kształtowanie się inflacji w przyszłości, co zostało odczytane przez rynek jako zapowiedź przyszłych podwyżek stóp. Wywołało to na tyle duży wzrost zapotrzebowania na euro, że podrożało ono nawet w stosunku do chińskiego juana, który uważany jest za niedowartościowany na skutek regulacji państwowych i stale umacnia się w ramach zakreślonych przez rząd.

## Chiny zwalniają

Na osłabienie juana w stosunku do euro wpływ mogła mieć także informacja, że chińska gospodarka zwolni w tym roku tempo wzrostu. PKB wzrosło o 8,6 proc. wobec 9,9 proc. w 2005 r. - wynika z ocen ekspertów Economist Intelligence Unit (EIU). - Chiński eksport w 2006 r. nie wzrosło już tak jak w 2005 r., słabsza też będzie konsumpcja - twierdzi Steven Sitao Xu, dyrektor EIU. - Krajowa waluta, juan, nadal będzie się umacniać, ale aprecjacja nie przekroczy poziomu 7,8 juana za jednego dolara.

## Złoty może zdrożeć

Pomimo bardzo niestabilnej sytuacji politycznej w Polsce, po marcowych spadkach złotówka może znowu zacząć się umacniać. Pierwszą przesłanką do tego są dobre dane o sprzedaży detalicznej, która okazała się lepsza od oczekiwań rynkowych. W lutym sprzedaż detaliczna wzrosła o 10,2 proc. licząc rok do roku, wobec 8,6 proc. w styczniu licząc rok do roku. Opublikowany raport jest dowodem przyśpieszenia konsumpcji i nabierania rozpędu przez gospodarkę. Dla RPP będzie to przesłanką do powstrzymania się przed obniżką stóp procentowych i pozostawieniem ich na obecnym poziomie - 4 proc. Drugim czynnikiem wzmacniającym złotego jest inflacja bazowa, która w lutym wyniosła 0,8 proc. licząc rok do roku. Oznacza to, że w gospodarce nie ma presji inflacyjnej i ceny znajdują się pod kontrolą.

Polskiej walucie pomagają także informacje o wysokiej dynamice PKB w czwartym kwartale 2005 r., wynoszącej 4,2 proc., wobec 3,7 proc. w trzecim kwartale. Szczególnie pozytywnie nastają przyrost inwestycji o 9,8 proc. Poza tym, popyt krajowy w czwartym kwartale wzrósł o 5 proc, a spożycie ogółem wzrosło o 3,3 proc, w tym spożycie indywidualne o 3,1 proc.

Pojawiła się też zewnętrzna przesłanka wskazująca na możliwość umacniania się złotówki w tym roku. Azjatyckie banki centralne są bowiem coraz bardziej zainteresowane inwestycjami na rynkach wschodzących. W grę wchodzi również Polska.

- Na naszym rynku pojawiły się duże zagraniczne banki, które zwykle obsługują azjatyckich klientów - mówi Bartosz Pawłowski, ekonomista ING. - Możliwe, że wśród tych klientów są również banki centralne, które mają rezerwy walutowe idące w setki miliardów dolarów. W przypadku Japonii jest to kwota przekraczająca 800 mld USD. Dla porównania - polskie rezerwy dewizowe wynoszą 45,5 mld USD.

Tradycyjnie, najważniejszą „walutą rezerwową” jest amerykański dolar. Jednak azjatyckie banki centralne niemal otwarcie deklarują, że chcą zmniejszać jego udział w swoich rezerwach. Jednym z powodów jest fakt, że amerykańska waluta od kilku lat traci na wartości.

„Większość ośrodków analitycznych przewiduje umocnienie złotego, otoczenie inflacyjne jest bardzo niskie, oferując wysokie realne stopy zwrotu, a ryzyko kredytowe nie jest aż tak dużo większe od ryzyka krajów tzw. starej Unii, a już z pewnością jest niższe niż wynika to z - niedowartościowanych naszym zdaniem - ratingów Polski” - napisali ekonomiści ING w raporcie dla klientów.

Jeżeli azjatyckie banki centralne zdecydują się ulokować np. w naszych obligacjach część rezerw, będą musiałyby wymienić inne waluty na złotego. Przyczynią się w ten sposób do wzmocnienia naszej waluty.

Maciej Goniszewski



*Na luksusowym żaglowcu wybudowanym w Stoczni Gdańskiej mieli pływać... polscy robotnicy. Pływają bogacze z Zachodu.*



# Gwarek

*Royal Clipper* – największy i najbardziej luksusowy żaglowiec na świecie. Apartamenty, basen, fontanna, kominki, marmury, mosiądze, jedwabie. Tygodniowy rejs po Karaibach kosztuje od półtora tysiąca do ponad trzech tysięcy euro. Nie wszyscy jednak wiedzą, że ociekający bogactwem *Royal Clipper* nie pływałby po oceanach, gdyby nie pomysł z czasów zgrzebnego socjalizmu. Pomysł na robotnicze wczasy pod żaglami.



Fot. Royal Clippers

**Zbudowany na kadłubie Gwarka Royal Clipper to dziś najbardziej luksusowy i największy wycieczkowy żaglowiec świata.**

**P**rospekt reklamowy Spółki Akcyjnej Polskie Żagle z 1987 roku: „Szansa na atrakcyjne wczasy na morzu dla załogi przedsiębiorstw! Żaglowo – motorowy statek wycieczkowy *Gwarek* dysponować będzie 210 miejscami pasażerskimi w dwuosobowych kabinach z oknem. Umożliwi on spędzanie relatywnie tanich wczasów na morzu, połączonych ze zwiedzaniem zagranicznych portów dla co najmniej 5 tysięcy osób rocznie.”

- Bardzo spodobała mi się idea wczasów pod żaglami – mówi Józef Maciąg z Gdańska. – Tak bardzo, że kupiłem kilkadziesiąt akcji spółki. Co więcej, propagowałem tę ideę wśród znajomych i w zakładzie pracy.

## I górnicy, i hutnicy...

Pomysł budowy statku wycieczkowego dla „klasy robotniczej” pojawił się rok wcześniej na łamach miesięcznika „Morze”. Jednostka miała być wyposażona w eksperymentalne ożaglowanie. Do realizacji idei powołano Spółkę Akcyjną Polskie Żagle. Jej prezesem został, będący już wówczas na emeryturze, Janusz Mondalski, absolwent Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie, wieloletni pracownik PLO, sekretarz generalny Polskiego Towarzystwa Okrętowego. Polskie Żagle stały się pierwszą w Polsce spółką akcyjną prowadzącą od 1987 roku publiczną sprzedaż akcji.

Prezes Mondalski na łamach czasopisma „Technika i Gospodarka Morska” z 1987 roku pisał, iż z powodu kryzysu ekonomicznego, który dotknął wówczas polskie społeczeństwo, wczasy pracownicze zdrożały do tego stopnia, że przestały być atrakcyjne. „Wydaje się, że poszukiwanie nowych treści zorganizowanego wypoczynku staje się tak nabrzmiałym problemem, że pewna część społeczeństwa byłaby nawet skłonna ponieść większe koszty uczestnictwa w proponowanych wczasach w zamian za ich oryginalność i atrakcyjność. Konkretnym przykładem wyczulenia społeczeństwa na kwestię nowych koncepcji wypoczynku jest żywy odzew w różnych środowiskach na propozycję znanego miesięcznika *Morze*, zbudowania statku żaglowo-motorowego, które stworzyłyby możliwości zapoczątkowania realizacji idei wczasów pod banderą”.

I dodawał: „Wykorzystanie morza przez społeczeństwo polskie dla celów rekreacyjnych, turystycznych i sportowych stało się jednym z celów polityki morskiej państwa, ujętych w oficjalnym dokumencie, który perspektywicznie określa środki i warunki ich realizacji. Działania w tym kierunku mają bowiem służyć kształtowaniu świadomości morskiej społeczeństwa jako ważnego elementu jego współczesnej i przyszłej tożsamości narodowej.”

Wszystko wskazywało na to, że pomysł „wczasów pod żaglami” skazany jest na sukces. Nie tylko z powodu olbrzymiego odzewu, jakim cieszył wśród klasy robotniczej spragnionej morskich wrażeń. Wydawało się, że trwa koniunktura na morskie wczasy. Pisano, że z powodu wielkiego zainteresowania turystyką morską *Gwarek* „na pewno przyniesie profity udziałowcom ze spółki Polskie Żagle S.A., stając się jednocześnie wizytówką Polski za granicą.” A docent Andrzej Tubilewicz z Instytutu Morskiego w Gdańsku na łamach TGM z 1989 roku przewidywał: „wysoka opłacał-

# nie doczekat... . . .

ność floty wycieczkowej oraz występowanie dużego, opłacalnego popytu na jej usługi tworzą korzystną koniunkturę dla tego rodzaju żeglugi, określanej często jako fenomen światowego rynku żeglugowego. Prognozy przewidują, że utrzyma się ona także w latach dziewięćdziesiątych.”

## Pływający dom wczasowy

Eksperymentalny żaglowiec zaprojektował znany konstruktor żaglowców, inżynier Zygmunt Choreń, twórca między innymi *Pogorii* i *Daru Młodzieży*. *Gwarek* był konstrukcją nietypową, posiadał bowiem trzy tzw. żagloplaty, czyli olbrzymie sterowane mechanicznie żagle. Dzięki temu ich obsługa nie angażowała całej załogi.

- To był mój pomysł – wyjaśnia nam inżynier Choreń. - Na statku pasażerskim załoga potrzebna jest po to, żeby dbać o pasażerów. A te płaty mogłyby obsługiwać jedna osoba, więc decydowały tu względy praktyczne. Poza tym, wyglądało to dosyć widowiskowo.

Żaglowiec nazwano *Gwarkiem*, ponieważ jego pasażerami mieli być przede wszystkim pracownicy hut i kopalń ze Śląska. Według założeń statek miał odbywać 30 podróży w ciągu roku, zawiązując m.in. do Leningradu, Oslo, Antwerpii, Lizbony, Neapolu, Wenecji, Pireusu i Rijeki. Uczestnicy rejsów pokrywać mieli jedynie koszty własne wczasowych podróży, ponieważ, w myśl statutu Spółka Akcyjna Polskie Żagle... nie miała czerpać zysku ze swej działalności.

*Gwarek* miał mieć 110 metrów długości, 16 m szerokości i 5,4 m zanurzenia. Przeznaczony był dla 210 pasażerów i 70 osób załogi. Napęd: trzy żagloplaty o powierzchni 600 m kw. każdy oraz dwa silniki pomocnicze. Na pięciu pokładach, oprócz kabin, miały się znaleźć restauracje, kluby, kawiarnie, bary, Salon Kapitana Nemo (pomieszczenie znajdujące się w podwodnej części kadłuba, skąd przez duże okna ze szkła udaroodpornego „oglądać można będzie świat morskiej flory i fauny”). Górny, tzw. słoneczny pokład, stanowić miał rodzaj statkowej plaży z basenem. *Gwarek* był wówczas jedyną tego typu jednostką na świecie. Zachodnia prasa pisała o nim jako o „żaglowcu XXI wieku”.

W ulotce zachęcającej do wykupywania akcji Polskich Żagli czytamy: „Gdzie lepiej, niż na morzu odpocząć można po ciężkiej pracy w kopalni, hucie czy fa-



**- Gwarek nie trafił w swój czas, trochę się spóźnił. Ale aż tak bardzo mi go nie żal, bo jego kadłub pływa, a na statku pracują polscy kapitanowie – mówi, inżynier Zygmunt Choreń, twórca Gwarka.**

bryce? Sama podróż morska i zwiedzanie ciekawych portów to źródło niezapomnianych przeżyć. Wczasy na morzu stanowią powszechną dziś formę wypoczynku. *Gwarek* wielokrotnie skazywany na zagładę jeszcze przed samym powstaniem, dziś 500 lat po wyprawie Krzysztofa Kolumba – chwyta wiatr w żagle. Statek ten tchnęły do życia marzenia o morskiej przygodzie, te same, które przed wiekami pchnęły na morza żaglowce wielkich odkrywców.”

## Rejs dla akcjonariusza

Polskie Żagle otrzymały w lipcu 1988 roku uprawnienia dewizowe, zezwalają-

ce na sprzedaż za granicę waluty wymiennej emitowanych przez tę spółkę akcji. Niewykluczona była także sprzedaż akcji cudzoziemcom, którzy zainteresowali się *Gwarkiem* na wystawie Baltexpo '88. Zarząd spółki dopuszczał także możliwość krótkoterminowego wdzierżawienia statku dla czarterujących z Zachodniej Europy.

W ramach pierwszej emisji akcji o nominalnej wartości po 10 tys. zł sprzedano je udziałowcom na łączną sumę 120 mln złotych. Każda akcja dawała akcjonariuszowi jeden głos na walnym zgromadzeniu spółki, natomiast 50 akcji o równowartości 500 tys. zł miało uprawniać do dysponowania



Fot. Lukasz Glowala

29 grudnia 1987 roku Spółka Akcyjna Polskie Żagle podpisała ze Stocznią Gdańską im. Lenina umowę na budowę *Gwarka*. Spółka przelała na konto stoczni równowartość 1 miliona dolarów.

Jerzy Mondalski pisał: „Zawarcie tej umowy zostało poprzedzone bardzo wnikliwymi ekspertyzami projektu technicznego statku, wykonanymi przez indywidualnych ekspertów, jak również przez uczelnie akademickie. Zasięgnięto również opinii licznych praktyków nawigatorów, inżynierów, konstruktorów z zakresu budownictwa okrętowego, a także z dziedziny gospodarki hotelowej na statku, która jest tak istotna w przypadku budowy jednostki pasażerskiej”. Mondalski obliczał, że „finansowe zaangażowanie w budowę *Gwarka* może dotyczyć kilkunastu tysięcy ludzi, uwzględniając, że zainteresowanie przedsiębiorstw i instytucji dotyczy załóg dużych zakładów pracy”.

Jednak nad *Gwarkiem* zbierały się czarne chmury. W kraju wrzało. W maju i sierpniu 1988 roku w Stoczni Gdańskiej doszło do strajków. Okazało się, że jest ona w złej sytuacji finansowej. Dramatycznie spadło zainteresowanie nabywaniem akcji spółki, a to zmniejszyło dopływ kapitału inwestycyjnego.

„Podjęta na przełomie maja i czerwca (1988 roku) akcja promocyjna skierowana do 20 tysięcy przedsiębiorstw w Polsce spotkała się z bardzo słabym oddźwiękiem. Odpowiedzi uzyskane od niektórych adresatów zgodnie stwierdzały, że zmiany systemowe w zakresie polityki finansowej i podatkowej w odniesieniu do przedsiębiorstw nie pozwalają na zaangażowanie się ich w zakup akcji spółki w rozmiarach, w jakich chciałyby to uczynić” – narzekał prezes Mondalski.

W październiku 1988 roku ówczesny premier Mieczysław Rakowski podjął decyzję o likwidacji Stoczni Gdańskiej im. Lenina. Od 1 grudnia tegoż roku stocznia przestała podejmować nowe budowy, natomiast te, które zostały już rozpoczęte, kontynuowano. Los *Gwarka* był niepewny.

- Ewentualne załamanie się koncepcji budowy tej jednostki byłoby dotkliwą i nieuzasadnioną porażką wszystkich tych, którzy podjęli się realizacji tego ambitnego programu – napominał prezes Mondalski. – A przecież nie jest to tylko sprawa możliwości rekreacyjnych na morzu

jednym miejscem na statku i odbycia jednego rejsu w roku przez 20 lat, czyli spodziewany okres eksploatacji statku. Za 25 akcji ich posiadacz miał prawo do rejsu co drugi rok. Koszt miejsca pasażerskiego miał być o jedną trzecią niższy niż na klasycznym wycieczkowcu o zbliżonym standardzie.

Prezes Mondalski przewidywał, że żaglowiec i jego program jest na tyle interesujący, iż może stanowić w przyszłości zachętę do budowy dalszych statków tego typu: „Dotychczasowy sondaż opinii publicznej pozwala wyrazić nadzieję, że szerokie poparcie dla inicjatywy budowy *Gwarka* nie będzie krótkotrwałym zrywem, a przetrzezie się w konsekwent-

nie realizowany program umożliwienia ludziom pracy wypoczynku na morzu pod żaglami własnego statku wycieczkowego” – pisał.

Budowa *Gwarka* miała być finansowana z wpływów ze sprzedaży akcji (20 proc.), biletów (ok. 10 proc.) i kredytu bankowego (70 proc.). Udziałowcami spółki oprócz osób prywatnych były m.in.: Spółdzielnia Rzemieślnicza Wielobranżowa w Mikołowie, Międzywojewódzka Spółdzielnia Pracy „Siódemka” w Łodzi, Ośrodek Doradztwa i Treningu Kierowniczego – KSP w Gdańsku, Ogólnokrajowe Gwarectwo Węgla Brunatnego czy Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Handlu Wewnętrznego w Koszalinie.

dla ludzi pracy, ale kontynuacja naszych tradycji żeglugi pasażerskiej. Koncepcja budowy kilku statków tego typu wysunięta przez wybitnych ekspertów budownictwa okrętowego, mogłaby, w przypadku jej zrealizowania w najbliższych latach, przyczynić się do rozwiązania problemów polskiej turystyki morskiej w skali ogólnokrajowej. Ekonomiczny rachunek inwestycji wydaje się wspierać ideę budowy żaglowców pasażerskich.

Inżynier Choreń mówi: - Gdyby solidarnościowy przewrót zakończony Okrągłym Stołem i wy-

Johnson, która w sierpniu 1989 roku podczas pobytu w Gdańsku spotkała się z zarządem spółki. Prezes Janusz Mondalski wręczył jej propozycję współpracy „w celu zrealizowania koncepcji budowy *Gwarka*”. Do konkretów jednak nie doszło.

W końcu sierpnia 1989 roku Okręgowa Komisja Arbitrażowa w Gdańsku po rozpoznaniu sprawy ustaliła, że obie strony są nadal związane umową z 1987 roku. A więc *Gwarek* miał być budowany. W zamierzonej przez Polskie Żagle postaci nie powstał jednak nigdy.



Fot. Maciej Kosycarz/KFP

 W latach 90. kadłub *Gwarka* rdzewiał przy nabrzeżu Stoczni Gdańskiej.

borami do parlamentu zdarzył się dwa – trzy miesiące później, *Gwarek* byłby ukończony. Były silniki, była siłownia, były pomieszczenia mieszkalne, maszty leżały na kei, już bardzo niedużo trzeba było, żeby zaczął pływać. Były pieniądze na koncie. Państwowe przedsiębiorstwa broniły się przed bankrutem i w końcu padły. Sprawa *Gwarka* została przesunięta na bok.

W marcu 1989 roku SG anulowała umowę z Polskimi Żaglami. Te jednak nie zamierzały składać broni. Robiły wszystko, by budowa została dookończona. Starły się np. zainteresować sprawą żaglowca znane osobistości. Między innymi biznesmenkę polskiego pochodzenia Barbarę Piasecką-

## Polskie Żagle pod wiatr

Prezes Polskich Żagli Janusz Mondalski zmarł w marcu 1990 roku. Jego następcą został Marek Perzyński.

- Perzyński był dziennikarzem, nie menedżerem – ocenia inżynier Choreń, który zasiadał w radzie nadzorczej Polskich Żagli. - Nie był taką osobowością jak prezes Mondalski, który był precyzyjny, pedantyczny. Gdyby nie umarł, byłaby szansa na realizację tego projektu.

Kilkakrotnie przekładano termin wodowania *Gwarka*. Powodem były kłopoty finansowe Polskich Żagli, które nie płaciły Stoczni Gdańskiej za



roboty. Stocznia kredytowała budowę żaglowca. W kwietniu 1990 roku ustalono, że położenie stępki nastąpi we wrześniu 1991 roku, zaś zakończenie budowy – pod koniec 1992 roku. W sierpniu 1990 r. Polskie Żagle podpisały aneks do kontraktu ze Stocznia, na mocy którego w pierwszy rejs żaglowiec miał ruszyć najpóźniej w pierwszym kwartale 1993 roku. Ustalono nawet, że pożegluje z Gdyni do Barcelony, potem zaś popłynie do Ameryki, gdzie weźmie udział w międzynarodowej imprezie żeglarskiej Columbus 500. Wodowanie kadłuba *Gwarka* we wrześniu 1991 roku transmitowane było przez telewizję.

Z powodu niewypłacalności Polskich Żagli stocznia rozważała jednak możliwość sprzedaży kadłuba żaglowca. Perzyński kłopoty tłumaczył przyspieszeniem terminu oddania jednostki amatorowi (do czego, *notabene*, stocznia miała prawo). Jak tłumaczył, z tego powodu nie zorganizowano akcji reklamowej, nie dokonano rezerwacji biletów, kasa spółki świeciła pustkami.

W kwietniu 1992 roku „Gazeta Wyborcza” pisała jednak, że żaglowiec ma duże szanse wystartować w Operacji Żagiel 92. Miał być wydzierżawiony na trzy lata zagranicznym biurom podróży. Perzyński zapewnił dziennikarkę, iż spółka pomyślnie zakończyła pertraktacje o uzyskanie kredytów, w związku z czym spłaci część zadłużenia w Stoczni Gdańskiej.

Prace na *Gwarku* jednak przerwano, gdy Polskie Żagle nie spłaciły kredytów związanych z jego budową. Wówczas zarząd spółki zaczął gorączkowo szukać innych pomysłów na wykorzystanie żaglowca. - *Gwarek* przejdzie na własność wielkiej firmy francuskiej, zajmującej się turystyką w rejonie Morza Śródziemnego – mówił wówczas Perzyński. Tysiąc pięciuset akcjonariuszy nie miało na tym stracić – mieli otrzymać swoje pieniądze z rekompensatą. Tak się jednak nie stało.

### Nie *Gwarek*, lecz *Sirocco*

Żaglowcem zainteresował się Robert Tonge, Amerykanin reprezentujący *Sirocco Sport Project*. Prezes Perzyński wiązał z nim wielkie nadzieje. Popierał jego starania o pieniądze na zakup *Gwarka*. Polskie Żagle dokonały cesji kontraktu na rzecz Amerykanina. Z tym, że zrezygnowano z robotniczego *Gwarka* uznając, że ta idea nie ma szans powodzenia w nowym systemie. Z robotnika miał zmienić

się w aktywnego sportowca o nazwie „*Sirocco Sport*”. W warunkach gospodarki rynkowej postawiono na aktywny wypoczynek i komercję. Między Biurem Projektowo-Konstruktorskim Stoczni Gdańskiej, a Robertem Tonge podpisany został list intencyjny. Dotyczył „zaprojektowania i udziału w budowie serii statków wycieczkowych przeznaczonych do aktywnego wypoczynku, a także wprowadzenia zmian projektowo-konstrukcyjnych i prac przy dokończeniu statku *Sirocco*, znanego dotąd jako *Gwarek*”.

Marek Perzyński w lutym 1995 rok na łamach „Kuriera Morskiego” tłumaczył: „W czasach, gdy w Polsce brakowało pieniędzy na szpitale i szkoły, *Gwarek* okazał się zbyt kosztownym luksusem.” I dalej: „Międzynarodowi eksperci przygotowali nową koncepcję eksploatacji statku. Projekt o nazwie *Sirocco Sport* przedstawiono firmom z Francji i Wielkiej Brytanii. Stocznia Gdańska przystąpiła do wprowadzenia do dokumentacji technicznej modyfikacji. Nowy projekt przystosowano dla miłośników sportów wodnych, szczególnie windsurfingu. W rufowej części statku zaplanowano miejsce dla 15 skuterów wodnych, 16 kajaków oceanicznych, desek surfingowych. Zaplanowano wyposażenie żaglowca w norweskie „mini-wycieczkowce”, którymi miały odbywać się wycieczki na plażę oraz wyprawy morskie. Miał być ślizgacz i dwie motolotnie. Dla płetwonurków komora dekompresyjna. No i oczywiście Biblioteka Kapitana Nemo”.

„Na wolnym dotychczas Pokładzie Perłowym zbudowana zostanie z aluminium i szkła witrażowego dyskoteca, przez analogię do słynnego paryskiego klubu „Crazy Horse” nazwana „Crazy Seahorse”. Jej wnętrze lśnić będzie barwami tęczy niczym masa perłowa, tworząc jednocześnie kolorową kompozycję w kształcie olbrzymiej ośmiornicy. Dyskoteca miała pomieścić wszystkich 208 pasażerów. Pokłady *Sirocco Sport* otrzymały nazwy ozdobnych kamieni wydobywanych z morza: Pokład Perłowy, Diamentowy, Bursztynowy, Koralewy i Szafirowy. Stylem dekoracji każdy z nich nawiązywać będzie do innego obszaru kultury śródziemnomorskiej: Grecji, Egiptu, Rzymu, państw arabskich i Babilonu. Akcjonariusze Polskich Żagli nadal mieli korzystać z ulg w cenach biletów.”

Jednak i ten śmiały projekt nie doczekał się realizacji. W 1994 roku liczący ponad 110 metrów długości i 6 m szerokości statek był gotowy w ponad 80 pro-

centach. Na ukończeniu budowy Stocznia Gdańska potrzebowała jeszcze kilku miesięcy. Jednak w spółce doszło do konfliktu. Dwóch członków rady nadzorczej przedłożyło ofertę sprzedaży statku pośrednikowi z Afryki Południowej. W dodatku Stocznia Gdańska nie uznawała faktu, iż właścicielem statku został Tonge. Ten z kolei bezskutecznie starał się w jednym z trójmiejskich banków o gwarancję na spłatę rocznego oprocentowania kredytu związanego z zakupem *Gwarka*. W rezultacie – *Sirocco* straciło zainteresowanie tematem.

Tak więc kadłub *Gwarka* rdzewiał w basenie wydziału K-3 Stoczni Gdańskiej. Marek Perzyński pisał w 1995 roku: „Polskie Żagle okazały się bankrutem, zanim jeszcze przysły na świat. Zgromadzony przez akcjonariuszy kapitał stanowił zaledwie siedem procent ceny statku i jednocześnie mniej niż cztery procent kosztów przedsięwzięcia. Na dobrą sprawę wystarczyłby na zakup sprzętu ratunkowego potrzebnego na *Gwarka*.” Według niego winne było także kierownictwo Stoczni Gdańskiej, która „zamiast budować statki, produkowała polityczne idee”.

### Bogaty turysta zamiast robotnika

Wydawało się, że los *Gwarka* został przesądzony, a jego kadłub zmarnieje do reszty w basenie Stoczni Gdańskiej. Stało się jednak inaczej. Miesięcznik „Morze” w 1998 roku pisał: „Na początku było marzenie o wczasach pod banderą – tanich wycieczkach morskich, dostępnych, dla – jak to się wówczas mówiło – szarego człowieka. Za pieniądze, głównie z funduszy socjalnych śląskich kopalń i hut, ale także indywidualnych akcjonariuszy, udało się doprowadzić do wodowania stalowego kadłuba. (...) Dopiero w połowie lutego 1998 roku syndykowi masy upadłościowej SG udało się sprzedać kadłub firmie Star Clippers, która jest armatorem małych wycieczkowców żaglowych *Star Clipper* i *Star Flyer* zabierających po 180 pasażerów na wycieczki po Karaibach, Morzu Śródziemnym i morzach Azji Południowo-Wschodniej. Transakcja zadowolili stocznię, nie rozwijał się natomiast roszczeń akcjonariuszy.”

- Tak, swoich pieniędzy nie odzyskałem do dzisiaj – mówi Józef Maciąg. – Nikt chyba nie odzyskał. Przedsiębiorstwa, które wykupiły akcje, w większości popadały lub zostały zlikwidowane. I tak się sprawa *Gwarka* zakończyła.

- *Gwarek* nie przeżyłby tego wszystkiego, co się działo wówczas w Polsce – ocenia dzisiaj inżynier Choreń. - Nawet gdyby udało się go zbudować, sprzedano by go zagranicę. Nie trafił w swój czas, trochę się spóźnił. Ja nie miałem wpływu na to, co się działo z *Gwarkiem*. Przyszedł na szczęście klient, który to kupił. No i pływa ten niby *Gwarek*, cieszy ludzi.

Podobno wypatrzył go Mikael Kraft, właściciel linii Star Clippers, armator dwóch pływających na Morzu Śródziemnym pod banderą Luksemburga luksusowych żaglowców. Marzył, by mieć największy żaglowiec na świecie. Kupił więc kadłub *Gwarka*. Za ile – pozostało tajemnicą. Mówiono, że syndyk sprzedał kadłub po cenie złomu.

Kupiony przez Star Clippers kadłub *Gwarka* trafił do Stoczni Cenal, która wykonała na zlecenie armatora prace kadłubowe. Część rufowa została wydłużona o 12 metrów. Smuklejszych kształtów nabrała także część dziobowa, gdzie znalazł się kilkunastometrowej długości bukszpryt. Zlikwidowano dwie wyższe kondygnacje nadbudówki, a dolna została gruntownie przebudowana. Przeprojektowano i przebudowano wnętrza żaglowca. Z pokładu zniknęły także trzy gniazda, w których miały pierwotnie stanąć

maszty z żagloplatomami. Opracowanie projektu nowego ożaglowania zlecono inż. Choreniowi.

### Witamy w raj

Po kosztującej 30 mln funtów przebudowie ex-*Gwarek* stał się największym pływającym żaglowcem świata. Pięciomasztowa fregata długością kadłuba tylko o metr ustępuje zbudowanemu w 1902 roku, pięciomasztowemu *Preussen*. Na pięciu masztach znalazły się 42 żagle o łącznej powierzchni 4666 m kw., które przy sprzyjającym wietrze pozwolą rozpędzić żaglowiec do prędkości około 20 węzłów. Dzięki nowemu ożaglowaniu i smukłemu kadłubowi sylwetka żaglowca przypomina klasyczne XIX-wieczne klipry herbaciane. W lipcu 2000 r. statek otrzymał imię *Royal Clipper*. Jego matką chrzestną została królowa szwedzka Sylwia.

„Dziennik Bałtycki” pisał o żaglowcu: „*Royal Clipper* wyposażony jest w dwuosobowe kabiny pasażerskie rozmieszczone na dwóch pokładach dolnych. Na długiej nadbudówce znajduje się czternaście luksusowych apartamentów. Pokład słoneczny z barem i dwoma basenami. Pod pokładem znajduje się z prze-

pychem urządzona restauracja z barem, której świetlikiem jest przezroczyste dno jednego z basenów pływackich na pokładzie słonecznym. To tzw. Salon Kapitana Nemo. Miejsca pasażerskie na żaglowcu wykupione są z dwuletnim wyprzedzeniem. Pływają na nim turyści z krajów zachodnich. Do wyposażenia i ozdobienia pomieszczeń użyto drewna egzotycznego, mosiądzu, greckiego marmuru i innych szlachetnych materiałów”.

- *Gwarek* to dobry projekt – ocenia Zygmunt Choreń.- *Royal Clipper* także. Zostałem poproszony o zaprojektowanie na nim nowych żagli. Dlatego nie aż tak bardzo żał mi *Gwarka*, bo po pierwsze jego kadłub pływa, a po drugie pracują na nim polscy kapitanowie. Nazywają go „Paradise”, mówią na powitanie: „Welcome to Paradise”. Tam rzeczywiście jest jak w raj. Byłem kilka razy na tym statku, widziałem jak jest tam zorganizowana obsługa pasażerów, w to trzeba włożyć trochę serca i wiedzy. Nie za bardzo sobie wyobrażam, żeby nasze służby były w stanie taki standard utrzymać. Idea była słuszna, tylko z realizacją byłyby kłopoty.

**Czesław Romanowski**



*Gwarek, wyposażony w tzw. żagloplaty. Tak miał wyglądać...*

*Duszpasterz, opiekun, doradca, przyjaciel...*

# Ojciec Edward od marynarzy

Ciągle w ruchu. Zabiegany. Niedawno rozmawiałam z nim w Gdyni, a już jest w Irlandii. Potem pojedzie do Londynu. Wróci do Gdyni, a stamtąd wyruszy na Kaszuby. I znów Gdynia, bo trzeba się zająć marynarzami. Ojciec Edward Pracz. Krajowy duszpasterz ludzi morza.

**Powołania bywają różne. Powołaniem ojca Edwarda Pracza jest pomaganie ludziom morza.**

Wie, kiedy jaki statek wpłynie do portu. Na bramie portowej nie pokazuje przepustki. Strażnicy uśmiechają się, podnoszą szlaban, przepuszczają busa. A on parkuje pod statkiem. Wchodzi na trap, prosi o zaprowadzenie do kabiny kapitała. I zawsze pyta tak samo: - W czym mógłbym pomóc?

Ojciec Edward Pracz - człowiek instytucja. Jest krajowym duszpasterzem Ludzi Morza. Przed kilkoma laty wybrano go Europejskim Koordynatorem Duszpasterstwa Ludzi Morza. Działa w prezydium Międzynarodowego Komitetu Usług Społecznych dla Marynarzy.

- Nie mam wakacji - odpowiada na pytanie o urlop. - Cały czas jest coś do zrobienia.

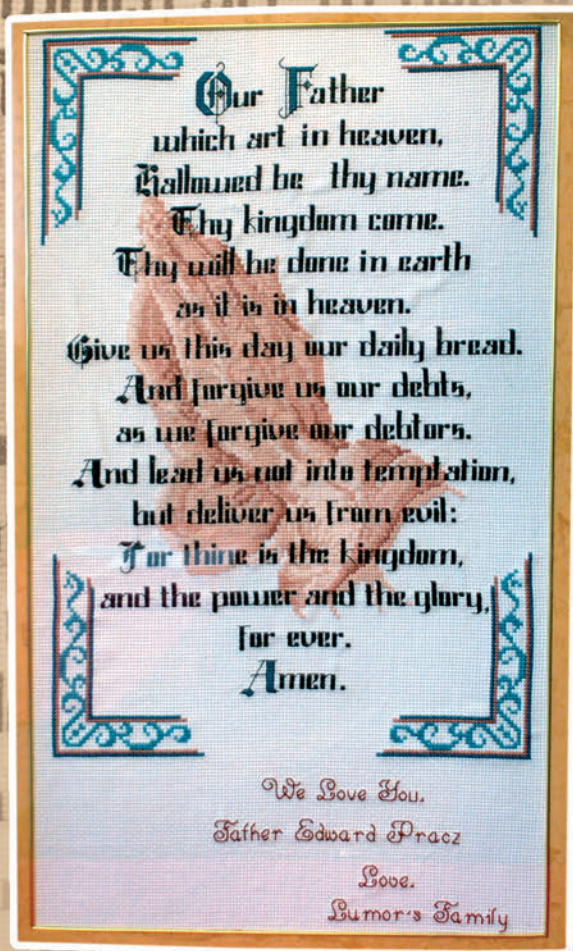
## Zapach morza

Gdynia, ulica Portowa. Tu czuje się zapach morza. Wystarczy minąć budynek policji, przejść kilkadziesiąt metrów i już widać dźwigi portowe. W maleńkim biurze, w Domu Zakonnym kościoła o. Redemptorystów, faks włączony jest bez przerwy. Na adres mailowy przychodzą wiadomości z całego świata. Codziennie wydawane są wiadomości dla polskich marynarzy, drogą internetową na statki.

Po schodach prowadzących w dół wchodzimy do klubu Stella Maris. Przytulnie tu i... egzotycznie. Półki i ściany zdobią marynarskie prezenty z całego świata. Klub otwarty jest siedem dni w tygodniu od rana do późnego wieczora. Można stąd taniej zadzwonić do rodziny na drugim końcu ziemi, można usiąść przy komputerze i sprawdzić pocztę elektroniczną.

Przez klub Stella Maris przewijają się tysiące ludzi. Jasnowłosych i ciemnoskórych, o oczach okrągłych i skośnych. Katolików, protestantów, buddystów i muzułmanów.

- Jestem tu po to, by pomagać - mówi ojciec Edward Pracz. - Duszpasterstwo Ludzi Morza jest po to, aby nikt nie czuł się samotny i odrzucony. Tym bardziej, gdy znajduje się z dala od domu, na obcym lądzie. Nikogo nie nawracam na siłę. Jeśli ktoś potrzebuje wsparcia duchowego, daję mu książeczkę „A Simple Prayer Book”, zawierającą modlitwy w języku angielskim. Ale jeśli powie, że nie chce wsparcia, to nie daję.



„We love you, Father Edward”  
- dar z filipińskiej wioski Binian.

Jeśli ktoś szanuje drugą osobę, to jest i przez nią szanowany. Massan Ismael, muzułmanin, który przyплыł na m/v *Martha* z Bejrutu, podarował ojcu Praczu tablicę z ręcznie wykonanymi miniaturowymi narzędziami okrętowych.

Podziękowania spływają z całego świata. Za pomoc w zakupie leków, za umożliwienie kontaktu z lekarzem, za telefon do żony, a nawet za kawę. I za dobre słowo. Marynarze wpisują się do księgi gości.

- Ojciec Pracz pokazał nam kawałek nieba - powiedział kiedyś pewien Filipińczyk.

### Na paschę do cerkwi

Pierwszy raz o ojcu Praczu usłyszałam od kapitana Mikołaja Gusina z rosyjskiego statku *Gazgan*, który przyплыł do Gdyni 2 czerwca 1997 r. na remont w Stoczni Remontowej Nauta. Armator z Noworosyjska

zbankrutował, pozostawiając swoich ludzi bez pieniędzy i żywności w obcym kraju. Udało mi się wejść na pokład, porozmawiać z marynarzami. Siedziałam w mesie, a ze statkowej kuchni dochodziły zapachy przygotowywanego obiadu.

- Za co kupujecie żywność? - zapytałam.

- Książ Pracz nas karmi - odpowiedział kapitan. - To życzliwy, dobry człowiek. I nic od nas za to nie chce.

Redemptorysta pojawił się u nich już na początku gdyńskiej odysei, gdy jeszcze nic nie zwiastowało kłopotów.

- Zobaczył, że dusimy się na *Gazganie*, to zabrał nas swoim busem do ośrodka duszpasterstwa na Kaszubach - mówił Vadim Khamidulin, starszy elektryk.

Pod Chmielnem mieści się Sportowe Centrum Duszpasterstwa Ludzi Morza. Piękny ośrodek nad jeziorami, boiska, korty. Wybudowano go z zagranicznych datków. To jedyny taki ośrodek w Euro-

pie. Pobyt dla marynarzy - bezpłatny. Rosjanie mogą tam iść na ryby. Hindusi - jeśli jest ciepło - popływać kajakami. Filipińczycy pograć w siatkówkę.

Załogę *Gazgana* zawiózł też na pielgrzymkę do Częstochowy. - Na katolicyzm nie nawracał - zastrzegł Khamidulin.

Większość załogi to prawosławni. Gdy nadchodziła Wielkanoc, na nabrzeżu Nauty pod *Gazganem* stał bus, przysłany przez ojca Pracza. Zawoził marynarzy do cerkwi w Gdańsku, czekał całą noc, aż zakończyły się modlitwy. Potem wracał z nimi na statek.

Podobnie było z każdym Bożym Narodzeniem.

Kiedy w styczniu tego roku stocznia odłączyła prąd i ostatni marynarze musieli opuścić statek, znów na trapie stał ojciec Pracza. Zabrał od nich dobytek, zapakowany w plastikowe siatki. Busem zawiózł do Stelli Maris, zaoferował nocleg i wyżywienie. Pomógł im przetrwać pierwsze tygodnie po zejściu na ląd. Marynarze z *Gazgana* nie mieszkają już u ojca Pracza. Większość wróciła do Rosji. Pozostał kapitan, który walczy o odzyskanie zaległej pensji dla załogi.

- To biedni ludzie, skrzywdzeni przez nieuczciwego rosyjskiego armatora - mówi z żalem o Pracza. - Zepchnięci na margines życia. Ich los świadczy, jak mało liczy się człowiek! Pieniądz jest od niego ważniejszy!

A potem cytuję wołanie Jana Pawła II w Gdyni, w czasie pielgrzymki z 1987 roku: - Trzeba pracować dla odzyskania głębi. Tej głębi, która właściwa jest ludzkiej istocie. Jest to głębia prawdy, sprawiedliwości, miłości i pokoju....

### Prawda Gwiazdy Morza

Stella Maris to Gwiazda Morza. Jeszcze niedawno myłono dwie gwiazdy. Drukarnię Stella Maris, która przysporzyła nie tylko finansowych kłopotów Archidiecezji Gdańskiej, ze Stellą Maris ludzi morza. Drukarni już nie ma. Marynarska Stella Maris jest i będzie. Zresztą, była pierwsza.

Zacząło się w 1920 roku. Świeccy katolicy ze Szkocji postanowili zorganizować kompleksową pomoc dla marynarzy przyplywających do obcych portów. Od tamtej pory trzy hasła towarzyszą osobom prowadzącym placówkę Stella Maris, rozrzucone na całym świecie.

Pierwsze - Hospitality, czyli gościnność.

Drugie - Solidarity, czyli solidarność, co oznacza bycie przy drugiej osobie na dobre i na złe.

Trzecie - Welfare, czyli pomoc socjalna.

Duszpasterstwo Ludzi Morza powstało w Gdyni w 1957 roku. Ojciec Pracz trafił tu 36 lat później. Tak, jak łatwo duszpasterz marynarzy opowiada o swej misji, tak niechętnie mówi o sobie. Siłą rzeczy będzie to krótkie curriculum vitae.

Pochodzi z Maciejowic. Wybrał drogę zakonną. Od początku marzył o misji gdzieś w dalekich krajach. Ale trafił do... Wrocławia. Mówi, że misjonarz jest podobny do żołnierza. Idzie, gdzie go pošlą. Zauważono jednak, że ojciec Edward sprawnie zorganizował pielgrzymkę ludzi morza do Częstochowy. Zdecydowano, że pójdzie do Gdyni i zostanie duszpasterzem w Stella Maris.

Najpierw wysłano młodego zakonnika do Londynu, na kurs języka angielskiego. Poduczył się. A potem poprosił, by skierować go na statek.

- Cztery miesiące pracowałem przy rybie na Morzu Ochockim - mówi. - Siedem mil od brzegu łowiły tam trawlerzy Dalmoru - *Acamar, Acrux, Siriusi Altair*. Razem było osiemdziesięciu marynarzy.

Na statku rybackim, kiedy jest ryba, nie patrzy się na to, czy ktoś jest marynarzem, mechanikiem, czy duszpasterzem. Wszyscy zakładają ubrania robocze, zakasuje się rękawy i zabiera do pracy. Pracował więc i przy rybie, i przy duszach ludzi, którzy daleko zostawili swoich bliskich. Ze wzruszeniem wspomina Pasterkę na morzu. Rybacy dalekomorscy pracują na zmiany. Wśród załogi byli i tacy, którzy od 25, a nawet 30 lat nie spędzili Wigilii w domu. Dla nich ta pasterka była naprawdę ogromnym przeżyciem.

Potem pływał jeszcze na statkach pasażerskich. Był kapelanem na *Queen Elizabeth II* i na *Camberze*. Statek pasażerski to miasteczko. Na *Camberze* odprawił mszę dla 500 Hindusów. Na *Królowej Elżbiecie*, która zabierała na pokład 2500 pasażerów, dzielił się obowiązkami duchowymi z rabinem. Mówi, że każdy z nich robił swoje.

### Ojciec Nasz z wioski Binian

W salce Duszpasterstwa Ludzi Morza wisi niecodzienny haft. To duże płótno z wyhaftowaną ręcznie modlitwą Ojciec nasz. I podpisem „We love you, Father Edward”. Kochamy cię, ojciec Edwardzie.

Z płótnem było tak. W drugiej połowie lat 90. w gdyńskim porcie doszło do tragicznego wypadku. Z dziesięciometrowej wysokości do luku ładowni statku spadł Filipińczyk, II oficer Teodoro Lumora. W ciężkim stanie trafił do Szpitala Miejskiego w Gdyni.

W tym samym czasie na Jasną Górę wyruszyła trzystuosobowa pielgrzymka ludzi morza. Ofiarowali mszę świętą przed ołtarzem Najświętszej Maryi Panny w intencji Teodoro.

- Po powrocie z Częstochowy poszedłem do szpitala - wspomina o. Pracz. - Filipińczyk od 10 dni nie odzyskiwał przytomności. Nachyliłem się nad jego łóżkiem, powiedziałem mu po angielsku o modlitwie. Wtedy otworzył oczy.

Jednak stan Filipińczyka nadal był bardzo ciężki. Do Gdyni przyjechała żona Lumora, matka jego pięciorga dzieci. Schronienie w klasztorze redemptorystów załatwił jej ojciec Pracz. Zrozpaczona kobieta dwa miesiące czuwała przy łóżku męża. Niestety, lekarze byli bezradni. Teodoro zmarł.

Rok później w Davao na Filipinach odbywała się Światowa Konferencja Duszpasterstwa Ludzi Morza. Ojciec Pracz, który w niej uczestniczył, pewnego dnia usłyszał, jak ktoś woła jego imię. To była żona Teodora. Powiedziała, że na ojca czeka cała wioska Binian, leżąca w drugiej części Filipin. - Tylko samolotem ojciec doleci - ostrzegła. - Ale przyjechać trzeba...

Poleciał. Tamten widok chwycił go za gardło. Przed wejściem do wioski stało... ogromne serce. A na nim widniał napis: „Welcome Father Edward”.

Potem przybiegli ludzie - starcy, dorośli, dzieci. Ściskali za ręce, uśmiechali się, zapraszali do domów. Witano go jak dawno niewidzianego przyjaciela. Kogoś, kto w dalekim kraju okazał tak wiele serca ich ziomkowi, Teodoro, i jego żonie.

Kiedy odjeżdżał, otrzymał ręcznie wyhaftowaną modlitwę. Z zapewnieniem „We love you, Father Edward”.

Tę tablicę z ręcznie wykonanymi miniaturami narzędzi okrętowych podarował księdzu Edwardowi Massan Ismael, muzułmanin, który przyplłynął na m/v Martha z Bejrutu.



## Zwycięstwo nad anonimowym urzędnikiem

Kiedy trzeba, ojciec Pracz potrafi być uparty. I to jak... Pewnego dnia do Gdyni zawinął statek *Tugenes*, jednostka pod banderą Norwegii. Na ląd zesłała tylko część załogi - obywatele krajów europejskich. Pozostali - kilkunastu Filipińczyków - usłyszeli, że nie mogą zejść na ląd. Wcześniej kazano im wykupić wizy po 80 dolarów za sztukę, co dla niektórych z nich było równowartością jednej szóstej miesięcznych zarobków.

- To skandal! - uznał ojciec Edward Pracz. - W żadnym kraju europejskim nie stosuje się takich praktyk. Wszędzie marynarze opuszczają statek z książeczką żeglarską w rękę. To niehumanitarne, by człowiek, który spędza miesiące na pokładzie, musiał tyle płacić za możliwość zadzwonienia z lądu do żony i dzieci!

Okazało się, że winę za złe traktowanie marynarzy ponosi anonimowy urzędnik, który przed 16 laty zapomniał o opublikowaniu konwencji IMO, ratyfikowanej przez Polskę w 1989 r. Z powodu braku zapisów w Dzienniku Ustaw marynarze obcokrajowcy, schodzący na ląd w polskich portach, musieli kupować wizy.

Ojciec Edward Pracz interweniował zarówno w polskich urzędach, jak i na arenie międzynarodowej, współdziałając z ITF (Międzynarodową Federacją Transportowców). Wysłał pisma do ministrów, zbierał podpisy - m.in. prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka - pod protestami. Poprosił posła Kazimierza Plocke o przedstawienie problemu na posiedzeniu Komisji Spraw Wewnętrznych i Administracji. Dzwonił do dziennikarzy, opowiadając im o kolejnych załogach „uwięzionych” w polskich portach. W gazetach pojawiały się artykuły z pytaniem, skąd takie dziwne prawo...

Po dwóch latach usilnej pracy Sejm znowelizował ustawę o cudzoziemcach, dopuszczając, by załogi obcych statków mogły schodzić na ląd w polskich portach na podstawie ważnych dokumentów podróży i przepustek komendanta Straży Granicznej. - Nie musimy się już teraz wstydzić jako Polska - mówi ojciec Pracz.

## Z Gdyni do Europy i... na Kaszuby

Pomysły rodem z Gdyni są teraz realizowane w całej Europie. W końcu o Edward Pracz jest Europejskim Koordynatorem Duszpasterstwa Ludzi Morza.

- Wprowadzamy na całym świecie projekt World Ship Visit Tracking, czyli idziemy śladami marynarzy z jednego portu do drugiego - opowiada redemptorysta. - Nie chcemy stracić tych, których poznaliśmy. Pomagamy w zakładaniu misji dla marynarzy na wschodzie. Powstał już ośrodek w Kłajpedzie, pierwsze kroki stawia duszpasterstwo ludzi morza w Gruzji, w porcie Batumi i Poti. Staram się też o stworzenie dobrych relacji ze związkami zawodowymi w Rosji i byłych krajach Związku Radzieckiego. Zapoznajemy ich z pracą Duszpasterstwa Ludzi Morza.

Gdy pod koniec marca rozmawiałam z ojcem Praczem, szykował się do powrotu z Irlandii. Mówił, że na święta Wielkanocne chce być w Polsce. Wie, że do drzwi Stelli Maris przy ulicy Portowej w Gdyni zapukają ludzie tęskniący za domem. Za atmosferą świąt. Za bliskimi. Za Bogiem. Pomodli się z katolikami. Pomoże znaleźć miejsce do modlitwy i dla prawosławnych, i dla protestantów. Wysłucha muzułmanów.

Tak wygląda uprawa morskiej roli przez ojca Pracza.

**Dorota Abramowicz  
Zdjęcia: Waldemar Okrój**



**Ojciec Edward Pracz w towarzystwie rabina, podczas ceremonii chrztu statku w Stoczni Gdynia.**

# M/s *Piłsudski*

*duma  
każdego  
Polaka*

Gdy M/s *Piłsudski* wchodził do służby w polskiej flocie był nie tylko najokazalszym jej transatlantykiem, ale również największym i najnowocześniejszym statkiem handlowym, jaki kiedykolwiek pływał pod biało-czerwoną banderą. Był dumą i chlubą Polaków.



Tych, którzy mieszkali z dala od starej Ojczyzny, skutecznie leczył z kompleksów, że pochodzą z biednego raju, bez tradycji morskich. Opinię o wyjątkowości tego statku kształtował w polskim społeczeństwie zresztą sam jego armator Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe, co ilustruje następujący fragment z jego folderu reklamowego:

„Chluba polskiej marynarki handlowej, motorowy statek transatlantyki nazwany imieniem Wielkiego Wskrzesiciela Niepodległej Polski, otwiera nową kartę w historii Towarzystwa Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A.

Krocząc stale po linii postępu i pragnąc zapewnić pasażerom jak największą szybkość i komfort w podróży, Towarzystwo nasze zdecydowało się

na budowę tego pospiesznego statku, który stanowi ostatnie słowo techniki w dziedzinie budownictwa okrętowego.

Jego nowoczesna konstrukcja, potężne wymiary, harmonijne kształty, przepiękna dekoracja wnętrza oraz doskonałe rozplanowanie, wygodne pomieszczenia i różnorodne urządzenia, przeznaczone dla pasażerów, stwarzają razem całość, wzbudzając podziw i zachwyty.”

*Z ziemi włoskiej...*

Idea budowy takiego statku jak *Piłsudski* narodziła się chyba już po pierwszym roku eksploatacji „klejnotów Królowy Dagmary”, kiedy to armator

**Tłumy witających  
Piłsudskiego  
w Kopenhadze.**

już wiedział, że statki, które zatrudnia na północnym Atlantyku, są przestarzałe i mało konkurencyjne, nie spełniające oczekiwań nowej generacji pasażerów, którzy pojawiali się na tym szlaku w miejsce wcześniej przewożonych tam emigrantów. Rok później argumenty o potrzebie posiadania bardziej nowoczesnych statków pasażerskich trafiły również do przekonania odpowiedzialnym za rozwój żeglugi urzędnikom z Ministerstwa Przemysłu i Handlu. 27 października 1932 r. Rada Nadzorcza PTTO podjęła decyzję o rozpoczęciu prac przygotowawczych, związanych z budową dwóch pasażerskich motorowców. Prace trwały niewiele ponad rok i obejmowały m.in. analizę parametrów techniczno-eksploatacyjnych

pasażerskich. Oba miały kosztować 1,9 mln USD, z czego 1,25 mln USD zamierzano spłacić dostawami węgla dla kolei włoskich. Przy podpisywaniu kontraktu wpłacono 10 proc. tej sumy, reszta miała być spłacona w ciągu sześciu lat, w 12 półrocznych ratach.

### Pływający salon kultury

Stępkę pierwszego statku, który otrzymał imię *Piłsudski*, położono 1 marca 1934 r., wodowano go 9 grudnia tegoż roku, a armatorowi przekazano 22 sierpnia 1935 r., czyli po niespełna 21 miesiącach od podpisania umowy. Nowy statek miał pojemność ok. 14 300 BRT, 160,4 m długości, 21,6 m szerokości

rodzimego charakteru. W wyposażeniu statku znalazły się dzieła wielu wybitnych polskich artystów – malarzy, dekoratorów, projektantów, twórców tkanin itp. O doborze decydowała komisja artystyczna pod przewodnictwem W. Jędrzejewicza – ówczesnego ministra oświaty. W jej skład weszli wybitni architekci i plastycy.

Efekt pracy tej komisji i zaangażowanych przez nią 80 artystów przeszedł wszelkie oczekiwania. Wyposażenie statkowych wnętrz, a zwłaszcza jego meble, łączyły w sobie optymalne warunki użytkowe z wyjątkową estetyką, tworząc pełną harmonii i swoistego polskiego charakteru całość. Można bez przesady powiedzieć, że m/s *Piłsudski* był pływającym salonem polskiej kultury, architektury wnętrz i sztuki dekoracyjnej w najlepszym guście.

### Zarywał w fale

Niestety, nie można było tego powiedzieć o walorach nawigacyjnych, czego jako pierwsi boleśnie doświadczyli pasażerowie drugiego transatlantycznego rejsu *Piłsudskiego*, podczas którego silny sztorm obnażył słabe strony statku. Okazało się, że ma on zbyt duże przechyły boczne, a jego dziób ma tendencję do zarywania się w fale i brania na pokład dziesiątków ton wody, robiącej duże spustoszenie w wyposażeniu pokładowym. Pogięta dziobowa część statku, powybijane szyby itp., były powodem remontu w Nowym Jorku. Nienajlepszą stateczność i dzielność morską *Piłsudskiego* udało się poprawić w następnych rejsach poprzez przeróbki pomieszczeń, inne rozmieszczenie przewożonych ładunków (np. poczty), a przede wszystkim poprzez uważną nawigację podczas podróży sztormowych.

Wiele wad *Piłsudskiego* udało się wyeliminować podczas budowy siostrzanego statku – *Batorego*. Dbała o to specjalna komisja GAL, sprawująca nadzór nad budową obu statków.

Jego długoletni oficer – nawigator Karol Olgierd Borchardt - w swojej znakomitej książce „Szaman Morski” tak scharakteryzował statek

„Tonaż i zanurzenie *Piłsudskiego* przystosowane ściśle do przechodzenia przez cieśniny duńskie, uczyniły statek zupełnie bezbronnym wobec sztormowych i niesztormowych fal - każda bezkarnie wchodziła na dziób, grożąc niespodziewanym zmyciem ludzi za burtę. Ponieważ jeszcze stwierdzono, że przechy-



**W rejsach liniowych do Kanady i USA znaczący odsetek podróżnych stanowili pasażerowie pochodzenia żydowskiego, dla których były specjalne karty menu.**

18 nowoczesnych już eksploatowanych, pasażerskich transatlantyków oraz konkretnych ofert otrzymanych z różnych stoczni. W analizach tych ze szczególną uwagą potraktowano oferty z duńskiej stoczni Nakskov Skibsvaerft A/S i włoskiej Cantieri Riuniti dell Adriatico w Monfalcone, które stały się podstawą opracowania szczegółowych założeń techniczno-eksploatacyjnych nowych statków.

Efektom tych prac była decyzja Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 21 czerwca 1933 r., na mocy której 29 listopada tego samego roku, w Warszawie, podpisano umowę ze stocznią Cantieri Riuniti dell Adriatico (CRDA) w Monfalcone, na budowę dwóch motorowców

i 7,54 m zanurzenia. Jego kadłub był przedzielony 11 grodziami wodoszczelnymi. Miał siedem pokładów, z których trzy były ciągłe na całej długości. Początkowo transatlantyki miały klasę turystyczną, z 355 miejscami w kabinach 1- i 2-osobowych oraz klasę III, z 405 miejscami w kabinach 3- i 4-osobowych. Napęd główny stanowiły dwa silniki wysokoprężne, 9-cylindrowe Sulzera, typu 9 SD 72, o łącznej mocy 12 500 KM, które umożliwiały rozwijanie przez statki prędkości eksploatacyjnej 18 węzłów (na próbach osiągał nawet 21,6 węzła).

Ambicją armatora było nadanie wnętrzem *Piłsudskiego*, podobnie zresztą jak *Batorego*, estetycznego i jednocześnie



# M/s Piłsudski





**Msza św. na pokładzie m/s Piłsudski, w Montrealu, 20 września 1938 r.**

ty statku, tak bardzo męczące załogę - i tę na służbie, i tę śpiącą - są dozwolone wyłącznie do trzydziestu stopni. Z manewrowaniem było jeszcze gorzej. *Piłsudski* słuchał jak gdyby tylko kapitana Mamerta Stankiewicza. Pilotom stwarzał ogromne trudności. Denerwował nawet najbardziej doświadczonych sterników. Ale... byliśmy z niego dumni, mimo głębokiej utajonej goryczy..."

### Ambasador polskości

*Piłsudski* wszędzie, gdzie się pojawiał, był traktowany z najwyższymi honorami i dostojenstwem, zwłaszcza przez Polonię. Był pływającym ambasadorem Polski i polskości w najpełniejszym tego słowa znaczeniu.

Na długo w pamięci gdynian, a później nowojorskiej Polonii oraz pasażerów

i załogi rejsu inauguracyjnego *Piłsudskiego*, pozostała atmosfera powitania, jakie statkowi zgotowano w Nowym Jorku. Było ono entuzjastyczne i jednocześnie pełne kurtuazji. Oprócz dziesiątków małych statków turystycznych z tysiącami Polonusów na pokładzie, witała go ciągnięta przez samolot wstęga z napisem „Welcome Piłsudski”. Na pokład statku z samolotu zrzucono też wiązanek kwiatów. Po zacumowaniu statku jego dowódca kpt. Mamert Stankiewicz i podróżujący w tym rejsie prezydent Warszawy Stefan Starzyński złożyli wizytę burmistrzowi La Guardii.

Wcześniej *Piłsudskiego*, oprócz przedstawicieli miejscowych władz, sfer portowo-żeglugowych oraz orkiestry portowej, witały w Kopenhadze nieprzebrane rzesze Duńczyków, z których większość zwiedziła następnie statek. Te wielotysięczne tłumy były fenomenem, nie mającym w takiej skali swojego odpowiednika nawet w Gdyni, gdzie zazwyczaj okrętowano dużo więcej pasażerów niż w Kopenhadze.

### Rejsy wycieczkowe

Wejście *Piłsudskiego* i osiem miesięcy później siostrzanego *Batorego* do eksploatacji natychmiast odbiło się również

TRANSATLANTYKI  
POLSKIE



Więcej szczegółów o tym i ośmiu innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantyczną, znajdziecie Państwo w wydanej w br. przez Pomorską Oficynę Wydawniczo-Reklamową (tel. 058 621 91 91) drugiej edycji książki „Transatlantyki Polskie”.

Na **382** stronach formatu 225 x 300 mm jej autorzy: Jerzy Drzemczewski i Tadeusz Ślebioda opisują 58-letnie dzieje polskich transatlantyków – najpopularniejszych statków w historii naszej żeglugi.

Największym atutem książki jest materiał ilustracyjny, zawierający **870** zdjęć i dokumentów. Duża jej część poświęcona jest ludziom, dzięki którym dzieje naszych liniowców pasażerskich są powodem do dumy i podziwu. Indeks wymienionych w książce nazwisk znacznie przekracza **1000** pozycji.

na wielkości przewozów naszej linii pasażerskiej do USA i Kanady. Przeciętna liczba pasażerów w jednej podróży wzrosła bowiem z 282 w latach 1930-1935, do 438 w okresie 1936-1939, a udział GAL w przewozach pasażerów przez Atlantyk powiększył się z 1,2 proc. w 1931 r. i 1,5 proc. w 1935 r., do 3,0 proc. w 1938 r.

Zdecydowanie wyższy standard nowych polskich transatlantyków niż ich poprzedników pozwolił w znacznie szerszym stopniu włączyć je do obsługi bardziej dochodowego rynku rejsów wycieczkowych. Początkowo odbywały się one w przerwach między rejsami linowymi i głównie po morzach północnej Europy.

W następnych latach, na przełomie roku, oba nasze nowe motorowce odbywały wycieczki pod hasłem „Christmas and New Year Cruise”. Korzystali z nich turyści amerykańscy wypływający z Nowego Jorku na Morze Karaibskie, zwane wtedy Indianami Zachodnimi, oraz Polacy i turyści z innych krajów europejskich udających się na Wyspy Kanaryjskie i Maderę.

Na dobre amerykański rynek wycieczek morskich *Piłsudski* zaczął obsługiwać na początku 1937 r., kiedy odbył tam trzy rejsy wycieczkowe z Amerykanami. Pierwsza podróż trwała od 6 do 20 stycznia (Bermudy, St. Thomas, Kingston, Hawana), druga od 22 stycznia do 2 lutego (Nassau, Kingston, Hawana), trzecia między 5 a 22 lutego (San Juan, St. Pierre, Fort de France, Port of Spain, La Guaira, Curacao, Cartagena, Colon, Hawana). Interesującym pomysłem GAL-u były również krótkie wycieczki *Piłsudskim* z Nowego Jorku do Quebecu i Montrealu.

### Duma Polonii

O ogromnej dumie Polonii Kanadyjskiej z polskiego liniowca świadczy niecodzienne wydarzenie, jakie miało miejsce w Montrealu 20 września 1938 r., kiedy ulicami miasta przemaszerował poprzedzany orkiestrą dętą, ponad trzytyśięczny tłum złożony z polskich skautów, uczniów, weteranów wojennych i członków innych polonijnych organizacji. Wszyscy w ten niedzielny poranek szli do portu, gdzie przy nabrzeżu 14. stał *Piłsudski*, aby wziąć udział w uroczystej mszy św. na jego pokładzie, celebrowanej przez biskupa Deschamps'a w asyście kanadyjskich i polskich księży. Na stronie 50 prezentujemy zdjęcie z tego wydarzenia.



**Atutem *Piłsudskiego* były jego wnętrza. Na zdjęciu palarnia ze słynną „Dziewczynką ze skakanką”, rzeźbą Alfonsa Karnego.**



**Rejsy wycieczkowe były prawdziwą rewią mody...**

Jeszcze większe tłumy, liczące ok. siedem tys. osób przybyłych z 75 miejscowości Nowej Anglii, chciały dostać się na pokład *Piłsudskiego* w niedzielę, 16 lutego 1938 r., gdy stał przy nabrzeżu Commonwealth w Bostonie, dokąd zawinął w drodze z Nowego Jorku do Gdyni. Zwiędzający, w 90 proc. Amerykanie o polskich korzeniach, byli zachwyceni statkiem oraz gościnnością jego załogi. Z dumą oglądali też polską banderę na rufie.

W 1938 r. *Piłsudskiego* - podobnie jak uczynił to w 1930 r. prezydent Ignacy Mościcki traktując *Polonię* jako swoją pływającą rezydencję podczas oficjalnej wizyty w Estonii - wykorzystał polski minister spraw zagranicznych Józef Beck podczas swojej oficjalnej wizyty w Rydze. Z tej okazji wydano na Łotwie okolicznościową pocztówkę przedstawiającą *Piłsudskiego* w gali banderowej, cumującego w najbardziej reprezentacyjnym nabrzeżu ryskiego portu (na zdjęciu poniżej). Do dzisiaj pocztówka ta jest argumentem potwierdzającym tradycje dobrych stosunków politycznych i gospodarczych między naszymi państwami, a jako wiarygodny dokument dołączana jest do materiałów informacyjnych przekazywanych polskim delegacjom podczas ich wizyt na Łotwie.

## Wojsko na pokładzie

Koniunktura na wycieczki morskie, a także na przewozy pasażerów ze Stanów Zjednoczonych i Kanady do Europy zdecydowanie pogorszyła się w drugiej połowie 1938 r. i w 1939 r. Było to skut-

kiem pogarszającej się sytuacji politycznej w Europie, nie sprzyjającej turystyce morskiej i podróżom w interesach. Wybuch wojny zastał *Piłsudskiego* w drodze powrotnej z Nowego Jorku w rejonie Orkad, już na brytyjskich wodach terytorialnych, skąd został skierowany najpierw do zatoki Firth of Forth, zaś następnie – do Newcastle.

Po ponad dwumiesięcznym postoju, podczas którego reprezentujący polski rząd i GAL Komitet Transportowy negocjował warunki eksploatacji polskiej floty handlowej oddanej do dyspozycji Międzynarodowego Komitetu Żeglugowego, m/s *Piłsudski* został z dniem 11 listopada wydzierżawiony brytyjskiemu Ministry of Shipping. Od tego dnia trwały prace związane z zaadaptowaniem pasażerskiego liniowca GAL-u na transportowiec wojsk (*troop-carrier*). Na jego pokładzie zamontowano uzbrojenie, kadłub przemalowano na kolor ochronny. Przede wszystkim jednak zwiększono jego pojemność transportową przez wyburzenie części przegród wewnętrznych, tworząc tzw. *mess-decki*. Tak przystosowany mógł zabrać na pokład ponad dwa tys. żołnierzy każdy. Adaptację *Piłsudskiego* dla potrzeb wojennych przeprowadzono w stoczni w Newcastle upon Tyne.

## Niewyjaśniona zagadka

Niestety, zaledwie dwa tygodnie po wycarterowaniu *Piłsudskiego* Anglikom, najnowocześniejszy polski statek przestał istnieć. Stało się to 26 listopada o godz. 5.36 w niewielkiej odległości od stoczni,



Dowódca kpt. Mamert Stankiewicz

w której dokonywano jego adaptacji dla celów wojskowych. Opuścił ją poprzedniego dnia przed północą. Cios, który otrzymał, był dla statku śmiertelny. Tragedia miała miejsce blisko brzegów Anglii, naprzeciw portu Hull (26 Mm od Outer Dowsing). Rozbitków uratował angielski kontrtorpedowiec. Straty w ludziach, na szczęście, nie były duże. Zginął IV mechanik, Tadeusz Piotrowski, zaś kapitan Stankiewicz, który zgodnie z honorową tradycją opuszczał statek ostatni, zmarł z wycieńczenia wkrótce po wyłowieniu go z wody. Do dzisiaj nie jest ostatecznie rozstrzygnięta przyczyna tej katastrofy. Rozważane były trzy warianty. Najwięcej zwolenników ma wersja o storpedowaniu *Piłsudskiego* (dwoma torpedami) przez niemiecki okręt podwodny. Podważa ją jednak brak potwierdzenia tego faktu przez zazwyczaj bardzo skrupulatne źródła niemieckie. Dwa pozostałe warianty to wejście statku na miny albo sabotaż.

Było coś z symbolu, że jedyną pamiątką po naszym pięknym transatlantyku – koło ratunkowe *Piłsudskiego* - w rok po katastrofie zostało wyrzucone przez morze na szkocką plażę Barry Links, obsadzoną wtedy przez 14 pułk Ułanów Jazłowieckich, wchodzących w skład 10 brygady kawalerii pancerniej dowodzonej przez gen. Stanisława Maczka. Koło to znajduje się obecnie w zbiorach gdańskiego Centralnego Muzeum Morskiego.



M/s *Piłsudski* pełnił funkcje salonu recepcyjnego podczas wizyty ministra Józefa Becka w 1938 r. w Rydze.

**Jerzy Drzemczewski**



# Apel

## **Towarzystwo Przyjaciół Statku Muzeum *Sołdek* w Gdańsku Centralne Muzeum Morskie ul. Ołowianka 9-13, 80-751 Gdańsk**

*3 kwietnia 2008 roku minie 60 lat od daty położenia stępki pod parowy statek typu B-3- na pochylni Stoczni Gdańskiej, któremu później nadano imię Sołdek. W związku z tym chcielibyśmy opublikować nazwiska wszystkich stoczniovców, którzy projektowali i budowali ten statek, wszystkich marynarzy, którzy pływali na Sołdku oraz nazwiska osób, które przyczyniły się do uratowania statku i przekształcenia go w statek – muzeum.*

*Zwracamy się ze szczególną prośbą o refleksje z całego okresu projektowania, budowy i eksploatacji statku, jak również wspomnienia osób, które zapamiętały szczególne wydarzenia związane z Sołdkiem. Powołani jurorzy przyznawać będą wyróżnionym pracom nagrody. Zaznaczamy, że wspomnienia, w miarę ich otrzymania będziemy publikować w Biuletynie Statku – Muzeum Sołdek*

*Końcowym etapem naszych działań związanych ze statkiem Sołdek będzie zbiorowe wydawnictwo, w którym opublikowane zostaną wszystkie zebrane dane, informacje i materiały.*

*W związku z tym planem, Towarzystwo Przyjaciół Statku Muzeum Sołdek w Gdańsku zwraca się do wszystkich, którzy mieli jakikolwiek związek ze statkiem Sołdek z uprzejmą prośbą o przekazanie do Towarzystwa na adres jak wyżej:*

- 1. Danych osobowych i o rodzaju działalności związanej ze statkiem Sołdek, a więc z jego projektowaniem, budową w stoczni, eksploatacją w morzu, przebudową na statek – muzeum i działalnością związaną z udostępnieniem statku jako statku – muzeum.*
- 2. Wspomnień i fotografii związanych z Sołdkiem, dokumentów z okresu jego projektowania, budowy i eksploatacji.*
- 3. Publikacji związanych z Sołdkiem w postaci kopii wycinków z gazet, kopii dokumentów, kopii opracowań historycznych itp.*
- 4. Nazwisk, imion i życiorysów osób już nieżyjących, a związanych z projektowaniem budową i eksploatacją statku.*

*Dziękując z góry za pozytywny odzew na nasz apel życzymy wszelkiej pomyślności i pozostajemy z wyrazami szacunku.*

**Dr inż. Jerzy Litwin**  
Dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego  
w Gdańsku

**Prof. dr hab. inż. Bolesław Mazurkiewicz**  
Prezes Towarzystwa Przyjaciół Statku  
Muzeum Sołdek

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

kwiecień 1996 r.

**05.04.** – drobnicowiec *Luta* wyszedł w swoją pierwszą podróż eksploatacyjną do Ameryki Południowej.

**18.04.** – na słynnym złomowisku – plaży Alang w Indiach - karierę zakończył jeden ze sztandarowych swego czasu statków PLO – m/s *Konin*, zbudowany 28 lat wcześniej w Stoczni Gdańskiej (jako pierwsza jednostka z serii B-442). Statki z tej serii w PLO cieszyły się opinią jednych z najbardziej ekonomicznych.

Fot. Archiwum PLO



**18.04.** – dwie największe polskie firmy maklerskie: Polskie Przedsiębiorstwo Maklerskie „Polfracht” oraz spółka „Polsteam Brokers” z grupy PŻM podpisały umowę, na mocy której „Polfracht” sprzedał 40 proc. należących do niego udziałów w spółce „Polhansa” w Hamburgu

**18.04.** – Ryszard Ferworn, prezes Centrum S.A. sprawujący wówczas funkcję przewodniczącego Komitetu Gospodarki Morskiej i Transportu w KIG w Warszawie, został wybrany przez I Walne Zebranie Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni prezesem rady tej izby.

20 lat temu

kwiecień 1986 r.

**01.04.** – Zespół z Zakładu Technologii Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej kierowany przez prof. Jerzego Doerffera wykonał projekt 16-osobowej kapsuły ratowniczej, spełniającej funkcję samodzielnie sterowanego batyskafu.

**03.04.** – 12 km na północny zachód od Arkony przy podchodzeniu do lądowa-

nia na platformie „Petrobalticu” uległ katastrofie śmigłowiec „PUL Aeropol”, na pokładzie którego znajdowało się trzech pilotów i 16 pracowników „Petrobalticu”. Zginęło 2 pilotów i 2 pracowników „Petrobalticu”, a 3 inne osoby zostały ranne.

**08.04.** – w Stoczni Gdańskiej im. Lenina położono stępkę pierwszego z serii trzech statków kontenerowych typu B-355 budowanych dla PLO, z przeznaczeniem na linię Dalekiego Wschodu. M/s *H. Cegielski*, bo takie imię nosił statek, miał 202,5 m długości, 22 800 ton nośności i był wyposażony w silnik główny HCP –Sulzer 6RL B90 o mocy 22300 KM. Mógł jednorazowo przewozić 1635 kontenerów 20-stopowych.



Fot. Archiwum PLO

**24.04.** – *Jan Matejko* – zasłużony linowiec PLO - zawiął do Chittogongu, gdzie sprzedano go na złom.



30 lat temu

kwiecień 1976 r.

**10.04.** – w Stoczni Gdańskiej zwodowano kontenerowiec *Ciudad de Popayan* (pierwszy typu B-464) dla armatora kolumbijskiego.

**14.04.** – Do portu gdańskiego wpłynął zbiornikowiec PŻM *Giewont II* (146 tys. DWT) z ładunkiem 126 tys. ton ropy. To pierwszy polski statek, który z tak dużym ładunkiem wszedł na Bałtyk, po wytyczeniu przez Duńczyków dla tych wielkich jednostek nowego toru wodnego w Wielkim Błęci.

**17.04.** – zwinieniem drobnicowca *Stefan Okrzeja* PLO rozpoczęły w ramach linii indonezyjsko-wietnamskiej obsługę portu Sajgon w Wietnamie.

**21.04.** – PŻM zakupiła od armatora norweskiego dwa zautomatyzowane masowce typu panamax po ponad 64 tys. DWT: *Hutę Lenina* i *Hutę Katowice*, oba produkcji japońskiej.

**21.04.** – m/s *Pekin*, pływający na linii australijskiej PLO, jako pierwszy polski statek handlowy zawiął do portu Noumea w Nowej Kaledonii.

**30.04.** – wejście do służby w Transoceanie bazy rybackiej *Kaszuby II* (B- 68/3) zbudowanej w Stoczni Gdańskiej

40 lat temu

kwiecień 1966 r.

**01.04.** – Stanisław Bejger został powołany na dyrektora naczelnego PLO, za-

Fot. J. Drzemczewski



stępując Hermana Burana. Funkcję sprawował ponad 10 lat – do 30 czerwca 1976 r.

**10.04.** – podczas nalotu samolotów amerykańskich na port Hajfong w Wietnamie uszkodzony został motorowiec PLO *Beniowski*.

### 50 lat temu

kwiecień 1956 r.

**12.04.** – do służby wszedł zbudowany w Stoczni Gdańskiej trawler parowy *Brda* (B-10/67). 10 stycznia 1975 r. zatonał podczas sztormu u wejścia do Hanstholm w Danii. Zginęło 9 członków załogi.

**18.04.** – rozpoczęcie pierwszego w historii remontu *Batorego* w kraju, w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Remont trwał do 26 maja.



Fot. Archiwum PLO

**19.04.** – Najwyższy Sąd Wojskowy, na wniosek wiceprokuratura wojskowego kpt. Edwarda Wiącka, uchylił wyrok z 22 lipca 1952 r. skazujący kmdr por. Zbigniewa Przybyszewskiego, kmdr Stanisława Mieszkowskiego, kmdr Jerzego Staniewicza, kmdr Mariana Wojcieszka, kmdr por. Roberta Kasperskiego na karę śmierci, a kmdr por. Kazimierza Kraszewskiego i kmdr Wacława Krzywca na karę dożywotniego więzienia, a naczelna prokuratura umorzyła śledztwo z braku dowodów winy. Na mocy tej decyzji 27.04.1956 r. kmdr por. Robert Kasperski, kmdr por. Kazimierz Kraszewski i kmdr Marian Wojcieszek opuścili więzienie. 25 lutego 1956 r. więzienie opuścił ze względu na stan zdrowia kmdr Wacław Krzywiec, który dwa tygodnie później zmarł. Pozostali oficerowie wcześniej zostali rozstrzelani.

**19.04.** – nieudane wodowanie w Stoczni Gdańskiej budowanego dla PLO drobnicowca *Bolesław Bierut*.

**21.04.** – PLO zakupuje od armatora norweskiego E.B. Aaby's Rederi A/S drobnicowiec *Słowacki*.

**28.04.** – w stoczni Rauma Repola w Finlandii zwodowano zbionkowiec *Beskidy*, który w 1957 r. wszedł do służby w Chippolbroku, a w rok później sprzedano go do ChRL.

### 60 lat temu

kwiecień 1946 r.

**03.04.** – GAL sprzedaje Anglikom pasażerskie parowce - *Kościuszko* i *Pułaski* - za 100 tys. funtów szterlingów każdy.

**04.04.** – do portu szczecińskiego zawinął pierwszy statek - s/s *Posejdon*, płynący pod banderą aliancką (używana przejściowo po zakończeniu wojny) z grupą polskich repatriantów.

**05.04.** – przekazanie przez władze sowieckie Polskiej Marynarce Wojennej 23 małych okrętów (z przyznanej Polsce puli okrętów poniemieckich): 12 ścigaczy, 9 trałowców i dwa kutry torpedowe.

**08.04.** - m/s *Batory*, po blisko sześciu i pół latach służby pod auspicjami United Maritime Authority, kończy swoją działalność na rzecz floty alianckiej i ponownie przechodzi pod eksploatację GAL.

**11.04.** – *Batory* wszedł do stoczni w Antwerpii w celu ponownego dostosowania go do żeglugi pasażerskiej przez Atlantyk.

**11 i 23.04.** – zawinięcie do Gdańska m/s *Sobieski* – statku pasażerskiego GAL, będącego w służbie UMA, z powracającymi do kraju żołnierzami Polskich Sił Zbrojnych i uchodźcami cywilnymi. Takich rejsów na trasie Leith-Gdańsk m/s *Sobieski* wykonał siedem, przywożąc do Polski 14 tys. żołnierzy i repatriantów cywilnych.



M/s *Sobieski* w Gdańsku z repatriantami powracającymi do Polski.

w kwietniu – ukazał się pierwszy numer miesięcznika „Marynarz Polski”.

**16.04.** – do Gdyni wpłynął po raz pierwszy po wojnie statek *Stalowa Wola*, dowodzony przez kpt. Mikołaja Deppisza.

**25.04.** – uruchomiono pierwsze połączenie promowe między Polską a Skandynawią, na linii Gdynia-Trelleborg, obsługiwaną przez trzy promy kolejowe: *Starke* (rok budowy 1931), *Konung Gustaw V* (1910 r.) i *Drottning Victoria* (1909 r.) należące do królewskich Kolei Szwedzkich SJ.



Prom *Drottning Victoria* w Gdyni.

**28.04** – powołanie do życia Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego, którego pierwszym dowódcą został kmdr Włodzimierz Steyer.

### 70 lat temu

kwiecień 1936 r.

**08.04.** – odbiór *Batorego* przez przedstawicieli GAL ze stoczni w Monfalcone.

**21.04.** – *Batory* mając na pokładzie 609 pasażerów, wypływa w swoją pierwszą podróż 0 rejs wycieczkowy „Szlakiem Południa” z Triestu do Gdyni.

w kwietniu – wszedł do służby największy przedwojenny holownik polski *Tytan*, zbudowany w Stoczni Gdańskiej dla Wydziału Holowniczego Żegluga Polskiej.

### 80 lat temu

kwiecień 1926 r.

**02.04.** – w Paryżu podpisano ze stoczną Chantiers Navals Francais w Blainville umowę na budowę dla Polskiej Marynarki Wojennej dwóch kontrtorpedowców: *Wicher* i *Burza*.

**04.04.** – pierwsze posiedzenie Komisji Rozbudowy Miasta Gdynia, która zatwierdziła plan rozbudowy Gdyni jako miasta, które docelowo miało liczyć 70 tys. mieszkańców.

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

## Tajniki dzieł marynistów (4)

Fot. Ewa Meisiek



„Skalisty brzeg morza”, początek XX w., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Potrafił malować morze jak nikt inny. Jego talent określano jako samorzutny, z „Bożej łaski”. Michał Gorstkin Wywiórski był ulubieńcem arystokratycznych salonów, a jego obrazy, w tym także mariny, były obiektem marzeń kolekcjonerów.

Piękno kryje się w oku patrzącego – powiedział kiedyś ktoś przenikliwy. Nie dodał tylko, że piękno bywa też kwestią mody. Szczególnie wyraźnie widać to na przykładzie zmienności ocen tzw. malarstwa akademickiego. Ten tradycyjny, realistyczny nurt malarstwa, który swą potoczną nazwę zawdzięcza Akademii Francuskiej, po przełomie impresjonistycznym stał się synonimem zacofania, konformizmu i schlebiana tanim gustom. Dopiero w ostatnich latach znowu spoglądamy nań łaskawym okiem, doceniając kunszt i urodę tego malarstwa. Ta przychylność zaowocowała w 2005 roku serią wystaw poświęconych

twórczości polskich malarzy wykształconych w Akademii Sztuk Pięknych w Monachium, która była bastionem malarstwa akademickiego. Jedną z nich była zorganizowana w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku wystawa „Ku morzu z biegiem rzek. Michał Gorstkin Wywiórski”. Wystawa była już trzecią z cyklu „Polscy artyści o morzu”, który w założeniu ma tworzyć panoramę polskiej marynistyki w formie corocznych monograficznych prezentacji twórczości poszczególnych malarzy. Prezentacjom tym towarzyszą katalogi, które z czasem pomogą stworzyć rodzaj wielotomowego kompendium wiedzy o polskim malarstwie marynistycznym. Cykl otworzyła w 2003 roku wystawa poświęcona nie eksponowanym wcześniej pracom **Mariana Mokwy**, w 2004 zaprezentowano twórczość malarską i graficzną ucznia **Józefa Pankiewicza - Jana Rubczaka**.

## Monachijczyk z... Warszawy

Bohaterem ubiegłorocznej wystawy był **Michał Gorstkin Wywiórski**. Ten wychowanek Akademii monachijskiej i wybitny pejzażysta urodził się 14 marca 1861 roku w Warszawie. Zainteresowanie malarstwem nie przyszło jednak od razu. Początkowo studiował chemię w Rydze, a później w Zurichu.



W Szwajcarii po amatorsku zajął się rzeźbą i malarstwem. Studia artystyczne rozpoczął w 1883 roku w Akademii monachijskiej. A był to okres wzmożonego napływu polskich studentów do Monachium. Polacy tworzyli tam prężne i bardzo liczne środowisko artystyczne. Mimo oddalenia, Wywiórski podtrzymywał więź z krajem. Debiutował w roku 1884 w Towarzystwie Przyjaciół Sztuk Pięknych w Krakowie, wystawiając obraz „Nad morzem”.

### Mistrz pejzażu

Ośrodkiem skupiającym Polaków w Monachium była pracownia, a zarazem towarzyski salon **Józefa Brandta**. Wśród jego wychowanków największy wpływ na Wywiórskiego wywarł **Alfred Wiesurusz-Kowalski**, popularny do dziś autor malowniczych scen polowań i przejażdżek saniami. Wzorem Brandta i Wiesurusza-Kowalskiego, Wywiórski chętnie malował sceny rodzajowe, zwłaszcza tatarskie - jeźdźców na stepie i orientalne jarmarki, które cieszyły się dużym powodzeniem u nabywców. Podobnie jak inni Polacy, tworzył też obrazy batalistyczne związane z dziejami powstań narodowych. U schyłku stulecia, pod wpływem modnego wśród zwolenników ruchu Młodej Polski panteizmu, Wywiórski zainteresował się czystym pejzażem. Szybko stał się jego mistrzem.



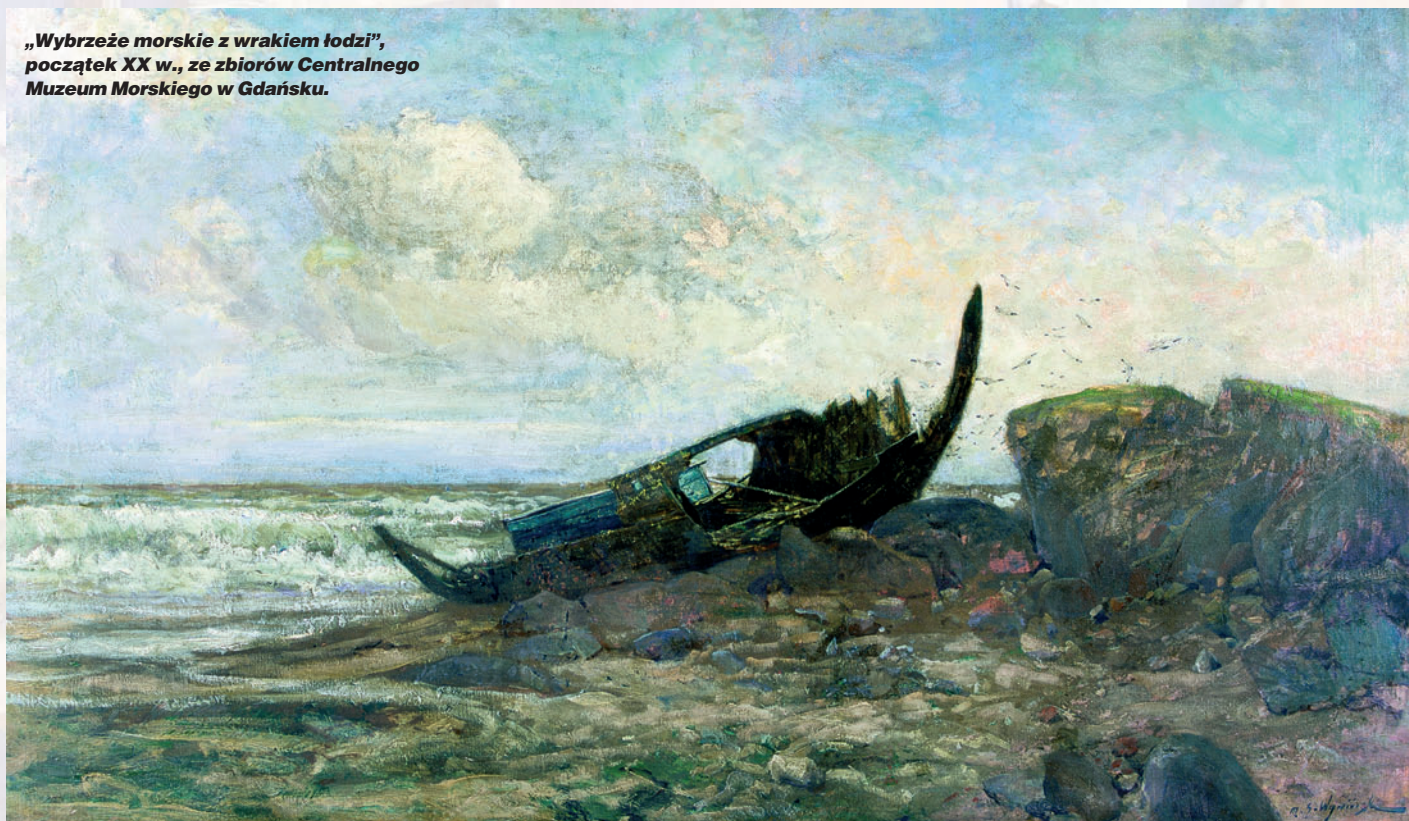
„Pejzaż morski z Bretanii”, 1911 r., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

### Moda na panoramy

Artysta chętnie uczestniczył w tworzeniu modnych pod koniec wieku panoram. **Wojciech Kossak** i **Julian Fałat** zaprosili go w 1894 r. do zespołu malującego „Przejsięcie przez Berezynę”. Na zaproszenie **Jana Styki** pracował przy panoramie „Bem w Siedmiogrodzie”, zaprezentowanej w Budapeszcie w 1898 r. W listopadzie 1899 r.

artysta wraz z **Wojciechem Kossakiem** zbierał w Hiszpanii materiały do panoramy „Somosierra” dla miasta Warszawy. Dokończenie projektu uniemożliwił jednak nacisk władz zaborczych. Zebrane środki przeznaczono na realizację innego tematu z wojen napoleońskich: „Bitwa pod piramidami z kampanii napoleońskiej w Egipcie w 1798”. Przygotowując to przedsięwzięcie, Wywiórski pojechał do Egiptu we

„Wybrzeże morskie z wrakiem łodzi”, początek XX w., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



wrzeźniu 1900. Panoramę, namalowaną w cztery i pół miesiąca, wystawiono w Warszawie w 1901 roku. Wszystkie jej partie pejzażowe malował Wywiórski.

### Ulubieniec kolekcjonerów

W 1895 r. artysta nawiązał kontakt ze środowiskiem wielkopolskim. Znalazł tam życzliwe przyjęcie i znakomitych protektorów - nabywali jego prace i gościli go m.in. ks. **Zdzisław Czartoryski** i hrabia **Edward Raczyński**, w którego posiadłości w Rogalinie artysta przebywał w 1907 r. Malarz uczestniczył w licznych organizowanych w Wielkopolsce wystawach. Podtrzymywał również kontakty w Małopolsce. W 1902 r. wziął udział w „Salonie Polskim” organizowanym przez znanego mu jeszcze z Monachium **Jacka Malczewskiego**, a w 1911 w „Wystawie podhalańskiej” we Lwowie zorganizowanej w 25-lecie stylu podhalańskiego.

Wywiórski od początku kariery odnosił sukcesy komercyjne. Jego popularność wzrosła zwłaszcza dzięki udziałowi w sze-

roko promowanych panoramach. Jego obrazy chętnie kupowali przedstawiciele arystokracji, ziemiaństwa i inteligencji, najwybitniejsi kolekcjonerzy tego czasu. Artysta zmarł 30 maja 1926 roku w Berlinie.

### Nad morzem

Jak wspominałam wcześniej, że swój debiutancki obraz Wywiórski zatytułował „Nad morzem”. Często podejmował trudny, wymagający wirtuozerii technicznej temat morza, które dzięki licznym podróżom miał okazję obserwować w różnych warunkach pogodowych i pod różnymi szerokościami geograficznymi. W swoich marinach tworzył nastrój dramatyzmu, umiejętnie operując relacjami pomiędzy morzem i niebem. Przyrodę darzył szacunkiem. Kolorem posługiwał się ze znanstwem i smakiem, rozumiejąc, że w żadnym gatunku malarskim nie odgrywa tak istotnej roli, jak w marinie. Potrafił uzyskać niezliczone odcienie wody morskiej posługując się zawężoną, prawie monochromatyczną gamą barwną.

Światło na jego obrazach marynistycznych zwykle jest łagodne, rozproszone, kładzie się delikatnym blaskiem na grzbietach fal i zaledwie muska powierzchnie skał. Autor stronił od dramatycznych kontrastów świetlnych. Budował raczej klimat spokojnej zadumy i melancholii.

### Tajemnica Natury

Taki nastrój przenika obraz „Łódź rybacka”. Malarz w centrum pokazał łódkę na tle sięgającej po horyzont tafli morza, której nie przecina najmniejsza nawet łódka, nie przelatuje nad nią ptak, nawet wiatr nie porusza jej powierzchni. Zabieg ten przydaje prostemu tematowi specyficznej aury melancholijnej zadumy, której źródła odnaleźlibyśmy zapewne w koncepcjach Młodej Polski. Tematem tego obrazu nie jest wydzielony fragment krajobrazu, czy nawet któryś z żywiołów. Bohaterem jest Natura - bezkresna i tajemnicza nie tylko podczas nawałnic, ale i w chwilach niezmaconego spokoju. Po-



„Łódź rybacka”, 1916 r.,  
ze zbiorów Centralnego  
Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Fot. Ewa Meisliak

dobne wrażenie sprawia „Wybrzeże morskie z wrakiem łodzi”. Wrak, przecinający swą ciemną sylwetką linię horyzontu, spoczywa porzucony na kamienistym, jałowym brzegu. Dokoła nic, tylko kamienie, toń morska i niebo. Obraz emanuje melancholią i poczuciem izolacji, a zarazem przenosi odbiorcę w wymiar refleksji sięgającej daleko poza kontemplację uroków krajobrazu.

### Równowaga i harmonia

Jak każdy szanujący się monachijczyk Wywiórski dbał, aby na jego obrazach dominowały elementy równowagi i harmonii. Stąd płynne przejścia między poszczególnymi planami, bez efektownych skrótów czy pomijania drugiego planu. Autor, subtelnie operując kolorem i modyfikując wygląd zmarszczek na tafli wody, uzyskuje iluzję oddalania się. Ostateczny efekt daje złudzenie naturalności; złudzenie, bo wszak widoki oglądane w rzeczywistym świecie nie zawsze układają się tak miarowo. Na obrazach Wywiórskiego poszczególne plany zlewają się w jednolitą, harmonijnie rozbudowaną we wszystkich kierunkach przestrzeń.

Warto podkreślić upodobanie artysty do malowania skalistych wybrzeży i niespokojnego morza. Jego korzeni szukać należy w estetyce romantycznej, z jej panteistycznym kultem przyrody nieożywionej. Artyści tego nurtu często wybierali niezamieszkałe, „dzikie” krajobrazy, rozległe niziny, góry lub morze dla podkreślenia autonomicznej wartości przyrody. Taki dobór tematów dawał też Wywiórskiemu możliwość rozegrania różnicy faktur malowanych motywów. Niebo, morze i skały to jakby trzy stany skupienia materii.

Wyjątkiem w twórczości Wywiórskiego jest „Pejzaż morski z Bretanii”. Ukazuje on widok na zatokę morską z postaciami kobiet w tradycyjnych strojach bretońskich na pierwszym planie. Jego jaskrawe, kontrastowe barwy i bardzo swobodne, szkicowe potraktowanie krajobrazu dowodzą, że obraz stanowił próbę nawiązania dialogu z nowinkami artystycznymi początku XX w. Próbę - dodajmy - która nie znalazła kontynuacji w twórczości malarza.

### Samorzutny talent

Możnaby jeszcze wiele dodać, analizując drobiazgowo subtelności palety



„Brzeg morski z urwiskiem”, początek XX w., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



„Na przyboju”, początek XX w., ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

malarza, niuanse faktury jego obrazów czy wyrafinowane zabiegi kompozycyjne, które nadawały jego pracom ludzacy pozor prostoty i naturalności scen malowanych *alla prima*, każąc widzowi zapomnieć o długich godzinach spędzanych przez twórcę w zaciszu pracowni. Żadne słowa nie oddadzą jednak rzeczy najistotniejszej, tego nieuchwytnego „wycucia” pejzażu, które budziło uznanie jego współczesnych i które do dziś zapewnia jego pracom powodzenie wśród zwiedzających wystawy i klientów aukcji dzieł sztuki. Do perfekcyjnego opanowania

warsztatu i ogromnej, podkreślanej m.in. przez **Wojciecha Kossaka** pracowitości, dodawał bowiem coś jeszcze, co jeden z krytyków opisał jako talent „samorzutny, z Bożej Łaski”.

Katalog wystawy „Ku morzu z biegiem rzek. Michał Gorstkin Wywiórski” do nabycia w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku lub drogą elektroniczną ([www.cmm.pl](http://www.cmm.pl)).

**Monika Jankiewicz-Brzostowska**

Cdn...

## Duńscy żeglownicy wykorzystują swoją szansę



# Złowieni w światową sieć

**Dzięki wąskim Cieśninom Duńskim, mała Dania stała się ważną, regionalną potęgą morską.**

Dania, obok Grecji i Norwegii, jest jednym z trzech krajów europejskich, w których żegluga odgrywa istotną gospodarczo rolę. Szczególnie jest to widoczne w sektorze żeglugi liniowej. Tu prym wiodzie AP Moller – Maersk Group, potentat światowego shippingu. Koncern reprezentuje prawie 64 procent tonażu zarejestrowanego pod duńską banderą, choć wiele należących do niego jednostek pływa także pod obcymi banderami.

### Rozwój i inwestycje

Duńska flota handlowa liczy 578 statków o łącznym tonażu prawie sześciu milionów GT. Szacuje się, że ponad dwukrotnie większy tonaż, należący do armatorów duńskich, znajduje się w rejestrach innych krajów. Warto też podkreślić, że tonaż handlowy Danii należy do najnowocześniejszych na świecie, a średni wiek zarejestrowanych statków wynosi siedem-

osiem lat. To prawie dwa razy mniej niż średnia światowa.

Duńscy armatorzy kontrolują niemałą flotę handlową. Jej pojemność w ostatnich kilku latach waha się w granicach około 20 mln GT. Prawie jedna trzecia tej wartości to statki pływające pod rodzimą banderą. Portfel zamówień duńskich firm żeglugowych obejmuje 70 statków o łącznej wartości przekraczającej nieznacznie 20 mld koron duńskich (około 2,6 mld USD).

Duńska branża morska stale zwiększa swoje dochody. Zawdzięcza to nie tylko pomyślnym trendom w gospodarce kraju, gdzie PKB dynamicznie rośnie, ale także fuzjom, przejęciom i innym procesom

**Ten statek i ta marka to wizytówka potęgi morskiej małej Danii. Maersk Regina to jeden z największych kontenerowców świata, o tonażu 81 488 GT i ładowności 6 tys. TEU. Dłuższy niż paryska Wieża Eiffel'a statek zbudowano w 1996 roku w duńskiej stoczni Odensee Staalskibsvaerft, Lindo należącej do Grupy A.P. Moller - jako pierwszy z serii 15 gigantycznych kontenerowców. Armatorem jest należący do grupy A.P. Moller największy operator żegluga liniowej na świecie Maersk Sealand (Line), którego flota liczy ponad 500 kontenerowców i ponad 1 mln 400 tys. kontenerów. Na zdjęciu Maersk Regina wpływa do Europortu w Rotterdamie.**



integracyjnym, stale zachodzącym w światowym sektorze morskim. Armatrzy duńscy, przewożący ładunki od zagranicznych załadowców do zagranicznych odbiorców, są w sposób naturalny zaangażowani w globalizację światowej gospodarki i zainteresowani jej szybkim rozprzestrzenianiem się.

## Dobry rok

Rok 2005 przyniósł gospodarce duńskiej wysokie wpływy z branży żeglugowej. Wpływy brutto za rok ubiegły, jakie uzyskali armatorzy, w porównaniu ze stanem z roku 1999 wzrosły skokowo o 60 proc. i wyniosły 9,9 mld USD. Według danych Maritime Development Centre of Europe, obroty duńskich przedsiębiorstw w szeroko pojętym sektorze morskim kraju obejmującym firmy armatorskie, brokerskie, spedycyjne, dostawcze i inne, w ubiegłym roku zamknęły się kwotą 12 mld USD.

## Po pierwsze eksport

Żegluga jest w Danii drugą po rolnictwie dziedziną aktywności ekonomicznej, której usługi to w większości eksport. W tym jednak roku, ze względu na skutki występowania w Europie BSE i pryszczycy, a także z powodu poważnego zagrożenia ptasią grypą, eksport duńskiego rolnictwa może spaść, a na czoło wysunie się właśnie żegluga.

Zdaniem Fritza Hansena, prezesa Zrzeszenia Armatorów Duńskich (Danish Shipowners' Association), duńskiej żegludze nie powinny zaszkodzić kłopoty gospodarcze USA i Japonii. Koniunktura w Stanach Zjednoczonych, oddziałująca na całą gospodarkę światową, ma szczególnie znaczenie dla armatorów duńskich. W większości eksportują oni bowiem swe usługi żeglugowe, angażując się w przewozy między obcymi portami, czyli *cross trade*. Duńskie statki w znacznej mierze obsługują handel morski między portami wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych i Afryki Zachodniej.

Nie wszyscy jednak armatorzy korzystają z pomyślnej koniunktury. Gorzej wiedzie się operatorom chłodniowców, podobnie ma się żegluga kabotażowa. Ci armatorzy mają trudności z finansowaniem budowy już zamówionego, nowego tonażu. W ostatnich latach kilka spółek armatorskich wypadło z kopenhaskiej giełdy papierów wartościowych (Copenhagen Stock Exchange), a nie zanotowano w tym czasie nowych debiutów giełdowych firm branży żeglugowej.

## Tradycja od lat

Żegluga jest w Danii domeną kompetentnej i rzutkiej kadry menedżerskiej wyższego i średniego szczebla. Jednym z modelowych przykładów nowoczesnie zarządzanych duńskich firm armatorskich jest kopenhaska grupa D/S Norden, działająca od 130 lat firma armatorska o ustalonej renomie. Operuje wcale niemałym tonażem o nośności trzech mln DWT, obejmującym statki od małych masowców do przewozu ładunków suchych typu Handysize do zbiornikowców przeznaczonych do transportu produktów ropy naftowej. W ostatnich trzech latach firma wydała ponad 600 mln USD na odnowienie tonażu, lokując zamówienia pośrednio i bezpośrednio. Norden znajduje się dzięki temu w dobrej kondycji i jest przygotowany do przetrwania ewentualnego przesilenia rynkowego.

## W pigułce

Dania, mały kraj na Półwyspie Jutlandzkim i pobliskich wyspach, szczyty się jednym z największych w Unii Europejskiej wskaźnikiem PKB per capita - ponad 33 200 USD. Na obszarze prawie ośmiokrotnie mniejszym niż Polska (niewiele ponad 43 tys. km kw.) żyje na przyzwoitym poziomie 5,3 mln osób. Korona duńska jest walutą stabilną. Średni poziom inflacji kształtuje się na poziomie 2,5-3 proc. rocznie. W referendum, które odbyło się sześć lat temu, Duńczycy zdecydowali, że ich kraj nie przystąpi do Europejskiej Unii Monetarnej.

Zachodnie wybrzeża Danii pokrywają rozległe wydmy. Większa część kraju to polodowcowe gleby i bagna, dziś w większości osuszone. Niewielkie zasoby mineralne nie odgrywają większego znaczenia w gospodarce kraju.

W roku 2005 zysk brutto D/S Norden wyniósł 170 mln DK (23 mln USD). Firma przewiduje, że dzięki korzystnej sprzedaży używanego tonażu, wartego około 50 mln DK, zysk za rok bieżący utrzyma się na poziomie 150 mln DK. Firma liczy, że zysk przyniosą też stawki frachtowe i korzystne kursy walutowe.

## Nadzieja w globalizacji

DSA nie ma wątpliwości, że utrzymanie nowoczesnej floty handlowej wymaga stałych nakładów finansowych. Bez tego nie wygra się ostrej walki konkurencyjnej na światowym rynku frachtowym, nie złagodzi się skutków cyklicznego charakteru żeglugowego biznesu. Duńczycy uważają, że można to osiągnąć dzięki konsolidacji żegluga w skali globalnej. Nakłady inwestycyjne w światowym shippingu nie byłyby wtedy uzależnione od bieżących, rynkowych zmian na rynku frachtowym, ale od rzeczywistych potrzeb transportu morskiego w określonych relacjach.

**Grażyna Milewska**

W kontenerach przewoził fajerwerki

# Hyundai Fortune w ogniu



21 marca 2006 roku płynącym z Dalekiego Wschodu do Europy kontenerowcem *Hyundai Fortune* wstrząsnął silny wybuch. Statek znajdował się wówczas w Zatoce Adeńskiej (12°39' N, 047°22'E), 43 mile morskie od wybrzeża Jemenu, idąc ku cieśninie Bab el-Mandeb.

Po wybuchu na statku chmura czarnego dymu wzbila się w niebo.

Eksplodowały sztuczne ognie przewożone w siedmiu kontenerach umieszczonych na rufowym pokładzie, za nadbudówką. Siła wybuchu poważnie uszkodziła poszycie powyżej linii wodnej, zrzucając do morza kilkadziesiąt innych kontenerów. Na pokładzie statku wybuchł pożar, który szybko rozprzestrzenił się na całą rufę.

## Mayday, mayday...

W warunkach silnego zadymienia, wobec braku możliwości rozeznania się w rozległości uszkodzeń, kapitan statku rozpoczął wzywanie pomocy, a kiedy na sygnał odpowiedziała około godz. 11.00 holenderska fregata *De Zeven Provinciën*, podjął decyzję o ewakuacji załogi na jej pokład. Spowity dymem statek opuściło 27 osób (dwudziestu Koreańczyków, siedmiu Chińczyków).

*De Zeven Provinciën* jest okrętem flagowym międzynarodowego zespołu oznaczonego jako CTF-150, bazującego w Dżibuti i odpowiedzialnego między innymi za zapewnienie bezpieczeństwa na morzu w rejonie cieśniny Bab el-Man-

deb. Działania te, rozpoczęte w chwili ataku na Afganistan w 2002 roku, traktowane są jako jeden z elementów światowej wojny z terrorystami. Operacyjnie CTF-150 podlega dowódcy komponentu morskiego amerykańskiego Dowództwa Centralnego. Holenderski okręt, po przekazaniu jedyne go rannego na francuski lotniskowiec *Charles de Gaulle*, pozostał w rejonie prowadząc obserwację płonącego kontenerowca.

## No save, no pay

Wokół statku ogłoszono jednocześnie 10-milową strefę zamkniętą, którą dozorowała fregata. Wynikało to z tego, że w wodzie pływały częściowo zatopione i trudne do wykrycia kontenery. Kolidują z nimi mogła być bardzo niebezpieczna dla innych jednostek przepływających w tym rejonie. Do okrętu holenderskiego dołączyła wkrótce brytyjska fregata

## Dane statku *Hyundai Fortune*

Stocznia .....	Hyundai Heavy Industries Co. Ulsan
Rok i nr budowy .....	1996, 917
Nośność .....	64 054 DWT
Ładowność .....	5500 TEU (kontenerów dwudziestostopowych)
Długość .....	275 m
Szerokość .....	40 m
Zanurzenie .....	14,02 m
Prędkość eksploatacyjna .....	25,6 węzła
Bandera .....	Panama
Linia .....	Europa – Daleki Wschód
Operator .....	Hyundai Merchant Marine z APL, NYC, OOCL, Hapag-Lloyd i MISC.

*Lancaster*, a po niej amerykański zbiornikowiec wojskowy *Rappabannock*. Ponieważ uszkodzony statek wciąż utrzymywał się na wodzie, jego kapitan przystąpił do działań mających na celu uratowanie kontenerowca. Zawarto umowę z holenderską firmą SvitzerWijsmuller Salvage, która utrzymywała w rejonie Zatoki Perskiej i Zatoki Adeńskiej swoje statki i ekipy specjalistów. Wyjaśnić należy, że na morzu ratownictwo życia prowadzone jest bezpłatnie, natomiast ratownictwo mienia odbywa się w oparciu o formułę „bez uratowania nie ma wynagrodzenia” (*no save, no pay*), tak że firmy ratownicze działają w warunkach znacznego ryzyka.

### Akcja ratownicza

Akcja ratownicza rozpoczęła się 21 marca w godzinach popołudniowych, kiedy to w rejon awarii przybył z Adenu holownik *Wadi Hassan* z ekipą siedmiu pożarników i podstawowym sprzętem gaśniczym na pokładzie. Firma skierowała na pomoc *Hyundai Fortune* również własne statki: holownik oceaniczny *Smitwijs Rotterdam*. Ponadto Holendrzy wyczarterowali w porcie Hodeida jeszcze jeden holownik morski (*Rakhyut*) i skierowali go do Adenu. Centrum koordynacyjne akcji znajdowało się na fregacie *De Zeven Provinciën*, a później funkcję tę przejął *Lancaster*. Kiedy holownik *Wadi Hassan* przybył w rejon wypadku, na jego pokład przeszła z holenderskiej fregaty grupa koreańskich marynarzy. Wraz z kapitanem postanowili oni wrócić na pokład, by wesprzeć ekipę ratowników przybyłą holownikiem. Pozostałych członków załogi *Hyundai Fortune* przekazano na ląd.

### Zagrożony puchar świata

Grupa specjalistów holenderskich przybyła do Jemenu 22 marca rano. Natychmiast zaokrętowali się oni na wyczarterowany holownik i ruszyli w rejon katastrofy. Wcześniej do akcji wszedł *Wadi Hassan*. Jego instalacje gaśnicze nie były dość wydajne, by statek samodzielnie uporał się z ogniem, ale uniemożliwił dalsze rozprzestrzenianie się pożaru i uchronił przed płomieniami nadbudówkę oraz znajdujące się przed nią warstwy kontenerów.

W tym samym dniu ujawniono, że pożar na *Hyundai Fortune* może mieć poważny wpływ na przebieg pucharu świata w wyścigach motocyklowych. Na pokładzie statku przewożono bowiem wartość 250 tys. GBP nową barierę pneumatyczną, którą zamierzano ustawić podczas wyścigów jako „plot bezpieczeństwa”. Nie wiadomo, czy przetrwała ona nieuszkodzona awarię i kiedy ewentualnie zostanie dostarczona do miejsca przeznaczenia.

### 600 pudeł poszło z dymem

24 marca jemeńska agencja prasowa poinformowała o zatonięciu *Hyundai Fortune*. Informacja ta została jednak natychmiast zdementowana przez holenderskich ratowników zmagających się na pokładzie statku z pożarem. Z ich wstępnego raportu wynikało, że płomienie strawiły wszystkie kontenery rozmieszczone za nadbudówką na rufie – a więc około 600 pudeł.

25 marca w rejon zdarzenia dotarł holownik oceaniczny *Smitwijs Rotterdam* z silnikiem o mocy 22 tys. KM. Podał on na *Hyundai Fortune* hol i ustawił statek dziobem do wiatru, co

znacznie ułatwiło akcję gaśniczą. Od chwili eksplozji jednostka zdryfowała, pchana wiatrem, około 60 mil morskich na południe. Pożar ugaszono prawdopodobnie w nocy z 26 na 27 marca. Statek ruszył wówczas na holu do Adenu. Potem w asyście holowników miał ruszyć do Dubaju, gdzie ocalałe kontenery miały być wyokrętowane, a następnie dalej, do jednej z indyjskich stoczni remontowych.

**Krzysztof Kubiak**



Ogień błyskawicznie rozprzestrzenił się na całą rufę.



Siła wybuchu poważnie uszkodziła poszycie powyżej linii wodnej.



Spustoszenia na doszczętnie zniszczonej rufie kontenerowca.

*Z wizytą na pokładzie  
polskiego okrętu podwodnego*

# Orzeł

## lata pod wodą

35 lat temu powstała 3 Flotylla Okrętów w Gdyni. Gościliśmy na jednej z jednostek wchodzących w jej skład: okręcie podwodnym ORP *Orzeł*. Byliśmy jednymi z nielicznych dziennikarzy, którym się to udało.



**W** skład Marynarki Wojennej RP wchodzi trzy flotylle: 3 Flotylla Okrętów w Gdyni, 8 Flotylla Obrony Wybrzeża w Świnoujściu i 9 Flotylla Obrony Wybrzeża w Helu. Ta pierwsza stanowi trzon bojowy naszej floty. Zgrupowane są w niej bowiem wszystkie okręty uderzeniowe, jakimi dysponują polskie siły morskie.

3 Flotylla Okrętów w Gdyni została utworzona na mocy zarządzenia szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego z 11 marca 1971 roku, przez ówczesnego dowódcę MW wiceadmirała Ludwika Janczyszyna. W jej skład wchodzi obecnie m.in.: dywizjon Okrętów Raketowych, dywizjon Okrętów Zwalczania Okrętów Podwodnych i dywizjon Okrętów Podwodnych. Ten ostatni tworzy z kolei pięć jednostek: cztery mniejsze okręty podwodne typu Kobben: *Sokół*, *Sęp*, *Bielik*, *Kondori* i jeden większy typu Kilo - *Orzeł*.

To właśnie na *Orle*, dzięki uprzejmości dowódcy 3 FO w Gdyni kontradmirała Jerzego Patza, udało się nam zajrzeć. Okazja była podwójna. Po pierwsze, 11 marca minęła 35-lecia rocznica utworzenia 3 Flotylli Okrętów, zaś 29 kwietnia mija 20 lat od podniesienia na *Orle* biało-czerwonej bandery.

## Skromna elita

Po *Orle* oprowadził nas osobiście dowódca okrętu komandor porucznik Andrzej Ogrodnik. Spotkaliśmy się pewnego marcowego i bardzo zimnego poranka w Porcie Wojennym w Gdyni. Ten 40-letni mężczyzna zna *Orla* jak własną kieszeń. Służy na nim od ukończenia Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, czyli od szesnastu lat. Dowódcą okrętu jest od lat czterech. Nie pochodzi z Wybrzeża. Jego rodzinne miasto to Wysokie Mazowieckie na Podlasiu.

- Jako nastolatek zaczytywałem się w książkach o morzu, żeglowałem też po jeziorach - odpowiada zapytany o powody wstąpienia do MW. - Któregoś dnia pomyślałem, że może Marynarka Wojenna to byłoby coś dla mnie. I tyle. Nic nadzwyczajnego.

W czasie naszego spotkania dowódca kilkakrotnie podkreśla, że załogi okrętów podwodnych to nie hollywoodzcy herosi z filmów w rodzaju „Polowanie na Czerwony Październik”, tylko normalni ludzie z krwi i kości. Przekonaliśmy się jednak na własnej skórze, że dowódca *Orla* jest zbyt skromny. Na okrętach podwodnych służy bowiem prawdziwa marynarska elita elit.



**Wędrownka wzdłuż okrętu to niezła gimnastyka. Ciągłe trzeba uważać, aby o coś nie zawadzić ręką albo głową.**



**Marynarskie koje upakowane są ciasno. Ale okręt to nie hotel, a w czasie alarmu podwodniacy potrafią opuścić to miejsce w kilka sekund...**



**Na zanurzenie z położenia nawodnego Orzeł potrzebuje tylko dwie minuty.**

W ostatnim, szóstym przedziale okrętu, znajduje się rufowy właz prowadzący na zewnątrz.



Załoga okrętu jest w pełni zawodowa. Składa się z ponad 60 znakomicie wyszkolonych marynarzy, wśród których dowódca jest jednym z najstarszych wiekiem. Trafic do służby na *Orle* nie jest łatwo. Trzeba mieć końskie zdrowie, silną psychikę i być odpornym na klaustrofobię.

Choć *Orzeł* jest największym z naszych okrętów podwodnych, w jego wnętrzu

## Podwodna flota spod białoczerwonej

W historii polskiej MW służyło lub nadal służy ponad 20 okrętów podwodnych. Najpiękniejszą kartę zapisały w czasie drugiej wojny światowej. W momencie jej wybuchu Polska dysponowała pięcioma okrętami podwodnymi. Dwa z nich - *Wilk* i *Orzeł* - w brawurowych rejsach przedostały się do Wielkiej Brytanii. *Wilk* został zwrócony Polsce i zełomowany niedługo po wojnie. *Orzeł* zatonął w 1940 roku. Trzy pozostałe jednostki: *Żbik*, *Sęp* i *Ryś* zostały internowane w Szwecji. Po powrocie do kraju sukcesywnie wycofywano je ze służby. W czasie wojny pod polską banderą pływały jeszcze trzy inne okręty podwodne: *Jastrząb*, *Sokół* i *Dzik*. *Jastrząb* został przypadkowo zatopiony przez aliantów. *Sokół* i *Dzik* udowodniły w pełni, co są warte. W czasie służby na Morzu Śródziemnym zasłużyły na miano „straszliwych bliźniaków”. Po wojnie zostały zwrócone Wielkiej Brytanii. W czasach PRL-u MW dysponowała po kolei: sześcioma okrętami typu „Malutka”, czterema typu Whiskey, dwoma typu Foxtrot i jednym typu Kilo (*Orzeł*). Tylko ten ostatni służy dzisiaj pod białoczerwoną banderą. W latach 2002-2004 do naszej floty wcielono cztery okręty typu Kobben, przekazane nam przez Norwegię. Posiadana przez Polskę liczba okrętów podwodnych wydaje się optymalna. W każdym razie w ciągu najbliższych lat nie planuje się zakupu następnych tego rodzaju jednostek.

trzu jest tak ciasno, że na korytarzu z trudem może się minąć dwóch mężczyzn. Mitem natomiast jest, że do służby na okrętach podwodnych wybiera się... niskich chudzielców.

- Jednak jedno nigdy się nie zmienia - mówi Ogródnik. - Nikogo do niej nie można zmusić. Podwodniakiem zostaje się tylko na ochotnika.

### Trudno go złapać

Kiedy spotkaliśmy się z dowódcą, właśnie przygotowywał *Orła* do wypłynięcia w kolejny rejs. Okręt przebywa w morzu nawet i 100 dni w roku. Bierze udział w różnego rodzaju ćwiczeniach, także prowadzonych w ramach NATO. Zwykle jest ścigany przez okrę-

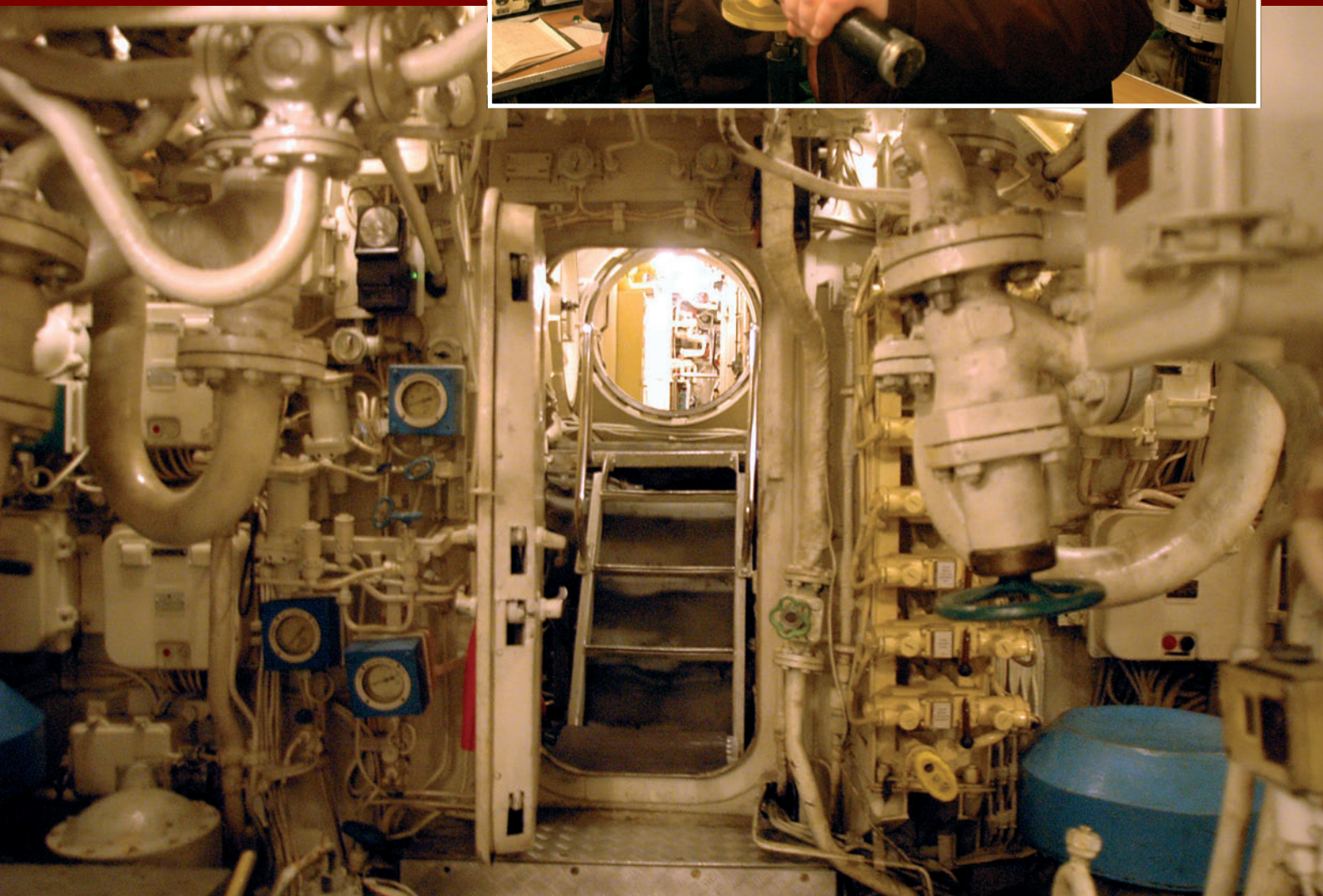
ty nawodne. Prawie zawsze udaje mu się uciec. Pomaga mu w tym także specjalny materiał, którym jest obłożony jego kadłub. Dzięki niemu okręt staje się niemal niewidoczny dla sonarów.

ORP *Orzeł* został zbudowany dwadzieścia lat temu w Gorki pod Moskwą z przeznaczeniem dla naszej floty. W zgodnej opinii ekspertów, należy do udanych kon-

**Dowódca Orła (po lewej) pozwolił nam popatrzeć przez peryskop. Widok znakomity - wszystko - jak na dłoni...**



**Okręt przedzielony jest grodziami wodoszczelnymi. Ich pokonywanie wymaga dużej wprawy.**



strukcji. Obecnie na świecie pływa 39 okrętów podwodnych tego typu. Budowane są kolejne. Najwięcej z nich, bo 24, służy we flocie Rosji (głównie na Pacyfiku). Indie dysponują ośmioma takimi okrętami, Iran -dwoma, Chiny - jednym (trzy są właśnie wprowadzane do służby), Algieria - dwoma i Rumunia - jednym.

Pomimo swojego wieku *Orzeł* trzyma się dobrze i ciągle jest groźny. Wbrew rozpowszechnionej opinii nie jest za duży na Bałtyk. Pomimo swojej wielkości (74 metry długości i 2460 ton wyporności) znakomicie daje sobie radę zarówno w głębiach Atlantyku, jak i płytkich wodach Zatoki Gdańskiej.

Po wejściu na okręt dowódca kieruje się na dziób, gdzie znajduje się jeden z

trzech włazów prowadzących do wnętrza okrętu. Szybko do niego wskakuje i... znika nam z oczu. Patrzymy w dół i ciarki przechodzą nam po plecach. Przed nami około dwumetrowej wysokości stalowa rura o średnicy kilkudziesięciu centymetrów. Przekiskanie się przez nią nie należy do przyjemności. Ruchy krepują dodatkowo ciepłe kurtki, które mamy na sobie, i dźwigane przez nas torby.

Na dole znajduje się przedział torpedowy. *Orzeł* ma sześć wyrzutni torpedowych. Może zabrać na pokład 18 torped kalibru 533 milimetry albo sześć torped i 24 miny morskie. Stalowym cygarom nie możemy jednak robić zdjęć. Kilku innym przedmiotom i miejscom także. Okręt kryje tajemnice, których zdradzać nie wolno.

## 300 metrów nad głową

Po chwili zwracamy się twarzami w kierunku rufy i ruszamy przed siebie. Okręt podwodny tej konstrukcji to jakby dwie stalowe rury włożone w siebie. Stanowią one jego dwa kadłuby, przedzielone zbiornikami balastowymi służącymi do zanurzania i wynurzania oraz zbiornikami paliwa. Dzięki takiej konstrukcji *Orzeł* może schodzić na głębokość nawet 300 metrów!

Wędrówka wzdłuż okrętu polega na przeciskaniu się przez płataninę rur, instalacji i kabli, które służą do jego utrzymania przy życiu. Ciągle trzeba uważać, aby o coś nie zawadzić ręką albo głową. Marynarzy służących na okrętach pod-



**Goszczący na Orle marynarze i podwodniacy zostawili emblematy swoich formacji.**

**Wewnątrz są dwa pokłady: górny i dolny. Przejście z jednego na drugi przez dwumetrowej wysokości stalową rurę nie jest łatwe.**



**Sercem Orła jest centrala znajdująca się na śródokręciu tuż pod kioskiem. Stąd dowodzi się okrętem.**

## Trzy Orły

Współczesny *Orzeł* jest trzecim okrętem podwodnym w dziejach polskiej MW, noszącym tę nazwę. Pierwszy do dzisiaj uchodzi za chlubę naszej floty. Wsławił się przejściem w 1939 roku z Morza Bałtyckiego do Anglii. Dokonał tego bez map, ścigany przez flotylle wojenne Niemiec i Związku Radzieckiego. Wyczynu tego nie powtórzyła żadna inna jednostka ani przed nim, ani po nim. Po dotarciu do Anglii *Orzeł* pływał na patrole. 23 maja 1940 roku okręt wyszedł w swój, jak się później okazało, ostatni rejs. Dzień powrotu do szkockiej bazy w Rosyth wyznaczono na 8 czerwca. Kiedy *Orzeł* się tam nie stawił, ani też nie nadał komunikatu o ewentualnym opóźnieniu, 11 czerwca dowództwo polskiej floty uznało go za straconego. Razem z nim na dnie Morza Północnego poległo 63 marynarzy. W ubiegłym roku minęła sześćdziesiąta piąta rocznica tego smutnego wydarzenia. Do dzisiaj, pomimo poszukiwań, nie udało się ostatecznie wyjaśnić, jak zginął i gdzie znajduje się jego wrak. Drugi *Orzeł* służył w polskiej MW w latach 1962-1983. Był to okręt typu Whiskey.

wodnych łatwo poznać po nawykowo pochylonej sylwetce.

Okręt podzielony jest grodziami wodoszczelnymi. Ich pokonywanie wymaga dużej wprawy. Na dodatek wewnątrz są dwa pokłady: górny i dolny. Przejście z jednego na drugi wymaga ponownie przeciśnięcia się niewygodnymi rurami.

Życie na okręcie nie jest łatwe. Na pokładzie są zaledwie dwie ubikacje i dwa prysznice. Słodka woda używana jest tylko do picia. Amatorzy kąpieli muszą korzystać z wody słonej. Higiena to jednak nie jedyny problem. Na zanurzonym okręcie ciągle trzeba monitorować skład powietrza - im dłużej *Orzeł* pozostaje pod wodą, tym powietrze mniej się nadaje do oddychania. Choć każdy członek załogi ma koję, upakowane ciasno rzędy marynarskich łóżek trudno nazwać luksusem. Jedynie dowódca ma swoją własną kajutę składającą się z biurka, szafy i koi.

Trudno sobie wyobrazić trudniejsze warunki. A jednak. Przecież jesteśmy na okręcie zacumowanym przy nabrzeżu portowym. Wolimy nie myśleć, co tu się dzieje, kiedy np. okręt wykonuje zadania bojowe na pełnym morzu przy sztormowej pogodzie.

### Inni mają gorzej

Sercem *Orła* jest centrala znajdująca się na śródokręciu, tuż pod kioskiem. Stąd dowódca dowodzi okrętem. Tutaj znajduje się cała elektronika i wszystkie urządzenia potrzebne do prowadzenia walki. Przypominają aż nadto wyraźnie, że *Orzeł* jest groźną, skomplikowaną i wymagającą licznej obsługi bronią. Nie jest przeznaczony do stwarzania wygód ludziom, ale do zwalczania przeciwnika i wykonywania zadań postawionych przez Dowództwo MW. W centrali znajdują się dwa peryskopy. Dowódca *Orła* wysuwa jeden i

pozwala nam przez niego spojrzeć. Widok znakomity. Lepszy niż przez lornetkę. Dzięki temu z zanurzonego okrętu widać doskonale, co się dzieje na powierzchni morza.

Po wizycie w centrali przechodzimy dalej w kierunku rufy. Tam znajduje się maszynownia. Jest też jedyne miejsce,

## Komandor z *Dzika*

Najsłynniejszym polskim podwodniakiem był bez wątpienia komandor Bolesław Romanowski. Służbę na okrętach podwodnych rozpoczął w połowie lat trzydziestych. We wrześniu 1939 roku przedarł się przez pilnie strzeżone przez Niemców cieśniny duńskie do Wielkiej Brytanii na pokładzie *Wilka*. Prawdziwą sławę przyniosło mu jednak dowodzenie okrętem podwodnym *Dzik*. Po powrocie do kraju Romanowski był represjonowany i wydalony ze służby w Marynarce Wojennej. Wrócił do niej po październikowej odwilży w 1956 roku. Zmarł w 1968 roku. Jest autorem znakomych, wydanych w latach pięćdziesiątych, wspomnień pod tytułem „Torpeda w celu!”. W 1985 roku jego imieniem została nazwana 3 Flotylla Okrętów w Gdyni.

gdzie dowódca pozwala marynarzom na zapalenie papierosa podczas długotrwałego przebywania pod wodą. Dym wyrzucany jest na zewnątrz przez specjalny system wentylacyjny.

*Orzeł* ma dwa generatory diesla i jeden silnik elektryczny. W dużym uproszczeniu można powiedzieć, że te pierwsze służą do ładowania baterii akumulatorów tego drugiego, który z kolei napędza jedną śrubę napędową. Dzięki temu okręt jest cichy, co w połączeniu ze wspomnianą wyżej specyficzną konstrukcją kadłuba, jeszcze bardziej utrudnia jego wykrycie potencjalnemu przeciwnikowi. *Orzeł* osiąga na wodzie prędkość 11 węzłów, a pod wodą 17.

W ostatnim, szóstym przedziale okrętu, znajduje się rufowy właz prowadzący na zewnątrz. Ten na szczęście okazuje się trochę krótszy niż dziobowy. Wychodząc, czujemy zimny powiew marcowego powietrza. Przynosi ulgę. Nie zazdrościmy ludziom, którzy muszą spędzać tam, na dole, czasami nawet kilkadziesiąt dni z rzędu. Nie wspominając o sytuacji awaryjnej.

- Wbrew pozorom okręt podwodny nie jest jednak bardziej niebezpieczny niż

jednostki nawodne - zapewnia komandor Ogrodnik. - W sytuacji kryzysowej często o przeżyciu nie decyduje rodzaj okrętu, tylko stopień wyszkolenia i zgrania załogi oraz jej odpowiedzialność.

Największym, bo śmiertelnym wrogiem *Orla*, pozostają samoloty. Okręt z położenia nawodnego potrafi zanurzyć się w ciągu dwóch minut. To szybko, zwłaszcza na jego rozmiary. Kiedy *Orzeł* znajduje się w wynurzeniu, wypatrywaniem samolotów zajmują się marynarze ulokowani na szczycie kiosku.

My też się tam wdrapujemy, nie patrzymy jednak w niebo, tylko na zamurowane w sąsiednich basenach gdyńskiego Portu Wojennego Kobbena. Przy *Orle* wyglądają niepozornie. Są bowiem prawie dwukrotnie krótsze, mają 47 metrów długości i pięciokrotnie mniejszą wyporność (430 ton). Przestrzeni życiowej wystarczy dla ponad 20 osób załogi.

- Tam to dopiero musi być ciasno - przemyka nam przez głowę.

**Tomasz Falba**

**Zdjęcia: Waldemar Okrój**

**Uroczystą defiladę w 11 rocznicę utworzenia 3 Flotylli Okrętów w Gdyni uświetniła orkiestra Marynarki Wojennej.**

Polska chciała przed wojną wykupić Gdańsk. Tę i inne rewelacje zawierają wspomnienia Bogumiła Nowotnego, pierwszego dowódcy naszej floty. Po kilkudziesięciu latach od powstania, jego pamiętniki zostaną wreszcie wydane.

# Historia z pierwszej ręki



**Bogumił Nowotny**  
był twórcą i pierwszym  
dowódcą polskiej Marynarki Wojennej.

**B**ogumił Nowotny należy do najbardziej zapomnianych postaci polskiej historii. Niezasłużenie. To właśnie jemu w 1918 roku Józef Piłsudski rozkazał utworzyć polską Marynarkę Wojenną. To on, w randze pułkownika marynarki, został też jej pierwszym dowódcą. Ale to nie jedyne, choć zapewne z historycznego punktu widzenia najważniejsze, wydarzenie w życiu tego nietuzinkowego człowieka.

Nowotny urodził w 1872 roku w Wieliczce. Ukończył Szkołę Aspirantów Morskich, w czasie której odbył rejs dookoła świata na krążowniku *Saida*. Szybko piął się po szczeblach kariery we flocie austro-węgierskiej. Odznaczył się w boju w czasie pierwszej wojny światowej, dowodził nawet krótko pancernikiem *Erzherzog Karl*.

Służbę dla Polski rozpoczął od podróży inspekcyjnej po Wiśle, przemierzając ją od Krakowa do Gdańska. Potem przejmował od Niemców żeglugę wiślaną. Dowódcą naszej floty (a ściślej szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych) był od 28 listopada 1918 roku do 11 marca 1919 roku.

Po zakończeniu kariery w Wojsku Polskim został dyrektorem powstałego

m. in. z jego inicjatywy Towarzystwa Żeglugowego „Sarmacja”, które było jednym z pierwszych polskich armatorów. W 1926 roku, kiedy po utracie swoich statków „Sarmacja” przestała istnieć, Nowotny wycofał się z życia publicznego.

W połowie lat trzydziestych, ze względów zdrowotnych, wyjechał do Włoch, gdzie w 1960 roku zmarł. Zostawił po sobie wspomnienia. Ich oryginał trafił do Instytutu Sikorskiego w Londynie, polskiej placówki naukowej na Obczyźnie. W 1995 roku znalazły się one w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Teraz mają szansę zostać po raz pierwszy w całości wydane. Podjęło się tego gdańskie wydawnictwo „Finna” znane z publikacji książek wojennomorskich (to właśnie ta oficyna wydaje popularną wśród pasjonatów serię książek z tzw. „kotwiczka”, w której ukazało się już kilka bardzo cennych publikacji dotyczących historii polskiej floty, m. in. biografie Józefa Unruga i Bolesława Romanowskiego).

- Książka pojawi się w księgarniach w kwietniu - zapewnia Andrzej Ryba, właściciel oficyny.

- To będzie wyjątkowe wydarzenie - dodaje Sławomir Kudela, szef Muzeum MW w Gdyni.

Wyjątkowe, bo pamiętniki zawierają cały szereg nieznanych dotąd informacji dotyczących historii polskiej floty. Oczywiście najcenniejszą ich stroną jest fakt, że dzięki nim możemy poznać początki polskiej Marynarki Wojennej widziane oczami jej pierwszego organizatora. Ale nie tylko. Ważne jest też to, że dzięki ich publikacji postać Nowotnego zostanie przywrócona powszechnej pamięci, na którą niewątpliwie zasłużył.

Niektóre z jego wspomnień mają też charakter nieomal sensacyjny. Znajduje się w nich np. informacja o planach przejęcia przez Polskę Wolnego Miasta Gdańska, najpierw siłą, a potem pokojowo, poprzez wykupienie. Potrzebne do tego pieniądze zebrać miał wśród amerykańskiej Polonii Ignacy Paderewski.

- To coś nowego - przyznaje znany badacz dziejów Gdańska prof. Andrzej Januszajtis. - Nic o tym nie słyszałem. Z ciekawością o tym przeczytam.

**Tomasz Falba**

# Morski kowboj

John Wayne  
jakiego  
nie znacie

Nawet „niedzielnemu” kinomanowi John Wayne kojarzy się z westernami. I słusznie! To one bowiem stanowią ponad połowę z blisko 180 ekranowych wcieleń aktora.

Niewielu widzów wie jednak, że najślynniejszy kowboj kina ma na swym koncie również nieco już zapomniany, lecz bardzo interesujący morski epizod.



Kpt. Jack Stewart (John Wayne) i jego wybawicielka Loxi Clairborne (Paulette Goddard).

W 1942 roku - trzy lata po legendarnym „Dyżansie” Johna Forda, który uczynił z Wayne’a gwiazdę westernów - aktor wystąpił w przygodowym filmie „Zdradzieckie skały”. Ten dwugodzinny, widowiskowy obraz wyreżyserował sam Cecil B. DeMille - największy wówczas mistrz filmowych superprodukcji.

## Spielberg i Lucas w jednym

Od lat 20. aż po 50. XX wieku był dla kina jakby Stevenem Spielbergiem i Georgem Lucasem w jednym! Nazwisko DeMille’a gwarantowało sukces każdemu tytułowi, którego realizacji się podjął. Jego filmy były monumentalne, wyróżniały się wyjątkową precyzją realizacyjną oraz nowatorskimi, jak na tamte czasy, efektami specjalnymi. To on pierwszy odkrył dla kina opowieści biblijne, filmując historię o Mojżeszem pt. „Dziesięcioro przykazań” - naj-

Aktor stoczył walkę z...  
gumową kałamarnicą.  
Ale 64 lata temu widzowie  
i tak byli przerażeni.



pierw w 1923 roku, w wersji niemej, by trzy dekady później wrócić do tego samego tematu i zrobić *remake* własnego filmu z Charltonem Hestonem w roli Mojżesza (1956). Dzisiaj co roku, podczas uroczystej gali Złotych Globów, wręczana jest prestiżowa Nagroda im. Cecila B. DeMille'a - za wybitne osiągnięcia i całokształt filmowej twórczości.

## „Zdradzieckie skały”

Wróćmy jednak do „Zdradzieckich skał” z 1942 roku. Akcja filmu toczy się w roku 1840, na południowo-wschodnim wybrzeżu USA. Podczas złej pogody na Key West często dochodzi do katastrof morskich. Na ratunek rozbitym statkom wyruszają wówczas miejscowe jednostki. Jak się okazuje, nie są to jednak misje ratownicze. Kwitnie tu bowiem biznes związany z odzyskiwaniem ładunków z rozbitych statków. I to po ten towar w pierwszej kolejności „ratownicy” wchodzą na pokład, ludzi zostawiając sobie na później.

Jednym z kapitanów, którzy rozbili swój statek w pobliżu Key West, jest Jack Stewart (John Wayne). Przed śmiercią ratuje go Loxi Clairborne (Paulette Goddard). Wprawdzie przed nią na wraku był King Cutler (Raymond Massey), jednak nie interesowało go nic poza łupami. Coraz więcej osób podejrzewa go o nieczystą grę, bowiem Cutler zawsze pojawia się pierwszy na miejscu wypadku. Jak się wkrótce okazuje, podejrzewa są słuszne. Przekupując członków załóg poszczególnych statków tak, aby celowo kierowali je na skały, Cutler sam doprowadza do katastrof, aby później okradać wraki. Podobnie zrobił też ze statkiem kapitana Stewarda. „Nietykalność” Kinga Cutlera kończy się, kiedy na pokładzie jednego z zatopionych statków ginie młoda kobieta. Jednak jej ciało wciąż znajduje się w leżącym na dnie wraku. Aby odnaleźć dowody zbrodni, pod wodę schodzi dwóch nurków (jednym z nich jest John Wayne).

## Oscar za efekty

I tak zaczyna się kilkuminutowa podwodna sekwencja, za którą „Zdradzieckie skały” otrzymały w 1943 roku statuetkę Oscara w kategorii „Najlepsze efekty specjalne”!

Chociaż współcześnie w tej dziedzinie obowiązują już zupełnie inne, bo cyfrowe standardy, podwodne sceny ze



„Zdradzieckie skały” można dziś zobaczyć w wyczyszczonej cyfrowej wersji na DVD.

„Zdradzieckich skał” wciąż robią ogromne wrażenie i trudno uwierzyć, że powstały aż 64 lata temu! Zdjęcia do tej sceny kręcono aż dwa miesiące, w specjalnie przygotowanych basenach. Aktorzy naprawdę mają na sobie ciężkie kombinezony pletwonurków i poruszają się w wodzie. Sztuczna jest jedynie olbrzymia kałamarnica, z którą filmowym bohaterem przyjdzie stoczyć podwodną walkę. Specjalnie w tym celu skonstruowano gumowy model kałamarnicy. Wprawdzie na ekranie porusza się ona mało dynamicznie i niezbyt płynnie, ale dla widzów w 1942 roku była równie przerażająca jak komputerowy tyranozaur z „Parku Jurajskiego” pół wieku później!

**Tomasz Konopacki**

Podwodnych scen z wrakiem statku nie powstydziłby się sam Steven Spielberg.

## John Wayne

Urodził się 26 maja 1907 roku i naprawdę nazywał się Marion Michael Morrison. Na ekranie zadebiutował w 1926 roku, w westernie „Great k & Train Robbery”. Aż do 1939 roku grywał wyłącznie małe, potem drugoplanowe role, najpierw pod pseudonimem Duke Morrison, a od 1930 r. już jako John Wayne.

Gwiazdą stał się dzięki występowi w filmie „Dylizans” Johna Forda z 1939 roku (Wayne miał wówczas na swoim koncie kilkadziesiąt ról, głównie jednak w mało znaczących filmach klasy B). Od tej pory John Wayne utrwalał swój ekranowy wizerunek niepokonanego kowboja i twardziela. Tylko w ośmiu filmach - na prawie 180 - grany przez niego bohater ginie! Do klasyki kina weszły takie jego filmy jak: „Fort Apache” (1948), „Rio Grande” (1950), „Rzeka Czerwona” (1948), „Poszukiwacze” (1956), „Rio Bravo” (1959), czy samodzielnie wyreżyserowany „Alamo” (1960). Za rolę w filmie „Prawdziwe męstwo”, w którym parodiował... stare westernowe schematy, otrzymał w 1969 roku Oscara.

W swoim ostatnim filmie - „Strzelcu” (1976) - John Wayne zagrał starzejącego się rewolwerowca umierającego na raka. Trzy lata później, 11 czerwca 1979 r., aktor zmarł na raka płuc.



**PREMIERA**

**Technika,  
która ratuje życie**

Wszystko o najnowszych wynalazkach i zdobyczach techniki, które mogą uratować ludziom życie podczas groźnych pożarów, klęsk żywiołowych czy katastrof statków.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 20.00

Piątek, 21 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

Piątek, 28 kwietnia, godz. 09.00, 14.00

**Łowcy mórz:  
Poszukiwanie lotniczych  
modeli Avro Arrow**

Trop zagubiony pod falami próbnego, morskiego poligonu z czasów zimnej wojny rzuca nowe światło na tajemnicę Avro Arrow - słynnego kanadyjskiego odrzutowca ponadźwiękowego.

Emisja

Pon., 17 kwietnia, godz. 9.00, 14.00

Niedziela, 7 maja, godz. 14.00

Poniedziałek, 8 maja, godz. 12.00

**Morskie maszyny:  
Całkowicie niewykrywalne**



Okrety wojenne najnowszej generacji skonstruowano tak, by nie był ich w stanie wykryć radar, sonar, kamery na podczerwień ani nawetminy ciśnieniowe.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 11.00

**Prawdziwe  
oblicze huraganów**

Kiedy seria niszczycielskich huraganów zaatakowała Florydę w 2005 roku, na drodze silnych wiatrów stały już ekipy filmowe. Teraz naukowcy analizują ten niezwykły materiał filmowy i odkrywają tajemnice huraganów.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 21.00

**We wnętrzu Britannica**



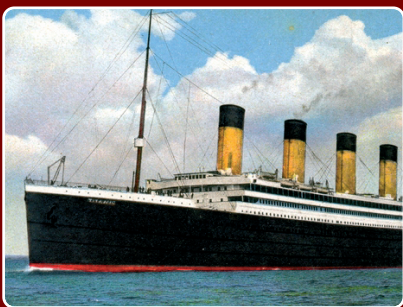
Wyprawa na pełen tajemnic wrak *Britannica*, największego w historii statku, który tragicznie zatonął, podobnie jak jego bliźniaczy statek *Titanic*. Poszukiwanie przyczyn tragicznego końca tego lukusowego liniowca.

Emisja

Pon., 17 kwietnia, godz. 10.00, 15.00

Środa, 5 maja, godz. 12.00, 20.00

**Duchy Titanica**



Wraz z trzema rodzinami, które straciły krewnych podczas katastrofy *Titanica*, wyruszamy na poszukiwania szczątków bliskich. Wykorzystując najnowsze technologie DNA, rodziny próbują zidentyfikować ciała z podwodnego masowego grobu.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 19.00

Niedziela, 14 maja, godz. 00.00

**Duchy Bałtyku**



Podczas operacji Hannibal (styczeń - maj 1945), ewakuowano z regionów nadbałtyckich w głąb Niemiec ponad dwa miliony niemieckich cywilów. Humanitarna akcja pochłonęła tysiące ofiar. Zatonęło 250 statków i zginęło 40 tysięcy ludzi.

Emisja

Sobota, 15 kwietnia, godz. 01.00

Poniedziałek 24 kwietnia, godz. 01.00

Środa, 3 maja, godz. 19.00

**Łowcy mórz:  
Poszukiwanie pierwszych  
łodzi podwodnych**

Poszukiwania wraków dwóch XIX-wiecznych łodzi podwodnych w nowojorskiej East River oraz wodach Pearl Islands niedaleko Panamy. Oba statki są ważnymi krokami milowymi w historii zdobywania przez człowieka morskich głębin.

Emisja

Poniedziałek, 17 kwietnia, godz. 21.00, 00.00

Niedziela, 23 kwietnia, godz. 08.00

Poniedziałek, 24 kwietnia, godz. 09.00, 14.00

Niedziela, 7 maja, godz. 15.00

Wtorek, 9 maja, godz. 12.00

### Powrót na Titanica

Doktor Robert Ballard prowadzi podwodne badania wraku *Titanica*. To rzadka okazja, by zobaczyć ten słynny liniowiec i poznać, w jakim stanie znajduje się spoczywający na dnie morza statek.

Emisja

Poniedziałek, 17 kwietnia, godz. 22.00, 01.00  
 Sobota, 22 kwietnia, godz. 20.00  
 Niedziela, 23 kwietnia, godz. 09.00  
 Poniedziałek, 24 kwietnia, godz. 10.00, 15.00  
 Czwartek, 4 maja, godz. 12.00, 20.00

### Zatopiony sekret Hitlera



Latem 2003 roku przeprowadzono operację wyciągnięcia z morskiego dna drogiego ładunku zatopionego statku *Hydro*. W czasie II wojny światowej statek był celem brawurowych akcji norweskiego ruchu oporu.

Emisja

Wtorek, 18 kwietnia, godz. 12.00, 20.00  
 Środa, 3 maja, godz. 13.00

### Tuż przed tragedią: Katastrofa promu z Zeebrugge

6 marca 1987 roku prom *Herald of Free Enterprise* wyruszył w rejs z portu w Zeebrugge i 20 minut później wywrócił się do góry dnem. W tej jednej z największych katastrof morskich w historii Wielkiej Brytanii zginęły 193 osoby.

Emisja

Wtorek, 18 kwietnia, godz. 22.00, 00.00  
 Niedziela, 23 kwietnia, godz. 19.00  
 Wtorek, 25 października, godz. 10.00, 15.00  
 Poniedziałek, 15 maja, godz. 18.00

### PREMIERA

### Wielkie konstrukcje: Największe platformy wiertnicze



Kulisy jednego z najtrudniejszych i najbardziej niebezpiecznych zawodów. Spotkamy się z pracownikami ogromnej platformy wiertniczej na niebezpiecznych, otwartych wodach Morza Północnego.

Emisja

Środa, 19 kwietnia, godz. 21.00, 00.00  
 Środa, 26 kwietnia, godz. 09.00, 14.00  
 Poniedziałek, 1 maja, godz. 10.00

### Wielkie konstrukcje: Bariery na Morzu Północnym

Holandrzy projektują pływające domy, drogi, a nawet miasta. To odpowiedź na rosnący poziom wód Morza Północnego i wylewające z brzegów rzeki. Czy technika i nowoczesne technologie zwyciężą w walce ze śmiertocnościami powodziami?

Emisja

Środa, 19 kwietnia, godz. 22.00, 01.00  
 Środa, 26 kwietnia, godz. 10.00, 15.00

### Sztormowe opowieści: Tsunami w Tajlandii

Opowieść o treserze słoni i rybaku z Tajlandii, którzy przeżyli jeden z najgroźniejszych żywiołów w historii, atak ogromnej fali tsunami w grudniu 2004 roku, który zabił 300 tysięcy ludzi i pozostawił miliony bez dachu nad głową.

Emisja

Środa, 20 kwietnia, godz. 18.00  
 Piątek, 12 maja, godz. 18.30, 01.30  
 Sobota, 13 maja, godz. 10.30

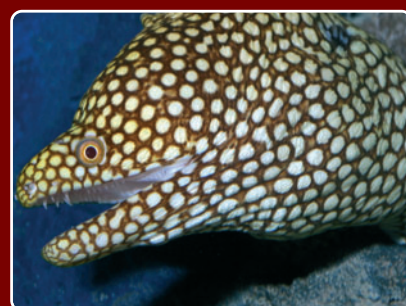
### Sztormowe opowieści: Tsunami na Sri Lance

Opowieść ze Sri Lanki o tym, jak duchowny z żoną i 28 sierotami, którymi się opiekowali, zdołali uniknąć śmierci podczas tsunami w Boże Narodzenie 2004 r. A także historia ocalenia stu ofiar żywiołu przez miejscowych rybaków.

Emisja

Środa, 20 kwietnia, godz. 18.30

### Oceany za szkłem



Zaproszenie do jednego z najwspanialszych akwariów na świecie, Monterey Bay Aquarium.

Emisja

Sobota, 22 kwietnia, godz. 09.00  
 Niedziela, 23 kwietnia, godz. 16.00

### Morskie maszyny: Prędkość



Zwiększenie szybkości łodzi, statków i okrętów zawsze było wyzwaniem dla projektantów, budowniczych i marynarzy. Program przedstawia nowe projekty jednostek pływających po morzach i oceanach świata.

Emisja

Sobota, 22 kwietnia, godz. 11.00

### Wielkie konstrukcje: Port w Rotterdamie



Przez port w Rotterdamie przepływa codziennie 450 statków, wiozących towary o wartości miliarda dolarów. Ze względu na zdradliwe prądy morskie, wąskie kanały i wielki rozmiar tankowców, przeprawa przez port to wielka operacja.

Emisja

Niedziela, 23 kwietnia, godz. 11.00

Środa, 26 kwietnia, godz. 22.00, 01.00

Niedziela, 7 maja, godz. 20.00

### Wojna w przyrodzie

Co roku setki tysięcy żółwi zielonych przepływa ponad 2500 kilometrów, aby dostać się na swoje lęgowisko, na jedną z wysp Wielkiej Rafy Koralowej w Australii. Po drodze żółwie muszą walczyć z prażącym słońcem i groźnymi rekinami.

Emisja

Poniedziałek, 24 kwietnia, godz. 19.00

### Hood i Bismarck - morska bitwa, część 1



W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski pancernik Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrożał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Czwartek, 27 kwietnia, godz. 12.00, 20.00

Środa, 3 maja, godz. 16.00

### Wielkie konstrukcje: USS Virginia



Zaproszenie na pokład atomowego okrętu podwodnego. USS Virginia to supernowoczesna łódź amerykańskiej armii, wyposażona w najnowszy sprzęt na miarę XXI wieku.

Emisja

Poniedziałek, 1 maja, godz. 16.00

### Wielkie konstrukcje: Palmowa Wyspa w Dubaju



W Zatoce Perskiej trwa realizacja ogromnego projektu, który na zawsze zmieni oblicze linii brzegowej tego regionu. Olbrzymie sztuczne wyspy ułożone w kształcie palmy to jedno z najambitniejszych wyzwań inżynierii XXI wieku.

Emisja

Poniedziałek, 1 maja, godz. 20.00

### Polowanie na myśliwego: Ataki rekinów

Kiedy oceany stały się miejscem odpoczynku i rekreacji, pojawiły się doniesienia o atakach rekinów na ludzi. Przyjrzyjmy się, w jakich okolicznościach żarłacz ludojad może zaatakować pływającego w morzu człowieka.

Emisja

Poniedziałek, 24 kwietnia, godz. 16.00

### Sztormowe opowieści: Huragan Ivan

Wrzesień 2004 r. Trzydziestu mieszkańców Pensacola na Florydzie postanawia przetrwać nadejście huraganu Ivan w swoich domach. Ostatni huragan o podobnej sile spowodował tylko powódzie. Tym razem wiatr okaże się bardziej okrutny...

Emisja

Poniedziałek, 24 kwietnia, godz. 18.30

### Hood i Bismarck - morska bitwa, część 2

W programie zdjęcia wraku okrętu Hood na dnie Atlantyku, 3000 metrów pod powierzchnią morza. Hood został zatopiony przez supernowoczesny hitlerowski pancernik Bismarck. Podczas wojny okręt ten zagrożał dominacji brytyjskiej.

Emisja

Piątek, 28 kwietnia, godz. 12.00, 20.00

Środa, 3 maja, godz. 17.00

### Tajemnica okrętu podwodnego Dakar

W 1968 roku izraelski okręt podwodny zniknął bez śladu podczas dziewiczego rejsu wraz z 69 marynarzami na pokładzie. Dla wielu amerykańskich i izraelskich ekspertów odnalezienie tego okrętu stało się życiową ambicją.

Emisja

Wtorek, 2 maja, godz. 12.00, 20.00

### Oko w oko z rekinem

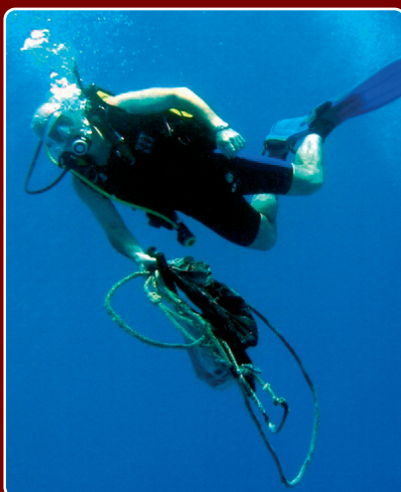


Kąpiel z żarłaczem ludojadem dla większości z nas to czyste szaleństwo. Dla Marka Marksa rekiny stały się taką pasją, że codziennie ryzykuje dla nich życie. Mark udowadnia, że żarłacz ludojad to łagodny olbrzym.

Emisja

Wtorek, 2 maja, godz. 17.00

### Morskie maszyny: Nurkowie



Nurkowie wykonują różnorodne prace - reperują pływające szyby naftowe i pomagają ustalać przyczyny tragedii lub kulisy zbrodni. Każdego dnia śmiałkowie poświęcają swoje życie wspomagającej ich technice i aparaturze.

Emisja

Sobota, 6 maja, godz. 11.00

### Wielkie konstrukcje: USS Ronald Reagan



Zaproszenie na pokład najnowszego amerykańskiego lotniskowca, który właśnie wyrusza w swój pierwszy rejs. Poznamy kulisy funkcjonowania tego olbrzymiego pływającego miasta, od przygotowywania posiłków po utylizację śmieci.

Emisja

Środa, 10 maja, godz. 21.00, 00.00

Sobota, 13 maja, godz. 13.00

### Zatonięcie Wilhelma Gustloff

W lodowatych wodach Bałtyku spoczywa wrak niemieckiego liniowca, którym tysiące Niemców uciekało przed posuwającą się na zachód Armią Czerwoną. Statek został zatopiony przez trzy rosyjskie torpedy i nigdy nie dopłynął do celu.

Emisja

Środa, 3 maja, godz. 18.00

### Łowcy mórz: Wrak Esmeraldy Artura Prata



U wybrzeży Chile w chłodnych wodach Oceanu Spokojnego spoczywają szczątki *Esmeraldy*. „Łowcy mórz” badają miejsce zniszczenia legendarnego okrętu, zatopionego w bitwie Iquique w XIX wieku.

Emisja

Środa, 10 maja, godz. 12.00

Niedziela, 14 maja, godz. 14.00

### Akustyka i rekiny

Kamerzysta Bob Cranston zaobserwował bardzo dziwne zachowania rekinów. Zaprojektował więc „akustyczne rekiny”. Urządzenie ma przyciągnąć prawdziwe zwierzęta w pobliże jego kamery. Pozwoli mu dokładniej przyjrzeć się rekinom.

Emisja

Czw., 11 maja, godz. 08.00, 13.00, 19.00

### Diabły z głębin



W wodach Morza Corteza u wybrzeży Meksyku gromadzą się czasami nawet tysiące wygłodniałych drapieżników. Rybacy nazywają je diablos rojos, czyli czerwone diabły. To kałamarnice Humboldta, które w równie tajemniczy sposób znikają.

Emisja

Czw., 4 maja, godz. 08.00, 13.00, 19.00

### Łowcy mórz: Poszukiwanie Tonquina i Isabelli

Historia tragicznego incydentu, którego ofiarą padł statek handlowy *Tonquin*. Pierwszy oficer wysadził statek w powietrze w odwecie za morderstwa i grabieże, dokonane na jego pokładzie podczas zażartego sporu kupieckiego.

Emisja

Czwartek, 11 maja, godz. 12.00

Niedziela, 14 maja, godz. 15.00

**Łowcy mórz: Patrol trwa:  
Poszukiwanie hitlerowskiej  
U-215**



Poszukiwanie niemieckiego U-Bootu, okrętu podwodnego, którego misją podczas drugiej wojny światowej było szerzenie spustoszenia wśród amerykańskich konwojów, wyruszających na długie rejsy po Atlantyku.

Emisja

Piątek, 12 maja, godz. 12.00

**Morskie maszyny:  
Siła oceanów**



Obrońcy środowiska na całym świecie starają się wykorzystać energię oceanów. Rozpowszechniają się turbiny pływowe i elektrownie wiatrowe na morzach. Ta metoda produkcji energii nie zanieczyszcza środowiska.

Emisja

Sobota, 13 maja, godz. 11.00

**Łowcy mórz: Poszukiwanie  
fregaty Bonhomme Richard**



„Łowcy mórz” wyruszają na poszukiwania słynnego amerykańskiego okrętu *Bonhomme Richard*, posługując się najnowocześniejszym sprzętem oraz używając map morskich pływów i prądów opracowanych przez dr. Clive'a Cusslera.

Emisja

Poniedziałek, 15 maja, godz. 12.00

**Wielkie konstrukcje:  
Najruchliwszy z portów świata**



Jedna czwarta światowych kontenerów i połowa globalnej produkcji ropy naftowej przechodzi przez ten, położony na jednym z najruchliwszych wodnych torów, port. Teraz wyobraźmy sobie, gdyby coś w nim źle zafunkcjonowało...

Emisja

Piątek, 12 maja, godz. 20.00

**Zwierzęta z koszmarów:  
Rekiny**

Rekiny to z pewnością najstraszniejsze drapieżniki oceanów. Napawające strachem opowieści o krwawych spotkaniach z rekinami, a także film „Szczęki” przeraziły Kristę do tego stopnia, że boi się wziąć kąpiel lub popływać w basenie.

Emisja

Niedziela, 14 maja, godz. 13.00

Zdjęcia: National Geographic Channel

Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.



## Jak uruchomić płytę

Po włożeniu płyty do napędu CD komputera, odczekać chwilę - płyta uruchomi się **samoczynnie**.

Gdyby to jednak nie nastąpiło, należy znaleźć na płycie plik **start.exe** i kliknąć na nim dwukrotnie myszą.

**Wymagania:**  
komputer PC z procesorem min. 1GHz,  
system Windows.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne nieprawidłowości w funkcjonowaniu programu oraz uszkodzenia sprzętowe i systemowe.

# Na płycie znajdziesz m.in.:

Stoczniowy „teledysk”  
Guntera Verheugena



Film o samochodowcach  
ze Stoczni Gdynia

Prezentacja:  
Statki z Remontowej S.A.



# REMONTOWA

Gdańska Stocznia "Remontowa"  
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna



statki  
jednostki offshore  
konstrukcje stalowe  
projektowanie  
budowa  
remonty  
przebudowy

REMONTOWA S.A. 80-958 Gdańsk Na Ostrowiu 1 www.remontowa.com.pl tel. (058) 307 16 00 fax (058) 301 25 32

