

Parada Statków Pasażerskich! – segregator w prezencie!

nasze

# MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 3 (27) marzec 2008  
NR INDEKSU 211214

Specjalny dodatek dla marynarzy!



88 zawinięć do Gdyni i Gdańska.  
Kilka do Szczecina. Jakich wycieczkowców  
możemy się spodziewać w naszych  
portach w 2008 roku?



PŻM na fali koniunktury



Polacy pokonali Gneisenau



Kapitański honor  
dowódcy Reymonta

Programy TV • Filmy • Slajdy • Multimedia

www.naszemorze.com.pl

ISSN 1895-4812



# WIELKIE ODWIEDZINY

*W praktyce wiele razy sprawdziłem jak niemożliwe staje się możliwe i jak pomóc innym. Ty dziś też masz taką możliwość. Zanim zechcesz nas wspomóc i uczynić tym samym krok w kierunku swojego bieguna, wyobraź sobie co może stać się Twoją zastugą.*

*marek kamiński*

W tym roku:

- kontynuujemy zbiórkę dla **Roberta** na sprzęt rehabilitacyjny, protezę bioelektryczną oraz dalszą rehabilitację,
- rozpoczynamy zbiórkę dla Pani **Aleksandry Oliwiak**, której walka z chorobą wymaga podawania bardzo drogich leków oraz ciągłej i intensywnej rehabilitacji,
- zbieramy również na niezwykle kosztowne konsultacje oraz leczenie 1,5-letniego **Joachima**, u którego stwierdzono nowotwór oczu.

Ponadto planujemy:

- zorganizować warsztaty dla dzieci przewlekle chorych,
- dofinansować tyle turnusów rehabilitacyjnych, ile będzie to, dzięki Państwa ofiarności możliwe



**POMÓŻ NAM  
POMAGAĆ  
INNYM**

Podaruj 1% na rzecz Fundacji Marka Kamińskiego



**FUNDACJA**  
Marka Kamińskiego

80-266 Gdańsk Al. Grunwaldzka 212 tel. (058) 554 45 22

KRS 0000133671

[www.kaminski.pl](http://www.kaminski.pl)

www.naszemorze.com.pl

Nr 3 (27) Rok III  
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,  
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski  
tel. (58) 307 12 49  
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Mluszewska  
tel. (58) 307 15 54  
ilona.mluszewska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski  
tel. (58) 307 16 35  
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35  
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 22 45  
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**tel. (58) 307 17 90  
fax (58) 307 12 56  
sekretariat@naszemorze.com.pl**Adres****wydawnictwa i redakcji:**  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż****numerów archiwalnych:**

Tel. (58) 307 15 54

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

Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**Jakub Bogucki, Hubert Bierdgarski,  
Przemysław Miller, Tomasz Konopacki,  
Adam Woźniczka.**Stale współpracują:**Monika Jankiewicz - Brzostowska,  
Liliana Gieldon, Jerzy Drzemczewski,  
Marian Lenz, Andrzej Perepeczko,  
Marek Twardowski.**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 adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów, a także do zamieszczania kopii materiałów drukowanych w „Naszym Morzu” i „Budownictwie Okrętowym” na stronie WWW bez dodatkowego wynagrodzenia.

Nakład 3200 egz.



# Sezon na wycieczkowce

Już niedługo do portów Gdyni i Gdańska znowu zaczną przybijać wielkie wycieczkowce. Jakich statków możemy się spodziewać – piszemy o tym (jako pierwsi) w tym numerze „Naszego MORZA” (czyt. str. 5). I choć w tym roku prawdopodobnie nie zostanie pobity ubiegłoroczny rekord wielkości statku pasażerskiego odwiedzającego polskie porty, to jednak warto zobaczyć i te statki, które do nas przypląną. Nie tylko dlatego, że to piękne i drogie pływające oazy luksusu. Wycieczkowce są przykładem statków zupełnie innych niż te budowane w polskich stoczniach, które dawno temu postawiły na statki towarowe. To statki o tzw. dużej wartości dodanej, budowane w zaledwie kilku stoczniach na świecie, przede wszystkim fińskich (Aker Yards), ale także niemieckich (Lloyd Werft, Meyer Werft) czy włoskich (Fincantieri).

To przykład udanej strategii fińskiego przemysłu okrętowego, który specjalizuje się właśnie w budowie wycieczkowców. Przed laty zdecydowano się tam na wąską specjalizację i była to trafna decyzja. Co więcej – statki wytwarzane w Finlandii mogą zawierać nawet w 90 proc. fińskie części, urządzenia i pracę, podczas gdy w wielu pozostałych krajach Europy budowane są w oparciu o części pochodzące z całego świata.

Od pamiętnej recesji w europejskim przemyśle stoczniovym w latach 2002 – 2003 zamówienia na wycieczkowce budowane w stoczniach Akera, mierzone w tonażu brutto w ciągu pięciu ostatnich lat prawie się potroiły. Finowie znają prognozy mówiące o tym, że do roku 2020 w związku z globalnym wzrostem gospodarczym, ożywieniem handlu i zwiększeniem potrzeb konsumentów na ten rodzaj wypoczynku, liczba dni pobytu pasażerów na wycieczkowcach podwoi się w stosunku do dzisiejszych wskaźników. Potrzebne będą nowe statki. A na razie jeszcze wycieczkowce, w przeciwieństwie do masowców, kontenerowców, samochodowców, czy nawet już zbiornikowców LNG – nie są oferowane do budowy przez stocznie dalekowschodnie.

Inna sprawa, że przy wycieczkowcach powstających w Finlandii, także i tych, które odwiedzają nasze porty, pracują Polacy – spawacze, monterzy, inżynierowie, projektanci, architekci wnętrz, a nawet polskie firmy. Umożliwia to stopień rozkooperowania produkcji. Przy



budowie największych wycieczkowców większość prac zleca się małym i średnim firmom, których liczba, jak się ocenia, może dochodzić nawet do 1700!

A skoro o Polakach mowa i wspomnianych wcześniej stoczniach dalekowschodnich, to nasi są i tam (czyt. na str. 32). Jeden z nich pracował w południowokoreańskiej stoczni Hyundai w Ulsanie. Można się zżymać na koreański „dumping” cenowy, nie zmienia to jednak faktu, że właśnie ten kraj charakteryzuje się najbardziej zróżnicowaną w typach i jednocześnie najwyższą produkcją statków. Udział Korei w światowej produkcji okrętowej od lat 90. wzrósł ponad dwukrotnie. Tamtejszy przemysł okrętowy stał się lokomotywą napędzającą rozwój innych gałęzi przemysłu oraz eksportu. Do niedawna jeszcze kraj ten kojarzony był z produkcją statków kiepskiej jakości (tak jak teraz Chiny), jednak tempo w jakim oni się uczą i wprowadzają techniczne innowacje, może sprawić, że przewaga technologiczna Europy w budownictwie okrętowym zakładana w strategii LiderSHIP 2015 może stać się problematyczna. Na razie jednak nie produkują oni (podobnie jak my) luksusowych wycieczkowców. I pewnie jeszcze długo nie będą...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Sezon na wycieczkowce str. 3

## WYDARZENIA

Wycieczkowce w sezonie 2008 str. 5  
 Żeby stocznia rosła w siłę str. 8  
 Trzy razy prokurator str. 11  
 Kasa będzie później str. 12  
 300 milionów do wzięcia str. 13

## MORZE RYB

Jesiotry w Bałtyku str. 14

## EDUKACJA

Koniec z czekaniem! str. 16

## ROZMOWY MORZA

Morza są przedłużeniem rzek str. 17

## MORZE W LODZIE

Lody trzeba przełamywać str. 21

## PRZEWODNIK MORSKI

Co, gdzie i kiedy w morskim świecie? – część 2 str. 24

## MORZE GOSPODARKI

Masowe wzrosty str. 28

## MORZE TECHNIKI

Nowy rozdział okrętownictwa str. 32

## MORZE PRAWA

Pierwszy po Bogu str. 36

## MORZE HISTORII

Pogromcy *Gneisenau* str. 38  
 Pomruk morskiego niedźwiedzia str. 42

## MORSKIE PROCESY

Kapitański honor str. 44

## POCZTÓWKA Z MORZA

Doświadczony szkuner str. 50

## ARCHIWUM MORZA

Ważne daty sprzed lat str. 50

## MORZE TAJEMNIC

Krzesła nie wychodzą w morze str. 60

## WSPOMNIENIE „MORZA”

Na wieloryba! str. 64

## MORZE OPOWIADAŃ

Świąteczne śniadanie str. 66

## MORZE KSIĄŻEK

Rozmowa z Jackiem Komudą, autorem „Galeonów wojny” str. 70

## OBRAZY MORZA

Artysta syntetyczny str. 73

## MORZE FILMÓW

Zabójcza fala w Londynie str. 77

44



## Kapitański honor

16 kwietnia 1979 roku – drugi dzień Świąt Wielkanocnych. Z portu w Gdyni do rejsu na Daleki Wschód przygotowuje się załoga dziesięciotyśięcznika *Władysław Reymont*. 48-letni Zbigniew Kurowski, od pięciu lat kapitan, ma za sobą 21 lat morskiej praktyki. To jego druga podróż na *Reymencie*. Kapitan nie pali się do rejsu. Zbudowany w Stoczni Gdańskiej, w 1958 roku statek jest już wysłużony, a dalekowschodnie rejsy nie cieszą się dobrą sławą. Zaplanowany na kilka miesięcy rejs zakończy się jeszcze tego samego dnia. Dla dwóch członków załogi będzie to ostatni dzień życia. Kapitan jednostki zastrzelił się cztery miesiące później.

## MORZE W TV

Premiery w National Geographic str. 80

## PREZENTACJA

Kodeks dla kłastry morskiego str. 81

## PROMOCJA

Rozmowa z dr Marzeną Czerwińską, kierownikiem Projektu Partnerstwa Euroster str. 83

## Parada Statków Pasażerskich

Z dzisiejszym numerem trafia do Państwa rąk zapowiadany wcześniej segregator do wpinania kolejnych zeszytów naszego cyklu. Znajdziecie w nim dwa pierwsze odcinki, które otrzymaliście już z numerami styczniowym i lutowym. Techniczny błąd spowodował, że niektóre z nich mogą nie pasować do segregatora, stąd dla pewności – *Crystal Symphony* i „Uśmiechnięte statki” – raz jeszcze. A w kolejnym odcinku przedstawimy statek *Queen Victoria*.

## Zdjęcie na okładce:

*Queen Victoria*  
 Fot. Cunard



38

Pogromcy *Gneisenau*

Charakterystyczna sylwetka wraku *Gneisenau* widnieje niemal na wszystkich fotografiach powojennej Gdyni. Przez prawie sześć lat tarasował wejście do portu. Ogromne gabaryty pancernika i rozmiary zniszczeń dokonanych na nim przez Niemców i Rosjan, czyniły akcję jego podniesienia niemal niemożliwą do wykonania. Nie chcieli się tego podjąć ani Brytyjczycy, ani Holendrzy, ani Duńczycy, ani Szwedzi. Zrobili to dopiero Polacy. – Bez wątplenia był to wyczyn na skalę światową – mówi prof. Jan Kazimierz Sawicki, kierownik Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni, najwybitniejszy znawca dziejów polskiego ratownictwa okrętowego.

Wycieczkowce  
w sezonie 2008

# Wielkie odwiedziny

Wszystko wskazuje na to, że w tym roku nie zostanie pobity zeszłoroczny rekord wielkości statku pasażerskiego w polskich portach (*Navigator of the Seas*, GT 138 300). Co dostaniemy w zamian? Jako pierwsi informujemy, jakich statków możemy się spodziewać.

Zdecydowanie największym polskim portem wycieczkowców jest od lat Gdynia, ale i Gdańskowi udaje się przyciągać coraz więcej statków. Według informacji z połowy lutego - port ten spodziewa się w nadchodzącym sezonie 37 zawinieć. Morska Agencja Gdynia sp. z o.o. (MAG) i Inter Marine sp. z o.o. - dwie największe agencje żeglugowe obsługujące wycieczkowce w polskich portach, informują że w Gdańsku i Gdyni spodziewać się można 88 zawinieć.

Nie jest to największa liczba w porównaniu do ostatnich lat, jednak zarządy portów zapewniają, że nawet jeśli maleje liczba statków, to są one coraz większe i przewożą więcej pasażerów.

Nie otrzymaliśmy niestety, w chwili opracowywania materiału do tego numeru „Naszego MORZA”, informacji od największych szczecińskich agentów i dysponentów nabrzeży, ale tradycyjnie można spodziewać się w Szczecinie kilkudziesięciu

zawinieć wycieczkowych statków śródlądowych oraz kilku statków morskich.

## Osiemnaście razy gość

Do najczęstszych gości polskich portów należeć będzie wycieczkowiec **Empress**. Od późnego maja do września statek ten zawinie do Gdyni aż 18 razy. Po raz pierwszy 25 maja (cumując w godz. 13.30 – 20.00), kończąc (według dostępnej obecnie wiedzy) gdyński sezon 25 września.

Bałtyckie rejsy wypełnią pierwszy sezon tego statku w nowych barwach. Do tej pory znany było jako *Empress of the Seas*. Został zbudowany w stoczni Chantiers de L'Atlantique in St. Nazaire w 1990 roku, a w 2004 przeszedł gruntowną renowację. Statek o tonażu pojemnościowym brutto 48 563, przy obłożeniu do dwóch osób na kabinę, mieści 2020 pasażerów. W zeszłym roku zdecydowano

**Star Princess (bandera Bermudów),  
zbudowany w 2002 r., 2600 pasażerów, 1100  
członków załogi, 300 m długości,  
8,4 m zanurzenia, pojemność 109 tys. ton.**

o przeniesieniu go, w ramach jednej grupy kapitałowej Royal Caribbean Cruises Ltd., z głównej, „sztandarowej” firmy - Royal Caribbean International do, przejętej w roku 2006, hiszpańskiej kompanii Pullmantur, w której zajmie pozycję flagowego - największego statku.

Pullmantur należy do najbardziej popularnych linii żeglugowych wśród klientów polskich biur podróży specjalizujących się w turystyce morskiej. Prawdopodobnie dzięki stosunkowo niewysokim cenom wycieczek oraz opcji (dostępnej w zasadzie wyłącznie u tego armatora) *all inclusive*, co oznacza, że w cenę rejsu wliczone są też alkohole. W powszechnym modelu sprzedaży rejsów wycieczkowych ogromna część usług i atrakcji na pokładzie dostępna jest w cenie biletu (m.in. całodzienne wyżywienie w restauracjach i bufetach, napoje niegazowane i bezalkoholowe, korzystanie z basenów czy siłowni i spa, kina i teatru), płatne zaś są alkohole, napoje gazowane oraz wszelkie usługi wymagające bezpośredniego zajęcia się pasażerem przez załogę hotelową statku (pranie ubrań, fryzjer, masażyści, instrukcje od „osobistego” trenera fitness, etc.). Płatne są też restauracje *a la carte*, ale czasami cena nie zależy od ilości spożytych przysmaków, a chodzi jedynie o opłatę (np. 10-15 USD od osoby) za serwis lub rezerwację w mniejszych, bardziej ekskluzywnych restauracjach.

Pullmantur - największy hiszpański operator wycieczkowców, nastawiony dotychczas głównie na obsługę rynku



**Constellation (bandera Bahama), zbudowany w 2002 r., 1950 pasażerów, 999 członków załogi, długość 294 m, zanurzenie 8,3 m, prędkość 24 węzły.**

hiszpańskiego - jest dość charakterystyczny m.in. przez to, że obiady odbywają się na jego statkach wieczorem (o 20.00 i 22.00), a nie po południu - jak na większości statków wycieczkowych. Trzeba się też liczyć z tym, że większość współpasażerów mówi po hiszpańsku. Taki jest oficjalny język na statku. Rozrywka oferowana na statkach Pullmatur'a kojarzy się też głównie z iberyjskim i latynowskim kręgiem kulturowym.

### Duży, większy, największy

Wszystko wskazuje na to, że rekordzistą w nadchodzącym sezonie (ale nie w historii polskich portów) okaże się zbudowany w 2006 roku we włoskiej stoczni Fincantieri **Crown Princess** o tonażu pojemnościowym brutto 113 651, wyporności 53 810 t i długości całkowitej 288,63 m oraz szerokości 36,05 m. Po raz pierwszy powitamy go w Gdyni 27 maja, gdzie zostanie od godz. 9.00 do 18.00.

W ostatnich latach gościliśmy już znacznie mniejsze i niemal bliźniacze wycieczkowce *Star Princess* i *Grand Princess* (ustanawiające kolejne rekordy wielkości w polskich portach), jednak zapowiadana *Crown Princess* nieco się od nich różni pod względem architektonicznym, zwłaszcza w części rufowej najwyższych pokładów i w kominie.

Z tym statkiem wiąże się jedna z głośniejszych w ostatnich latach (w prasie branżowej na całym świecie, a w mediach popularnych i na cruisingowych forach

dyskusyjnych - głównie w USA) historii dotycząca bezpieczeństwa wielkich statków pasażerskich. 18 lipca 2006 r., u wybrzeży Florydy, doszło do niespodziewanego, awaryjnego manewru ostrego zakrętu, który doprowadził do nagłego, dużego (23-24°) przechyłu statku (z 3100 pasażerami i 1200-osobową załogą) na prawą burtę. W efekcie rannych zostało 240 pasażerów. Po przybyciu statku do portu Port Canaveral, do szpitala zabrano 94 osoby, w tym dwie w stanie krytycznym. Wkrótce wypisano ze szpitala wszystkich, poza pięcioma najciężej rannymi, których później pomyślnie wyleczono. Inne wiarygodne źródła podawały liczbę „prawie 300 rannych, w tym 14 poważnie”. We wnętrzach statku doszło oczywiście do rozległych zniszczeń.

Początkowo podejrzewano awarię urządzenia sterowego lub automatycznego pilota. W wyniku śledztwa przeprowadzonego przez National Transportation Safety Board (NTSB) okazało się jednak, że doszło do prozaicznego błędu ludzkiego. Oficer wachtowy - drugi oficer Adam Stratford spanikował po zauważonej pomyłce (skręcił w lewo, a chciał wykonać manewr skrętu w prawo). Nagłe, wykonane w panice skontrolowanie sterem, spowodowało brzemienne w skutkach przechyły.

Wypadek ten ożywił dyskusję nad zasadami projektowania dużych statków pasażerskich i koniecznymi zmianami w przepisach klasyfikacyjnych.

*Crown Princess* „zrehabilitował się” ratując, 25 czerwca ubiegłego roku, rannego żeglarsza, który został unieruchomiony na 6-metrowej zagłówce 350 mil morskich od amerykańskiego portu Key West.

### Odchodzi filmowa gwiazda

Spośród statków odwiedzających polskie porty po raz pierwszy, warto odnotować m.in. wycieczkowca **Costa Victoria** (spodziewany w Gdyni 2 września) - ostatni statek pasażerski i w ogóle jeden z ostatnich statków nieistniejącej już, znanej stoczni Bremer Vulkan.

Warto też „upolować” należącego do rosyjskiego armatora Sovcomflot **Maxima Gorky'ego**, bo niewykluczone, że zobaczymy go na europejskich wodach po raz ostatni, a jeśli tu wróci, to najprawdopodobniej w innych barwach i pod inną nazwą.

Jego obecny operator, niemiecki Phoenix Reisen, zapowiedział wycofanie statku po letnim sezonie 2008. Odwołano zapowiadany wcześniej na przełomie 2008 i 2009 roku rejs dookoła świata. Na decyzję Niemców wpłynęły wysokie koszty paliwa i zbyt drogie ewentualne przystosowanie jednostki do spełniania nowych wymogów bezpieczeństwa (poprawek SOLAS) wchodzących w życie w 2010 roku. Sovcomflot nie zdecydował jeszcze o czarterze lub innych losach wycieczkowca. Dla Phoenix Reisen pływał od 1993 roku. Zbudowany w 1969 roku jako *Hamburg* (opisany w Polsce w świetnej książce „Transatlantyki. Zarys ich dziejów i techniki” - Witolda J. Urbanowicza), przeszedł w radzieckie ręce w roku 1974 (pływał najpierw u BLASCO z Odessy, potem w Sovcomflocie).

Warto zobaczyć ten statek także dlatego, że grał rolę tytułowego bohatera filmu znanego u nas pod tytułem „*Britannic* w niebezpieczeństwie” („*Terror on the Britannic - Juggernaut*”) z 1974 roku. W latach 80. było o statku ponownie głośno za sprawą spotkania na szczycie, jakie odbyło się na jego pokładzie - Ronalda Reagana i Michaiła Gorbaczowa. W 1987 r. zaś, na Morzu Barentsa wycieczkowca przeżywał trudne chwile po zderzeniu z górą lodową. Choć uszkodzony kadłub nabierał wody, pasażerów i sam statek udało się uratować.

*Maxim Gorkiy* powinien pojawić się w Gdańsku 2 czerwca, cumując od 9.00 rano do 23.00 oraz 12 września w godzinach od 9.00 do 17.00.

### Tajemniczy uśmiech na kominie

*Mona Lisa*, z reprodukcją słynnego obrazu na kominie, był ostatnio w Gdyni w 2006 roku. Według informacji uzyskanych od agenta tej jednostki w Polsce - Inter Marine - zawita do nas w tym roku ponownie (po raz pierwszy 3 maja). W chwili, gdy tekst ten był przygotowywany do druku, statek nazywał się jeszcze *Oceanic II* (od września 2007 r. w czarterze „pływającego uniwersytetu” z nieoficjalną, „burtową” nazwą *The Scholar Ship*) i odbywał edukacyjną podróż z Hongkongu (od początku stycznia br.) do Amsterdamu (planowo - do 19 kwietnia).

Wcześniej, od listopada 2006 do początku stycznia 2007 roku służył jako pływający hotel, przy okazji Igrzysk Azjatyckich w Katarze. W 2007 roku wyczarterowany był przejściowo operatorowi Pullmantur Cruises, dla którego odbywał rejsy po Morzu Śródziemnym - jako *Mona Lisa*. Od początku kwietnia 2007 pływał już jako *Oceanic II* - w maju i kwietniu w czarterze u Louis Cruise Lines.

*Mona Lisa* to jeden z bardziej znanych szwedzkich „pasażerów” - *Kungsholm* zbudowany w 1966 roku w nieistniejącej już od dawna, zasłużonej stoczni brytyjskiej John Brown & Co Ltd., z Clydebank w Szkocji. Być może już za kilka lat zobaczymy go pod pierwszą nazwą, na pewno jednak nie w Gdyni.

Szwedzki przedsiębiorca Lars Hallgren (właściciel Top Industri AB) podpisał list intencyjny z obecnymi właścicielami statku w sprawie jego odkupienia. Planuje on postawić *Kungsholm'a* w jego dawnym porcie macierzystym - Geteborgu jako hotel, restaurację i muzeum morskie. Statek miałby być odrestaurowany do pierwotnej postaci, odzyskałby m.in. drugi komin ze znakami amatorskimi Swedish America Line. Karierę aktywnego wycieczkowca *Mona Lisa* zakończy prawdopodobnie w roku 2010, „padając ofiarą” nowych przepisów SOLAS.

### Hity sezonu

Prawdopodobnie największym „przebojem” sezonu dla shiploverów będzie

wizyta najnowszego „Cunardera” - wielkiego wycieczkowca *Queen Victoria* (będzie bohaterem kolejnego zeszytu naszego cyklu „Parada statków pasażerskich”). Statek zawita do Gdyni 3 lipca 2008 roku, w godz. od 09.00 do 16.00.

Przyplynie z Tallina (po wizytach w Brugii, Oslo, Kopenhadze, Sztokholmie, Helsinkach, St. Petersburgu), a z Gdyni po dwóch dniach dotrze do portu bazowego Southampton. Polskie biuro podróży specjalizujące się w rejsach wycieczkowych oferowało miejsca na ten 15-dniowy rejs w cenach od 2790 do 23 - 31 tys. euro za osobę.

W swojej krótkiej karierze *Królowa Wiktoria* miała pecha „złapać wirusa”. Już w drugim rejsie (świętecznym, na Wyspy Kanaryjskie) ponad 80 pasażerów i członków załogi zapadło, prawdopodobnie przez zakażenie pokarmowe, na grypę jelitową lub żołądkową wywołaną tzw. rotawirusem (ang. *norovirus*).

Złośliwi twierdzili (nazywając przypadek wybuchu epidemii na statku „przekleństwem Camilli”), że to wina pecha przyniesionego statkowi przez matkę chrzestną, drugą żonę księcia Karola - Camillę Parker Bowles, która nie zdołała za pierwszym razem rozbić butelki szampana Veuve Cliquot o burtę statku.

W dniu wizyty w Gdyni *Queen Victoria* będzie miała zaledwie 7-miesiące, ale wcześniej - 21 maja wpłynie tam statek jeszcze młodszy, niespełna 2-miesięczna *AIDAbella* (zeszyt cyklu „Parada stata-

ków Pasażerskich” z jej opisem można znaleźć w segregatorze dołączonym do tego numeru - red.).

### Tradycyjni goście

Gościć będziemy w polskich portach także wiele statków, które już znamy z poprzednich wizyt. *Regatta*, *Island Sky*, *Andrea*, *Silver Wind* (jednego z najwyższej klasy operatorów - Silversea Cruises), *Europa* (Hapag Lloyd'a) czy *Amadea* zawiną do Gdańska.

Gdynia przywita m.in.: *Costa Mari-na* (shiploverski rarytas - wycieczkowiec powstały przez przebudowę z kontenerowca), żaglowy wycieczkowiec *Sea Cloud II*, *Ocean Monarch* oraz jeden z większych statków w sezonie - *Constellation*. Do największych widzianych w Gdyni będą należeć także *Oriana* (10 lipca) i *Aurora* (już 16 maja).

Do Szczecina zawitać mają m.in. *Saga Ruby* (7 września, od 7.00 do 17.00) i *Seven Seas Voyager* (należący do jednego z najbardziej ekskluzywnych i drogich armatorów Regent Seven Seas Cruises - dawniej Radisson Seven Seas Cruises). Ten ostatni, w tym samym rejsie, zawinie również do Gdańska (odpowiednio 23 i 22 lipca). *Saga Ruby* o klasycznie eleganckiej linii odwiedzi Gdynię 4 sierpnia.

Piotr B. Stareńczak



*Mona Lisa* (bandera Bahama), GT 28.891, długość 201 m, zanurzenie 8,6 m.

*Najlepsi w Europie?*

# Żeby stocznia rosła w siłę



Stocznia Gdańsk ma za trzy lata konkurować z największymi stoczniami Europy. O ile nie będzie musiała zwrócić horrendalnej sumy 750 mln złotych pomocy publicznej. I spełnią się wszystkie zamierzenia ukraińskich właścicieli zakładu.

O świetlanej przyszłości stoczni mówił na spotkaniu, które odbyło się 1 lutego, szef ISD Polska, nowy właściciel SG, Konstanty Litwinow. W historycznej stoczniowej stolówce stawiało się około dwustu pracowników, zarząd zakładu i jego nowi właściciele.

Litwinow wyjaśnił stoczniowcom zamiary, jakie Donbas (ISD to spółka córka tego ukraińskiego koncernu metalurgicznego) ma wobec zakładu. Na wstępie

zapewnił, że stocznia jest w rękach ludzi, którzy wiedzą co robią.

- Ci ludzie już nieraz udowodnili swoje umiejętności na przykładzie innych zakładów przemysłowych i w Polsce, i na świecie. Nie wszyscy wierzą w to, że jest to przemyślna decyzja, uważają, że nie wiemy w co się wpakowaliśmy – tłumaczył Litwinow. – A my od samego początku budujemy firmę w pełni zintegrowaną, opartą na stali (ISD jest właścicie-

lem Huty Częstochowa). Kupno Stoczni Gdańsk jest wynikiem przemysłowej strategii biznesowej.

## Leczenie chorej stoczni

Stocznia Gdańsk specjalizować się ma odtąd w budowie skomplikowanych statków do obsługi platform wiertniczych. Docelowo ma ich produkować 10-12 rocznie. Uzupełnieniem produkcji stocz-



**Ukraiński właściciel chce, by gdański zakład kojarzony nie tylko ze wspaiałą historią, ale i z nowoczesnym przedsiębiorstwem produkcyjnym.**



Fot. Czesław Romanowski

niowej będą konstrukcje stalowe i maszyny do elektrowni wiatrowych, na które zapotrzebowanie w Europie szybko rośnie.

- Musimy absolutnie zmienić technologię produkcji. Przewidujemy budowę stoczni kompaktowej, w której ciąg technologiczny byłby w jednej linii. Ta inwestycja będzie nas kosztowała około 500 – 550 mln złotych. Po jej zrealizowaniu nie będzie lepszej stoczni w Europie – zapewniał szef ISD Polska.

Obecną sytuację SG Litwinów porównał do chorego człowieka, który ma kilka chorób naraz. Jego leczenie musi być kompleksowe. - Nie da się wyleczyć ręki, kiedy boli także noga, głowa i jeszcze mamy biegunkę – stwierdził obrazowo.

Szef ISD Polska zapowiedział ogrodzenie stoczni i wprowadzenie szczegółowej ewidencji czasu pracy. Zakład ma być monitorowany, a czas pracy będzie rejestrowany za pomocą elektronicznych kart. Ma to być jeden ze sposobów na podwyższenie dyscypliny w zakładzie. Dziś średnia nieobecności wynosi w stoczni ponad 30 procent. To trzy razy więcej niż we wspomnianej Hucie Częstochowa.

- Zapraszamy wszystkich do wspólnej pracy i do wspólnego dzielenia jej owoców – apelował do stoczniowców Litwinów. – Jeśli jednak ktoś nie akceptuje nowych zasad i nowych porządków w zakładzie, jest wolny. Nikogo nie będziemy zatrzymywać na siłę.

Mała wydajność pracy jest według przedstawicieli ISD Polska jedną z bolączek firmy. By dorównać średnim stoczniom europejskim musi wzrosnąć dwukrotnie. Załoga ma przejść szkolenia, aby wdrożyć się do nowego, wydajniejszego systemu pracy. Litwinów powiedział, że udało się już zapewnić zamówienie na dwa nowe statki w tym roku.

- Przy czym ceny, które w tej chwili się negocjuje są nieco wyższe od poprzednich. Prowadzimy rozmowy dotyczące budowy 35 nowych jednostek,

w tym 15 off-shore i 5 kontenerowców. Mamy chętnych do zakontraktowania statków, negocjujemy z nimi warunki finansowe.

Pytany jednak przez naszego dziennikarza o szczegóły przyznał, że... nie ma konkretnego inwestora: - Rozmawiamy z kilkoma naraz. O te dwa statki bije się niejeden armator. To nie są kontrakty już zawarte. Zawrzemy je, w tej chwili jednak wybieramy z kim.

### A co z pomocą publiczną?

Kwestią, która może zagrozić tym śmiałym planom ukraińskiego właściciela jest zwrot pomocy publicznej. W styczniu okazało się bowiem, że według Komisji Europejskiej może to być nawet 750 milionów złotych. Takiej kwoty może zażądać od ukraińskiego inwestora, jeśli ten nie ograniczy produkcji statków. Zamknięte miałyby zostać dwie z trzech pochylni, co spowodowałoby, że produkcja statków stałaby się nieopłacalna. Dotychczas mówiono o sumach na poziomie od sześćdziesięciu do stu kilkudziesięciu milionów. Ukraińcy nie kryją zaskoczenia.

- Za 750 milionów można przecież zbudować w pustym polu absolutnie nową stocznice i zrobić jeszcze kanał do Morza Bałtyckiego. Nie ma to nic wspólnego z rzeczywistością – tłumaczy Litwinów. I dodaje: - Nigdy nie będzie tak, że Stocznia Gdańsk nie będzie istniała, że



Fot. Czesław Romanowski

**Konstanty Litwinow (z lewej) i prezes Andrzej Jaworski są dobrej myśli, jeżeli chodzi o przyszłość Stoczni Gdańsk.**

nie będzie miejsc pracy. Znajdziemy takie rozwiązania, które będą satysfakcjonujące dla załogi, na pewno sobie z tym poradzimy, z Komisją da się negocjować. Jestem absolutnie przekonany, że możemy zrobić w stoczni kawał dobrej roboty.

Prezes Stoczni Gdańsk, Andrzej Jaworski pytany o komentarz do planów właściciela, powiedział: - Na twarzach stoczniovców był uśmiech, można być optymistą. Przez dwa ostatnie lata byliśmy w bardzo trudnej sytuacji, przez ten czas nie wzięliśmy od skarbu państwa ani złotych. Musieliśmy realnie walczyć o przetrwanie, o byt. Znaleźliśmy wspaniałego inwestora, jesteśmy z tego zadowoleni. Niepewność jest przełamywana. To jest bardzo ważny dzień, od dzisiaj nie musimy się martwić o to, czy będą pieniądze dla stoczni, czy starczy na inwestycje, na pensje. Teraz mamy spokój, jesteśmy w dużej grupie kapitałowej, nie jesteśmy sami.

Rozmowy z Komisją Europejską potrwać jeszcze kilka miesięcy. - 11 lutego odbyliśmy spotkanie, na którym pokazaliśmy nasze wyliczenia – mówi Jacek Łęski, rzecznik prasowy ISD Polska. - Efekt jest taki, że nie padają już te gigantyczne kwoty zwrotu pomocy publicznej. Teraz komisja analizuje wszelkie dokumenty związane ze wsparciem państwa pod kontem, czy pomoc publiczna udzielona została legalnie, w zgodzie z warunkowaniami panującymi w krajach Unii.

Jeżeli dojdzie do wniosku, że tak – nie będziemy musieli jej zwracać.

Pracownikom stoczni, którzy w czasie spotkania wypowiadali się o planach Litwinowa z umiarkowanym optymizmem, niedługo potem zrzędył miny, kiedy okazało się, że nowy właściciel nie zamierza „na dzień dobry” podwyższyć wynagrodzeń. W każdym razie – nie wszystkim.

- Stocznia ma w tej chwili wydajność pracy o połowę niższą niż średnia europejska, zakład czeka restrukturyzacja, pieniądze na podwyżki trzeba po prostu wypracować – tłumaczy rzecznik ISD Polska. – Podwyżki oczywiście będą, ale nie dla wszystkich. Zyskają ci, którzy będą chcieli ciężko pracować. Będzie liczyła się wydajność, a nie sam fakt przychodzenia do pracy.

### Blisko, coraz bliżej

Stocznia Gdańsk ma już właściciela, a Stocznia Szczecińska Nowa będzie go miała w ciągu kilku miesięcy, w decydującą fazę wchodzi bowiem rozmowy prywatyzacyjne. Jedynym zainteresowanym przejęciem zakładu jest spółka Amber założona przez Przemysława Sztuczkińskiego, właściciela firmy Złomrex, największego dystrybutora stali w Polsce. W tej chwili, według zapowiedzi, powinno być podpisane porozumienie o podstawowych warunkach zakupu stoczni.

Komisja Europejska zaznajamia się z nowym planem restrukturyzacji, który ma umożliwić uzyskanie przez SSN rentowności. Dzięki niemu stocznia ma uniknąć konieczności zwrotu udzielonej pomocy publicznej, szacowanej na setki milionów złotych. Ostateczną decyzję Sztuczkiński ma podjąć na przełomie marca i kwietnia.

- Potem będziemy mogli usiąść z państwowym właścicielem (Agencją Rozwoju Przemysłu) do stołu i porozmawiać na temat ceny spółki – mówił na spotkaniu ze stoczniovcami.

Według niego, realnym terminem finału prywatyzacji stoczni jest koniec czerwca. Szef Złomrexu zapewnia, że w Szczecinie zamierza budować statki. Uspokaja, że jego firma jest na tyle silna, by pozwolić sobie na zakup nie tylko SSN, ale także Stoczni Gdynia. W takim holdingu widziałby również poznańską fabrykę Cegielskiego produkującą silniki okrętowe.

Jedną z najpoważniejszych przeszkód w wyjściu zakładu na prostą, są stare, nierentowne umowy na kontenerowce. Stały się one dla spółki nieopłacalne, gdy na przestrzeni kilku lat od ich podpisania, o kilkaset procent wzrosły ceny blachy stalowej i osłabł dolar.

- Gdyby nie te fatalne kontrakty, firmę można by kupić od razu – stwierdził prezes Sztuczkiński.

Także prywatyzacja Stoczni Gdynia zmierza do finału. Na polu bitwy pozostały dwie firmy. Poza spółką Sztuczkińskiego, zainteresowany przejęciem zakładu jest też izraelski armator Rami Ungar. Jego firma, Ray Car Carriers Limited, jako druga została zaproszona przez Ministerstwo Skarbu Państwa do rokowań w sprawie kupna zakładu. Prawdopodobnie w chwili ukazania się tego numeru „Naszego MORZA” będzie znany ostateczny inwestor, bo jak powiedział nam wiceprezes Stoczni Gdynia Arkadiusz Aszyk, miał być wyłoniony do końca lutego. Sytuacja zakładu, jak mówi prezes, jest w miarę stabilna.

- Ostatnio otrzymaliśmy pożyczkę z Agencji Rozwoju Przemysłu, co pozwoli na normalne działanie w najbliższych tygodniach. Jeżeli chodzi o kolejne miesiące, na bieżąco realizujemy zamówienia, a także prowadzimy rozmowy w sprawie kolejnej pożyczki – tłumaczy prezes Aszyk.

Zakład, według ostatniego harmonogramu, powinien być sprywatyzowany do końca czerwca.



**Szef ISD Polska, Konstanty Litwinow przekonywał, że Stocznia Gdańsk za kilka lat może być najlepszym zakładem w Europie.**

**Czesław Romanowski, PioSta**

Po kontroli w słupskim Urzędzie Morskim

# Trzy razy prokurator

Ponad pół roku trwała kontrola Najwyższej Izby Kontroli w Urzędzie Morskim w Słupsku. Raport, który pracownicy NIK po sobie zostawili, mówi jasno, że za czasów działalności byłego dyrektora Bogusława Piechoty dochodziło w urzędzie do wielu nieprawidłowości. Część z nich spowodowała straty finansowe. W efekcie do Prokuratury Rejonowej w Słupsku trafiły trzy zawiadomienia o popełnieniu przestępstw przez byłą dyrekcję Urzędu Morskiego. Każde dotyczy innej sprawy.

Kontrolerzy NIK weszli do słupskiego urzędu pod koniec czerwca ubiegłego roku. Małgorzata Pomianowska, rzecznik prasowy NIK w Warszawie, informowała, że decyzję podjęto po skargach pracowników.

- Mogę tylko powiedzieć, że zarzuty w skargach były na tyle poważne, że dawały podstawy do podjęcia działań - mówiła wówczas.

Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że pracownicy pisali o nieprawidłowościach przy zwalnianiu i zatrudnianiu nowych osób oraz o błędach w przetargach organizowanych przez urząd.

Wstępnie kontrola miała potrwać tylko do września. We wrześniu jednak okazało się, że kontrolerzy chcą się również przyjrzeć zamówieniom publicznym i przetargom organizowanym w urzędzie. Przedłużono więc kontrolę do grudnia 2007. Jednak i ten termin okazał się za krótki.

- Tematów i spraw było tak dużo, że zabrakło nam czasu. Dlatego postanowiliśmy jeszcze przedłużyć kontrolę - mówiła na początku tego roku Alicja Szczepaniak, dyrektor gdańskiej delegatury NIK.

Ostatecznie kontrolerzy z NIK zakończyli pracę na początku lutego i przekazali dokument pracownikom Urzędu Morskiego.

- Nieruchomości były najczęściej przydzielane bez przetargu, z tzw. wolnej ręki - wylicza Józef Gawłowicz, obecny dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku. - Działki dzierżawiono bez wymaganej zgody starostwa powiatowego. Pojawiły się zarzuty o dzierżawy nieruchomości członkom rodziny i pracownikom Urzędu Morskiego. Kontrolerzy mieli również uwagi do gospodarki kadrowej w urzędzie. W czasie działalności byłego dyrektora było 65 zwolnień i odejść pracowników. Część zwolnionych niezgodnie z prawem, przywrócono do pracy lub wypłacono im odszkodowania. Ponadto, z powodu niewykonania części inwestycji, urząd musiał oddać ponad 2 mln zł dotacji na tzw. zjazdy techniczne na plażę. Część tych nieprawidłowości ma oczywiście odzwierciedlenie w finansach urzędu. Ciężko jednak na dzisiaj powiedzieć, jak duże są to straty.

**Bogusław Piechota, były dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku, nie zapoznał się z protokołem pokontrolnym NIK. Nie chce komentować tej sprawy.**

Gawłowicz przyznał, że już w trakcie trwania kontroli wysłał do prokuratury trzy zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa. We wszystkich przewija się nazwisko byłego dyrektora Bogusława Piechoty. Ten ostatni nie chce komentować raportu. Z tego co wiemy, nie zapoznał się z nim. W trakcie kontroli nie chciał również odpowiadać na pytania pracowników NIK tłumacząc, że może odpowiadać jedynie w obecności funkcjonariuszy ABW i CBA.

- Podtrzymuję swoje stanowisko. Będę odpowiadać tylko w obecności funkcjonariuszy CBA i ABW. Nie chce tej sprawy komentować - powiedział podczas telefonicznej rozmowy Piechota.

Bogusław Piechota, były dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku związany był z Ligą Polskich Rodzin. Mianował go na stanowisko ówczesny minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki. To za czasów Piechoty masowo zatrudniano osoby związane z Ligą Polskich Rodzin (zastępcą Piechoty był Tomasz Górski, wcześniej szef słupskiej Młodzieży Wszepolskiej. W urzędzie pracował przez jakiś czas również Igor Strąk, brat poła LPR Roberta Strąka oraz Mirosław Pająk słupski radny LPR). W całym urzędzie zatrudnionych było aż 15 osób związanych z LPR. Piechotę zwolniono ze stanowiska dopiero po rozpadzie koalicji PiS, LPR i Samoobrona.

**Hubert Bierndgarski**

*Tylko dla praworządnych*

# Kasa będzie później

**Dopiero w kwietniu, a nie jak zapowiadano w styczniu tego roku, polscy rybacy dostaną odszkodowania za postoje w portach podczas zakazu połowu dorsza. Mamy jednak dla rybaków także dobrą wiadomość. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi przygotowuje przepisy, na podstawie których rybacy dostaną odszkodowania za zakaz połowu łososia pławnicami. Zakaz wprowadzono bezterminowo w styczniu tego roku. Unijni naukowcy uznali, że pławnice zagrażają będącym pod ochroną morświnom.**

Od lipca do grudnia 2007 roku polscy rybacy mieli całkowity zakaz połowu dorsza na wschodnich łowiskach. Zakaz został wprowadzony przez Unię Europejską, bo udowodniono rybakom, że kilkakrotnie przełowili roczny limit połowowy.

Część środowiska rybackiego nie zgodziła się z zakazem i nadal łowiła. Byli jednak armatorzy, którzy pół roku stali w porcie, lub łowili inne ryby. I właśnie ci rybacy mogą liczyć na odszkodowania.

- Rybacy muszą udowodnić, że w czasie zakazu połowu dorsza stali w porcie - przekonuje Adam Sudek z Ministerstwa Rolnictwa. - Ci, którzy wbrew zakazowi wyszli w morze, muszą się liczyć z konsekwencjami łamania prawa i raczej nie dostaną odszkodowań.

Z danych, jakie otrzymaliśmy od okręgowych inspektorów rybołówstwa wynika, że na nielegalnym połowu dorsza przyłapano ponad 40 jednostek. Na ich pokładach znaleziono ponad 15 ton dorsza. Ci rybacy nie dostaną pieniędzy. Pozostali mogą liczyć na odszkodowania uzależnione od wielkości kutra. Właściciele jednostek do 10 metrów - na około 15 tysięcy złotych. Kutry do 25 metrów na 28 tysięcy złotych. Rzecz jednak w tym, że rybacy spodziewali się pieniędzy w styczniu tego roku. A dostaną je dopiero w kwietniu.

- Problemem są przedłużające się procedury - wyjaśnia Kazimierz Plocke, wi-

ce minister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Kończymy właśnie prace nad specjalnym rozporządzeniem, które będzie regulowało wypłaty. Myślę, że w kwietniu będzie my gotowi do wypłacania pieniędzy.

Plocke zapewnił nas również, że ministerstwo szykuje odszkodowania dla rybaków, którzy od stycznia tego roku nie mogą łowić łososia pławnicami. W Polsce jest kilkadziesiąt takich jednostek.

**Dopiero w kwietniu tego roku rybacy otrzymają odszkodowania za postoje w portach.**

Wiadomo, że podobne procedury przygotowuje również Dania i Szwecja.

- Jesteśmy po rozmowach z unijnymi urzędnikami i pozwolono nam na przekazanie pieniędzy z Europejskiego Funduszu Rybackiego na odszkodowania dla rybaków, którzy nie mogą już łowić pławnicami. Chcemy do końca pierwszego półrocza przygotować specjalne rozporządzenia. Jeżeli wszystko pójdzie bez problemu, w drugim półroczu tego roku rybacy dostaną pieniądze. Jednocześnie chcemy przygotować specjalne projekty, które pozwolą rybakom na przebranie swoich jednostek na połowy innych ryb.

Sami rybacy są już przyzwyczajeni do spóźnień urzędników.

- To i tak dobrze, że w kwietniu, a nie za rok - komentuje Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich. - W 2007 roku niektórzy armatorzy dostali pieniądze dopiero za 2006 rok. Prawda jest jednak taka, że gdyby pozwolono nam normalnie pływać i bezproblemowo łowić ryby, żaden z rybaków nie ubiegałby się o odszkodowania.

**Hubert Bierndgarski**



Fot. A. Bissari

Przetwórcy ryb domagają się dotacji

# 300 milionów do wzięcia

Polskie Stowarzyszenie Przetwórców Ryb walczy o unijne fundusze. Przedstawiciele związku wysłali do Kazimierza Plocke, wiceministra do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa zapytanie związane z wykorzystaniem funduszy w latach 2004-2006. Do dokumentu dołączyli 20 postulatów, które ich zdaniem ułatwią w przyszłości korzystanie z unijnych dotacji.

W latach 2007-2013 organizacje i firmy związane z szeroko pojętą gospodarką rybacką mają do wykorzystania ponad miliard euro unijnych funduszy. Ponad 300 mln euro ma być przeznaczonych bezpośrednio dla firm zajmujących się przetwórstwem rybnym. Problem polega jednak na tym, że choć minął rok, od kiedy fundusze są dostępne, przetwórcy wciąż nie wiedzą, na jakich zasa-

dach będą mogli ubiegać się o dofinansowania unijne.

- Czasu jest coraz mniej, a urzędnicy nadal nie potrafią nam dokładnie odpowiedzieć, w jakiej formie będziemy mogli ubiegać się o dotacje - mówi Jerzy Safader, prezes Polskiego Stowarzyszenia Przetwórców Ryb. - Najgorsze jest to, że do tej pory nie wiemy nawet, na jakim poziomie zostały wykorzystane fundusze przyznane nam na lata 2004-2006. Nie chcemy, aby powtórzyła się sytuacja, że o dotacjach dowiadujemy się o wiele za późno i tracimy miliony.

Przedstawiciele stowarzyszenia wysłali do ministra odpowiedzialnego za rybołówstwo prośbę o dokładne rozliczenie dotacji unijnych za okres 2004-2006. Dzięki temu będą wiedzieli, jak duże było zainteresowanie środowiska rybackiego funduszami unijnymi. Dodatkowo wysłali do Ministerstwa Rolnictwa propozycje ograniczenia biurokracji we wnioskach unijnych.

- W poprzednim okresie rozliczeniowym bardzo często docierały do nas sygnały związane z zawiłymi i niezrozumiałymi procedurami przyznawania dotacji. Spisaliśmy propozycje, które naszym zdaniem ułatwią w przyszłości pozyskiwanie funduszy - dodaje Safader

W dokumencie pojawiły się propozycje zmian trybu rozpatrywania wniosków oraz ograniczenia biurokracji i obowiązków przedsiębiorców starających się o finansowe wsparcie. Przedsiębiorcy

domagają się też likwidacji niektórych przepisów.

Kazimierz Plocke, odpowiedzialny w Ministerstwie Rolnictwa za rybołówstwo zapewnił nas, że jeżeli propozycje przetwórców ryb będą realne i przyspieszą przyznawanie dotacji, to na pewno zostaną wykorzystane.

- Cieszy nas, że środowisko walczy o swoje problemy i podrzuca nam pomysły. Każdy głos się liczy i jeżeli tylko pomysły okażą się możliwe do wykorzystania na pewno z nich skorzystamy - dodaje Plocke.

W przetwórstwie rybnym pracuje od 3 do 5 tysięcy osób. Niestety, mimo tak rozbudowanej struktury, rybołówstwo daje nie więcej niż półtora procenta dochodu narodowego brutto. W ciągu ostatnich dwóch lat z Sektorowego Programu Operacyjnego „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb”, gdzie do wydania było 360 mln zł rybacy, przetwórcy ryb wykorzystali niewiele ponad 130 mln zł. Najwięcej problemów było z uciążliwymi wnioskami i przeciągającymi się procedurami przyznawania dotacji.

Zarówno środowisko rybackie jak i przetwórców ryb musi jednak inwestować w nowe technologie, bo tylko to pozwoli im na utrzymanie się na unijnym rynku. Obecnie jedyną możliwością rozwoju jest korzystanie z różnego rodzaju dotacji i wsparć unijnych.

**Hubert Bierndgarski**

## Złomowanie wykorzystane

W latach 2004-2006 z Sektorowego Programu Operacyjnego „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb”, wydano na złomowanie jednostek rybackich ponad 200 mln zł. Nasza flota zmniejszyła się o ponad 300 kutrów. Każdy z armatorów za ze-złomowanie swojej jednostki dostał od miliona do prawie trzech milionów złotych odszkodowania (kwota zależna była od wielkości i wieku statku). Odszkodowania (10 tys. euro) otrzymał również każdy z rybaków zatrudniony na złomowanej jednostce. Łącznie szacuje się, że polska flota rybacka zmniejszyła się w ten sposób w ciągu ostatnich dwóch lat o 40 procent.

*Łosoś odzyska brata*

# Jesiotry w Bałtyku

Jest szansa, że w Wiśle i w Bałtyku, jak przed półwieczem, będzie można łowić okazałe jesiotry. Od dwóch lat do Drwęcy wpuszczany jest narybek i małe ryby, wyhodowane w giżyckim ośrodku wylęgowym Instytutu Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie, które spływają Wisłą do Zatoki Gdańskiej i otwartego morza. Jesiotry dorastają i dojrzewają do tarta około 10 lat, zatem nieprędko będzie można je łowić. Ale warto czekać.

## Ryba pospolita

W Polsce od średniowiecza ceniono jesiotry na równi z lososiami. Poławiali je rybacy ze wszystkich grodów i osad rybackich leżących nad Wisłą, od Krakowa do Gdańska. Badania archeologiczne, prowadzone w Gdańsku na początku lat 50. ubiegłego wieku wykazały, że rybacy zajmujący się łowieniem ryb w Motławie i Wiśle w X stuleciu, poławiali przede wszystkim jesiotry i lososie. Pozostałości tych ryb stanowiły ok. 90 proc. kości i ości rybich, znalezionych w wykopach przez archeologów.

W początkowym okresie istnienia państwa polskiego, połowy jesiótrów i lososii były ujęte w dokumentach uposażających klasztory i w przywilejach lokacyjnych miast. Królowie albo książęta zrzekali się w nich praw do połowów tych ryb na rzecz miast, ale często wymagali, aby co 10 złowiony jesiótr czy losoś trafiał do ich kuchni. W XV stuleciu rybacy mieszkali w oddzielnych dzielnicach miast, nazywanych „rybakami”, a sami rybacy zrzeszeni byli w cechy rybackie, działające w Gdańsku, Toruniu, Nieszawie, Włocławku, Warszawie, czy Krakowie. We Włocławku, będącym własnością bisku-

pów kujawskich, przysługiwało im prawo pierwokupu jesiótrów i lososii. Od XVI do XVIII wieku głównymi odbiorcami tych ryb była polska magnateria, zamożni mieszczanie i patrycjat miejski.

Jeszcze na przełomie XIX i XX wieku jesiotry były w gdańskich wodach gatunkiem pospolitym. Zgodnie ze starymi statystykami niemieckimi, tylko w roku 1897, w rejonie ujścia Wisły, złowiono ich 130 tys. kg. Na targowiskach, po umiarkowanych cenach, sprzedawano jesiotry rąbane, bo trudno było kupić rybę, której waga wynosiła od kilkudziesięciu do kilkuset kilogramów. Intensywne połowy jesiótrów, prowadzone na Bałtyku oraz na Wiśle i na innych wpadających do morza rzekach, doprowadziły w ciągu pierwszej połowy ubiegłego stulecia, do całkowitego wytrzebienia bałtyckiego stada tych cennych ryb. Ostatni duży jesiótr został złowiony w Wiśle w roku 1965, a mniejszy - w wodach ujściowych rzeki, w 1972 roku.

## Amerykański rodowód

Przed wielu laty naukowcy rosyjscy zauważyli, że jesiotry bałtyckie łączą podobieństwo z rybami z rzek i wód zachodnich brzegów Północnego Atlantyku. Jednak duża odległość dzieląca wybrzeża amerykańskie i nadbałtyckie budziła wątpliwości co do słuszności tego założenia.

- Badania genetyczne zachowanych, spreparowanych okazów jesiótrów bał-

**Kiedy rybacy wyruszą na jesiótra?**

tyckich dały zaskakujące wyniki - opowiada prof. dr hab. Ryszard Kolman z Instytutu Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie. - Okazało się, że w naszych rzekach i morzu nie żyły jesiotry zachodnie, jak dotychczas sądzono, a ostronose, będące północnoamerykańskim gatunkiem jesiotrowatych. Mają duże możliwości przemieszczania się w morzu. Zapewne przywędrowały na Bałtyk etapami, poprzez wody Północnego Atlantyku, okalające Grenlandię, Islandię, wyspy brytyjskie i Półwysep Skandynawski. Jesiotry amerykańskie potrafiły rozradzać się w chłodnych rzekach wpadających do Bałtyku. Dlatego też bałtyckie stado tych ryb odtwarzamy, wykorzystując materiał rozrodowy pochodzący z ich dzikiej populacji, sprowadzany z Ameryki. Co roku wyjeżdżamy do Kanady. W tamtejszych rzekach odławiamy tarlaki jesiotra, z których pozyskujemy ikrę i ją zapładniamy. Ikra trafia do ośrodków hodowlanych naszego instytutu. Dzięki temu możemy uzyskiwać narybek, wpuszczany do naszych rzek.

Prof. Kolman podkreśla, że najlepsze warunki bytowania jesiotry mają w Zato-



Fot. Michał Skóra

**Znakowanie małych jesiotrów.**

ce Gdańskiej. Skłania to naukowców do zarybiania nimi przede wszystkim Wisły. Już w stawach hodowlanych dorastający narybek przyzwyczajany jest do zdobywania pożywienia w taki sam sposób, jak w warunkach naturalnych, co przynosi pozytywne efekty. Wykazały to badania zarówno narybku (rybki o długości oko-

ło 10 cm), jak i młodych okazów ryb, odłowionych przez rybaków i wpuszczonych z powrotem do morza. Jeden z oznakowanych jesiotrów, mający w momencie uwolnienia wagę 2 kg, po roku ważył 2,5 kg. Wynika z tego, że jesiotry zadowolone się w Zatoce Gdańskiej i potrafią zdobywać pokarm.

## Jesiotr ostronosy, amerykański

Fot. Wikipedia

**Acipenser - jesiotr.**

Ryba jesiotrowata z rzędu jesiotrosształtnych, bytujących w morzach lub wielkich jeziorach, umiarkowanej i podbiegunowej strefy klimatycznej półkuli północnej. Należą do nich jesiotr rosyjski, jesiotr syberyjski, bieluga, sterlet, sterlet - czeczuga i bester (krzyżówka bielugi i sterleta). Są to ryby długowieczne, w zależności od gatunku żyjące od 30 do prawie 100 lat. Jesiotr ostronosy ma ciało wydłużone i wrzecionowate, głowę w kształcie spłaszczonego, wydłużonego stożka, a płetwę ogonową z długim górnym płatem, z charakterystycznymi łuskami. Ciało bez łusek, ale znajdują się na nim w 5 rzędach rombo-

idalne płytki kostne. Grzbiet w kolorze oliwkowozielonym albo brązowy, podbrzusze - w niemal białym. Żywi się przy dnie skorupiakami, larwami owadów i małymi rybami. Zalicza się do ryb wędrownych, dwuśrodowiskowych, czyli rozradzających się i krótko bytujących w rzekach, dojrzewających w morzu i powracających na tarło do swoich rzek, będących miejscem rozrodu. Mają duże znaczenie gospodarcze, bo ich smaczne mięso pozbawione jest ości, a z ikry wytwarza się kosztowny kawior. Bałtyckie jesiotry ostronose miały długość do 5 m i wagę ponad 400 kg. Żyły powyżej 30 lat.

## Rezultaty

- Współpracujemy ściśle z rybakami, którzy wiedzą, że małe, oznakowane przez nas jesiotry należy wypuszczać do morza - mówi prof. Kolman. - Są to ryby bardzo żywotne i potrafią przetrwać w sieciach dłuższy czas. Można je uwalniać nawet po kilku dniach od wpadnięcia do sieci.

Na rezultaty programu restytucji bałtyckich jesiotrów, finansowanego m. in. przez Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, w ramach rządowego projektu Sektorowego Programu Operacyjnego „Program innowacyjny w zakresie badań nad restytucją jesiotra bałtyckiego i demonstracji uzyskanych wyników”, trzeba będzie poczekać około 25 lat. Jesiotry dojrzewają do rozrodu bardzo długo, bo ponad 10 lat. Płodne potomstwo ryb właśnie wpuszczanych do rzek, pojawi się w nich za ćwierć wieku. Jest to o tyle korzystne, że do tego czasu na rzekach powinny być wykonane przepławki, czyli obiekty wodne, które umożliwiają rybom wędrownym, takim jak trocie, łososie i jesiotry, płynącym na naturalne tarło w górę rzek, pokonywanie przeszkód wodnych, jakimi są tamy, jazy czy śluzy.

**Jacek Sieński**

*Partnerstwo dla morza*

# Koniec z czekaniem!

**Promocja zawodu marynarza i gospodarki morskiej - to główne cele Partnerstwa dla Morza, nowej inicjatywy uczelni, szkół i firm związanych z morzem.**

Fot. Tomasz Falba



**Członkowie Partnerstwa dla Morza spotykają się regularnie. Jedno z takich spotkań (na zdjęciu) odbyło się pod koniec stycznia, w Akademii Morskiej w Gdyni.**

- Na całym świecie, a w szczególności w Unii Europejskiej, obserwujemy obecnie ogromne zapotrzebowanie na oficerów floty handlowej - przekonuje dr Zbigniew Szozda, prorektor do spraw nauczania Akademii Morskiej w Szczecinie, pomysłodawca Partnerstwa. - Powinniśmy podjąć działania w celu zwiększania świadomości morskiej Polaków, ich wiedzy i aktywności w sferze gospodarki morskiej, co w przyszłości może przynieść Polsce określone korzyści.

W pierwszej kolejności chodzi o to, aby zwiększyć liczbę młodych Polaków zainteresowanych podjęciem pracy na morzu oraz w branży gospodarki morskiej. Zdaniem prorektora pole do popisu jest duże. Chciałby, aby nowa inicjatywa spowodowała, że uczelnie i szkoły średnie o profilu morskim, firmy oraz instytucje związane z morzem skupiły wysiłki, przede wszystkim w sferze promocji, dla osiągnięcia wspólnych celów.

Jest wiele możliwych form tej współpracy. Dr Zbigniew Szozda wymienia m.in. kampanię informacyjną w mediach, o sytuacji na rynku pracy w gospodarce morskiej i o możliwościach kariery zawodowej dla młodzieży podejmującej pracę na statkach handlowych, wspólny udział w targach edukacyjnych, wspólne wyjazdy promocyjne do szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych, ogólnopolskie konkursy wiedzy o morzu, prowadzenie strony internetowej, a nawet stworzenie gry komputerowej o tematyce morskiej, np. symulatora statku. A to jeszcze nie wszystko. Prorektor przekonuje dalej, że Partnerstwo dla Morza może także np. lobbować na rzecz odbudowy bandery narodowej, współpracować z ministerstwem odpowiedzialnym za gospodarkę morską.

Pomysł prorektora Akademii Morskiej w Szczecinie spotkał się z pozytywnym przyjęciem w środowisku morskim. Do

Partnerstwa przystąpiły obie Akademie Morskie, ze Szczecina i Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Szkoła Morska w Gdyni, Zespoły Szkół Morskich w Kołobrzegu, Darłowie i Świnoujściu, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu, Stemag-Marine Szczecin, Fundacja PRO-NAUTICA ze Szczecina i Apmar (Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni). Partnerstwo popiera także Ministerstwo Infrastruktury, które objęło inicjatywę swoim patronatem.

- Mam nadzieję, że Partnerstwo dla Morza przekształci się w prężny i ważny ośrodek - mówi Piotr Masny, przewodniczący Apmaru (Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni), także mocno zaangażowany w realizację projektu. - Dłużej już nie możemy czekać z założonymi rękoma i liczyć na to, że każdy z nas będzie w stanie zapewnić we własnym zakresie dopływ kadr pływających na rynek pracy czy kandydatów do nauki w szkolnictwie morskim. Jestem przekonany, że konsolidacja środowiska i stworzenie płaszczyzny wymiany doświadczeń i wspierania wspólnych inicjatyw, może się przysłużyć całej gospodarce morskiej.

Ambitne plany Partnerstwa dla Morza wymagają oczywiście nakładów finansowych. Koszty nie odstraszą jednak jego założycieli. Głównym źródłem finansowania inicjatywy mają być składki członkowskie. Partnerstwo zamierza także sięgnąć do funduszy unijnych, na przykład do kasy Europejskiego Funduszu Społecznego.

Jak się szacuje, w Polsce jest około 35 tysięcy marynarzy. Co roku polskie uczelnie morskie opuszcza około tysiąca kandydatów na oficerów floty handlowej. Bez problemu znajdują dobrze płatną pracę na statkach.

Po kilku spotkaniach organizacyjnych 26 lutego Partnerstwo dla morza oficjalnie rozpoczęło działalność. Inauguracja miała charakter uroczysty i odbyła się w Ministerstwie Infrastruktury w Warszawie.

- Budowanie świadomości morskiej Polaków, popularyzacja zawodu marynarza i wspieranie spraw morskich to wyzwania stojące przed wszystkimi środowiskami związanymi z polskim morzem - powiedziała podczas uroczystości podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialna za gospodarkę morską, Anna Wypych-Namietko.

**Tomasz Falba**





**- Należy przede wszystkim zmodernizować polskie drogi wodne - mówi dr Krzysztof Woś.**

# Morza są przedłużeniem rzek

O sytuacji polskiej żeglugi śródlądowej z dr. Krzysztofem Woś, kierownikiem Zakładu Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej Akademii Morskiej w Szczecinie rozmawia Tomasz Falba

**- Strony internetowe poświęcone żegludze śródlądowej pełne są lamentów o jej upadku w naszym kraju. Jak jest naprawdę? Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (z 2005 roku) mamy w Polsce ponad pół tysiąca barek i sto statków pasażerskich pływających po naszych rzekach i kanałach. Wydaje się, że to całkiem sporo.**

- Do tego należy dodać, że posiadamy ponad 3,5 tys. kilometrów dróg wodnych uznanych za żeglowne. A mimo to, w niewielu krajach europejskich posiadających naturalne drogi wodne, żegluga

śródlądowa ma tak marginalne znaczenie, jak w Polsce. Przyczyn tego jest wiele, ale do najistotniejszych należy zły stan techniczny dróg wodnych oraz niezadowalający stan i struktura floty śródlądowej. W całym okresie powojennym żegluga śródlądowa należała do najbardziej kontrowersyjnych gałęzi transportu, posiadając tyłuż zwolenników, co przeciwników. Brak jednomyślności co do roli, jaką powinna odgrywać w polskim systemie transportowym, znalazł swoje odzwierciedlenie w niedofinansowaniu nawet bieżącego utrzymania dróg wodnych, co prowadziło do niszczenia nie tylko

pojedynczych budowli, ale degradacji całych odcinków rzek już uregulowanych. W konsekwencji, krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych. Nie lepiej przedstawia się sytuacja w odniesieniu do taboru pływającego. Systematyczne ograniczanie nakładów inwestycyjnych na jednostki pływające, jakie nastąpiło począwszy od lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku spowodowało, że polska flota w najnowocześniejszej w Europie, stała się przestarzała i zdekapitalizowana. Tylko w latach 1990-2005 ogólna liczba jednostek pływających oraz ogólny tonaż floty śródlądowej został zredukowany o połowę.

**- Jeśli miałby Pan kogoś przekonać, że żegluga śródlądowa jest w Polsce potrzebna, to jakich argumentów by Pan użył?**

- Wielogłęziowy system transportowy jest systemem bezpieczniejszym, zapewniającym pewniejsze zaspakajanie potrzeb transportowych gospodarki narodowej. Ponadto, obecność żeglugi śródlądowej na krajowym rynku usług transportowych gwarantuje kompatybilność naszego systemu z systemem transportowym Wspólnoty Europejskiej. Jednym z głównych kierunków jej polityki trans-

portowej jest zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne, które przejawia się we wspieraniu rozwoju przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozów, w tym transportu wodnego śródlądowego. Komisja Europejska, zapowiada renesans żeglugi śródlądowej, jako najbardziej proekologicznej gałęzi transportu i prognozuje, że w najbliższym dwudziestoleciu odnotować ona będzie największy spośród wszystkich gałęzi transportu, wzrost wielkości przewożonych towarów w Europie.

**- Jakie znaczenie żegluga śródlądowa ma dla polskich portów i transportu morskiego w ogóle?**

- Zgodnie z maksymą „morza są przedłużeniem rzek, a rzeki są przedłużeniem mórz”, szlaki morskie łącząc się ze szlakami żeglugi śródlądowej tworzą tzw. „autostrady na morzu”. Poza tym, o pozycji portu morskiego na rynku usług portowych decyduje jego konkurencyjność, która zależy m. in. od sprawności połączeń z zapleczem. Porty morskie, które obsługuje żegluga śródlądowa, posiadają wyższą zdolność konkurencyjną. W naszym przypadku odnosi się to szcze-

gólnie do rejonu ujścia Odry, gdzie występuje największa w Polsce koncentracja przewozów wodnych śródlądowych na rzecz zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz na rzecz przeładowni zakładowych i małych portów morskich Zalewu Szczecińskiego. Średni udział przewozów towarowych żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portowego ujścia Odry w okresie ostatnich pięćdziesięciu laty wynosił ok. 10 proc.

**- Bardzo często zwolennicy rozwoju w Polsce żeglugi śródlądowej przywołują w dyskusji dane z zagranicy. Czy nie jest to nadużycie? Przecież nie można tak po prostu porównywać Polski do np. Holandii.**

- Holandia z 43-procentowym udziałem żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych jest ewenementem nie tylko na skalę Europy, ale całego świata. Polska posiada śródlądowe drogi wodne, które są dziesięć razy dłuższe niż w Austrii i dwa razy dłuższe niż w Belgii oraz dwa razy krótsze niż w Niemczech i półtora raza krótsze niż w Holandii. Natomiast w Polsce przewozi się drogami wodnymi dwa razy mniej ładunków niż w Austrii, około sześć razy mniej niż w Belgii, sześćdziesiąt razy mniej niż w Niemczech i czterdzieści razy mniej niż w Holandii. Przytoczone przykłady wskazują jak bardzo zróżnicowany jest poziom rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce na tle innych krajów Unii Europejskiej. Tego typu porównania uświada-

miają nam także konieczność sprecyzowania potrzeb i roli żeglugi śródlądowej nie tylko w polskim systemie transportowym, ale także jako ogniwa łączącego go z systemami transportowymi innych krajów europejskich.

**- Ludzie przekonani o znaczeniu żeglugi śródlądowej, dla poparcia swoich tez przywołują też często argumenty historyczne o tym, że w czasach Rzeczypospolitej Obojga Narodów Wisła była jedną z najważniejszych dróg wodnych ówczesnej Europy. To się oczywiście zgadza, ale to było kilka wieków temu.**

- Od tego czasu wiele się zmieniło. Poza czynnikami naturalnymi, uwarunkowania historyczne wywarły duży wpływ na obecny układ dróg wodnych w Polsce. Wisła i Odra, podobnie jak Łaba czy Ren, ze względu na swój południkowy przebieg, przez stulecia tworzyły nie powiązane ze sobą drogi wodne. W drugiej połowie XVIII w., gdy niemal w całej Europie podejmowano inwestycje, głównie w zakresie budowy kanałów żeglugowych łączących wododziały, polska gospodarka, a w jej ramach również transport wodny śródlądowy i jego infrastruktura, podporządkowane zostały interesom zaborców. Po odzyskaniu niepodległości, rzeki i kanały były uporządkowane tylko na terenach byłego zaboru pruskiego. Na obszarze byłego zaboru rosyjskiego (poza Kanałem Augustowskim) i austriackiego, praktycznie nie zro-

## Dr kpt. ż.s. Krzysztof Woś

Ma 44 lata i jest absolwentem Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie - Koźlu oraz Wydziału Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego. W 2004 r. na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego uzyskał stopień doktora nauk ekonomicznych w specjalności: polityka gospodarcza oraz ekonomika i organizacja transportu. Kieruje Zakładem Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej Akademii Morskiej w Szczecinie oraz pełni obowiązki zastępcy dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie ds. Zarządu Zlewni Dolnej Odry. Jest autorem lub współautorem ok. 40 publikacji, w tym autorskiej książki pt. „Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską”.

biono niczego w zakresie poprawy stanu dróg wodnych. Różnice w poziomie zagospodarowania dróg wodnych na obszarze poszczególnych zaborów, niestety, są widoczne do dnia dzisiejszego.

**- Środowisko związane z polską żeglugą śródlądową ostro oskarża kolejne rządy o zaniedbania w tej dziedzinie. Mówi się nawet o mordowaniu tej gałęzi gospodarki. Ale przecież powstały programy rozwoju Odry i Wisły. Czego jeszcze oczekujecie od władzy wykonawczej?**

- W całym okresie powojennym, ograniczony zakres inwestycji na drogach wodnych wynikał nie tylko ze szczupłości środków finansowych, ale był następstwem braku polityki rozwoju transportu wodnego śródlądowego. Podejmowane próby modyfikacji wewnątrz krajowego układu dróg wodnych oraz jego zewnętrznych powiązań, kończyły się głównie na fazie studiów i projektów. W tym czasie wybudowano kilka obiektów hydrotechnicznych, będących osiągnięciem myśli technicznej, jednak poza trwającą prawie 50 lat kanalizacją górnego odcinka Wisły (w latach 1955-2003), nie zrealizowano na drogach wodnych żadnego innego kompleksowego programu. Koronnymi przykładami braku konsekwencji przy podejmowaniu zamierzeń inwestycyjnych są: oddany do eksploatacji w 1958 roku stopień wodny w Brzegu Dolnym, który przedłużył skanalizowany odcinek Odry o 21 km, ale jednocześnie ze względu na postępującą erozję dna poniżej tego stopnia, uniemożliwił praktycznie uprawianie żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry oraz oddany do eksploatacji w 1970 roku stopień wodny we Włocławku, który jako jeden z planowanych ośmiu stopni miał być elementem Kaskady Dolnej Wisły, a od 30 lat pracuje jako pojedynczy stopień, zaś



Fot. Krzysztof Woś

**W niewielu krajach europejskich posiadających naturalne drogi wodne, żegluga śródlądowa ma tak marginalne znaczenie jak w Polsce...**

z powodu braku stopnia „podpierającego” (podobnie jak w przypadku stopnia wodnego w Brzegu Dolnym), obserwuje się postępujący proces erozji dna, która rozciąga się już na ponad 30-kilometrowym odcinku. Dlatego przy realizacji „Programu dla Odry – 2006” oraz „Programu Wisła 2020”, oczekujemy przede wszystkim konsekwencji i ich całościowego wdrożenia.

**- Za największego przeciwnika rozwijania w naszym kraju żeglugi śródlądowej uznawani są jednak ekolodzy. Dlaczego? Czy alternatywa, albo środowisko, albo żegluga jest Pana zdaniem, prawdziwa?**

- Tak postawiona teza jest fałszywa, ponieważ żegluga śródlądowa, przypomnę raz jeszcze, jest najbardziej proekologiczną gałęzią transportu lądowego, a nieco lepsze od niej wyniki posiada jedynie przybrzeżny transport morski. Stąd

Komisja Europejska zaleca wspieranie żeglugi śródlądowej wszędzie tam, gdzie może skutecznie konkurować z innymi gałęziami transportu, szczególnie z transportem drogowym. Niestety, ekolodzy żeglugę śródlądową kojarzą jako „betonowanie brzegów” i „prostowanie rzeki”. Ktoś kiedyś tak powiedział, od tego czasu jest to bezmyślnie powtarzane. Regulacja rzeki nie polega na betonowaniu brzegów, ale na ich umacnianiu przy pomocy faszyny i kamienia, a więc naturalnego budulca, znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie koryt rzecznych, które po zastosowaniu porastają roślinnością tworząc specyficzny ekosystem, absolutnie niczym się nie różniący od tego, gdzie tego typu umocnienia nie zastosowano.

**- Co trzeba zrobić, aby wyprowadzić polską żeglugę śródlądową z załości?**



Fot. Krzysztof Woś

**Polska flota z najnowocześniejszej w Europie, stała się przestarzała i zdekapitalizowana.**

- Należy przede wszystkim zmodernizować polskie drogi wodne, w szczególności te uznane za ważne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych. Powinny one stać się szlakami żeglugowymi o międzynarodowym znaczeniu. Trzeba także dokonać wymiany starzejącego się taboru pływającego na nowy, przystosowany do zmieniającej się struktury

- Nikt nie jest w stanie określić, ile potrzeba środków finansowych, ale na pewno „wychodzenie na prostą” polskiej żeglugi śródlądowej powinno być procesem długofalowym, zasilanym z różnych źródeł, tzn. poczynając od budżetu państwa, poprzez kredyty od instytucji finansowych, na funduszach Unii Europejskiej skończywszy.

**mogłoby się to dziać już dzisiaj? Przecież mamy w Polsce ponad 2 mln żeglarzy.**

- Atrakcyjność turystyczna rzek i kanałów wynika z naturalnego powiązania ich z krajobrazem, środowiskiem przyrodniczym i jego elementami oraz architekturą miast i osad nadbrzeżnych. Drogi wodne są również osią określonej i uwarunkowanej historycznie przestrzeni kulturowej, będącej swoistym zapisem dziejów tej części Europy. Można przewidywać, że wraz ze wzrostem zamożności naszego społeczeństwa, rosnąć także będzie zapotrzebowanie na nowe formy spędzania wolnego czasu. Dla rozwoju żeglarstwa istotne znaczenie będzie jednak miała rozbudowa istniejących przystani żeglarskich, wraz z odpowiednim zapleczem hotelowym i remontowym, budowa nowoczesnych ośrodków żeglarskich, świadczących wysokiej klasy usługi na rzecz żeglarzy krajowych i zagranicznych oraz rozbudowa bazy szkoleniowo - dydaktycznej, mającej na celu pobudzenie zainteresowania i przygotowującej do uprawiania żeglarstwa. Natomiast, aby turystyka wodna, mogła zacząć rozwijać się od zaraz, konieczna jest inicjatywa lokalna, w ramach której powinna powstać sieć przystani wraz z zapleczem socjalnym, na określonych trasach żeglarskich, które zostaną odpowiednio wypromowane.

**- W Polsce istnieje kilka organizacji skupiających ludzi związanych z żegluga śródlądową. Jak liczne jest środowisko i dlaczego nie potrafi przebić się ze swoimi problemami, jeżeli już nie do szerokiego ogółu społeczeństwa, to chociaż do decydentów?**

- Środowisko żeglugi śródlądowej w Polsce jest dość liczne i coraz bardziej zintegrowane. Skupia zarówno samych armatorów i marynarzy, jak również firmy i instytucje z nimi współpracujące, tzn. stocznie, porty, administracje dróg wodnych, administrację żeglugi śródlądowej, instytucje klasyfikacyjne, szkoły średnie i wyższe, a także instytucje finansowe i ubezpieczeniowe, spedycyjne, itp. Kilka razy w roku przedstawiciele środowiska, w tym coraz częściej przy udziale decydentów, spotykają się ze sobą na konferencjach naukowych, czy naradach roboczych, gdzie omawiane są problemy żeglugi śródlądowej. Chyba powoli zaczyna się zmieniać również świadomość społeczeństwa na temat tego, czym jest i jakie korzyści niesie ze sobą istnienie żeglugi śródlądowej w polskim systemie transportowym. Świadczy o tym także ten wywiad.

**- Ile potencjalnie miejsc pracy można wykreować w żegludze śródlądowej? Podobno już teraz polscy marynarze śródlądowi są bardzo poszukiwani na zachodnich rynkach pracy.**

- Rozwijając się w prognozowanym tempie, żegluga śródlądowa generować będzie dużo nowych miejsc pracy. Tendencja ta już widoczna jest na Zachodzie, gdzie rozwój żeglugi śródlądowej przebiega zdecydowanie bardziej dynamicznie niż u nas. Natomiast zapotrzebowanie na polskich marynarzy żeglugi śródlądowej bierze się stąd, że są oni bardzo dobrze wykształceni i przygotowani do pracy nie tylko na polskim, ale całym unijnym rynku żeglugowym. Poza dwoma średnimi szkołami żeglugi śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu i w Nakle, kształcącymi kadry żeglugi, mamy także 3,5-letnie studia inżynierskie w specjalności „żegluga śródlądowa” na Akademii Morskiej w Szczecinie.

**- Rzeki i kanały to znakomite miejsca do uprawiania turystycznej żeglugi śródlądowej. Dlaczego nie rozwija się ona, nawet tam, gdzie**

**Krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych.**

rodzajowej ładunków. Należy także uporządkować sprawy organizacyjno-prawne i stworzyć ekonomiczne mechanizmy wsparcia dla żeglugi śródlądowej.

**- Jeśli miałby Pan stworzyć listę najważniejszych inwestycji do zrealizowania „od zaraz”, to co by się na niej znalazło?**

- W pierwszej kolejności byłyby to inwestycje poprawiające parametry eksploatacyjne szlaku żeglownego na środkowym odcinku Odry, na drodze wodnej Wisła - Odra oraz na dolnym odcinku Wisły. Do kolejnych ważnych inwestycji należy budowa zbiornika retencyjnego „Racibórz” na górnym odcinku Odry, który poza podstawową funkcją przeciwpowodziową, zasilalaby także Odrę w wodę w okresach niżówkowych, stanowiąc jednocześnie element polskiego połączenia żeglugowego Odra - Dunaj. Ważne jest również jak najszybsze zakończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach na Odrze i rozpoczęcie budowy stopnia wodnego w Nieszawie na Wiśle.

**- Ile potrzeba pieniędzy aby polska żegluga śródlądowa wyszła na prostą? I skąd je wziąć?**



120 lat bez powodzi!

# Lody trzeba przełamywać

Dzięki lodołomaczom Gdańsk i Żuławy, od 120 niemal lat, uniknęły klęski powodzi. Tadeusz Wrycza, prezes Stowarzyszenia Dorzecza Wisły „Wisła”, od lat 50. ubiegłego wieku, jako jeden z szefów Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego w Tczewie, związany z wiślanymi lodołomaczami, opowiada o ich historii.

## Prusacy na Wiśle

- Pierwszy lodołomacz wiślany Prusacy wprowadzili na wodę w 1881 roku. Wisła była swego rodzaju poligonem doświadczalnym w zwalczaniu zagrożeń od zatorów lodowych. Przedtem używano prymitywnych metod, wyrąbywano siekierami dziury w pokrywie lodowej i wysadzano ją za pomocą materiałów wybuchowych, żeby zrobić rynnę dla spływu wielkich wód i lodu. Z uwagi na swoje stosunkowo małe zanurzenie, pierwsze lodołomacze okazały się najbardziej skuteczną bronią w łamaniu pokrywy lodowej. W 1895 roku, gdy oddano do eksploatacji Przekop Wisły, po rzece pływało już sześć lodołomaczy. Jednocześnie dla tych jednostek i ich załóg wybudowano zimowisko w Świbnie i port w Przegalinie. Odcinek do Przegaliny jest bardzo newralgiczny, musi być stale udrażniany.

## Wielka woda w Gdańsku

- W ogóle zacząć należy od tego, że w 1829 roku miała miejsce największa w dziejach powódź w historii Gdańska. Była to wielka tragedia dla miasta. I, trzeba zaznaczyć, nadal istnieje niebezpieczeństwo wielkiej powodzi, przerwania wiślanych wałów. Niewykluczone, że pewnego roku przyjdzie szczególnie mroźna zima, nastąpi duży spływ lodów i może być ciężko. Szczególnym zagrożeniem jest odcinek od Tczewa do morza ze stożkiem usypowym, który tworzy się przy samym ujściu Wisły. Przez napływ pchanej wiatrem z morza kry lodowej ów zawór się zatyka. Na tym stożku wszystko się zatrzymuje. Np. w 1953 roku przy wyjątkowo łagodnej zimie, przy stanie morza 20 cm poniżej średniej, doszło do zakorkowania ujścia Wisły i utworzenia się zatoru, który później rozwalił lewobrzeżny falochron. Wówczas, w sytuacji alarmowej, została

Inżynier  
Tadeusz Wrycza

## Wystawa

O wystawie „Lodołamacze – ocalić od zapomnienia” pisaliśmy w zeszłym miesiącu. Przypomnijmy, że można na niej zobaczyć 60 unikatowych zdjęć lodołamaczy parowych oraz taboru wodnego, wykorzystywanych przez Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Tczewie w latach 60. i 70. ubiegłego wieku. W ciągu trzech tygodni w tczewskim Centrum Wystawienniczo-Regionalnym Dolnej Wisły obejrzało ją dwa tysiące zwiedzających. Od 7 marca do 1 kwietnia wystawa, pod patronatem „Naszego MORZA”, znajduje się w Gdańskim Archipelagu Kultury „Wyspa Skarbów” przy ul. Turystycznej 3 w Gdańsku Sołbieszewie.

podjęta decyzja kupna w NRD lodołamaczy motorowych. Do zakupu w końcu nie doszło, ale w 1959 roku zbudowano *Lamparta* (pierwszy lodołamacz polskiej produkcji). Jako młody człowiek brałem udział w jego odbiorze. Wówczas rozpoczęła się budowa drugiej generacji lodołamaczy.

### Przełamywanie lodów z Niemcami

- Gdy w 1918 roku Polska odzyskała niepodległość, flotylla lodołamaczy, która była do tej pory w rękach Prusaków z siedzibą w Królewcu, została przekazana pod zarząd portów i dróg wodnych Wolnego Miasta Gdańska, ponieważ znalazła się w bazie w Pleniewie, czyli w granicach Wolnego Miasta.

Granica z Polską przebiegała pod Tczewem, za lodołamanie trzeba było dużo płacić, żeby więc w jakiś sposób uniezależnić się od Gdańska, w 1930 roku Polska zamówiła w Stoczni Gdańskiej lodołamacz czołowy *Gabriel Narutowicz*,

a w 1933 roku lodołamacz pomocniczy *Rekin*. Niemcy natomiast zbudowali *Tygrysa*. Obie polskie jednostki bazowały w porcie w Tczewie. Gdy Niemcy rozpoczęli akcję w Pleniewie, nasi włączali się w okolicach Tczewa.

Przed wojną dla potrzeb lodołamaczy drogi wodne miały na dolnej Wiśle rozwiniętą infrastrukturę. W Pleniewie wybudowano slip dla dokowania lodołamaczy w wypadku ich awarii. Drugi taki był w Tczewie i dwa w Przegalinie. Potem te bazy i zimowiska zostały pozamykane i od 1950 do 1990 roku, jako Rejon Dróg Wodnych musieliśmy sobie radzić posiadając jedną tylko bazę lodołamaczy, w Przegalinie.

### Lodołamanie – moje życie

- Całe moje życie zawodowe związane było z lodołamaczami. Rozpoczęło się w 1950 roku.

W Pleniewie zastałem wówczas jeszcze całą flotyllę lodołamaczy parowych,



Pierwszy polski lodołamacz Lampart niszczący w Przegalinie.

widziałem np. przez okno jak *Wilk* pięknie łamie lód. To był lodołamacz ujęsciowy, pracował na Wiśle Śmiałej, udrażniał rybakom przejście na łowiska.

Byłem młodym konstruktorem, a na lodołamaczu spotkać się można było z maszynami parowymi, ze śrubami okrętowymi. To było dla mnie ciekawe. Ludzie mieli tam spartańskie warunki, spali na materacach ze słomy, a praca była ciężka. Moim szefem był inż. Bernard Klawiński, który jeszcze przed wojną, w latach 1929–1930 nadzorował budowę wspomnianego *Gabriela Narutowicza* w Stoczni Gdańskiej. On projektował lodołamacze typu L-250 (w tym *Lamparta*) i L-500 i to dzięki niemu doszło do wybudowania tych statków. Potem przez wiele lat w Przedsiębiorstwie Budownictwa Wodnego w Tczewie prowadziłem wszystkie sprawy związane z budową, naprawą i pracą lodołamaczy.

### Termin to zagadka

- Lodołamacze parowe miały konstrukcję nitowaną, ich efektywność lodołamania w stosunku do obecnych, spawanych, opływowych jednostek, była o 30 – 40 procent gorsza. Optymalna liczba statków dla skutecznego lodołamania to dziesięć lodołamaczy, w tym cztery czołowe, cztery liniowe i dwa pomocnicze. Termin rozpoczęcia łamania lodu był zawsze zagadką. Tylko doświadczenie pozwalało wybrać optymalny termin akcji. Łamać lody zaczynało się już na początku spływu albo przy pierwszych zjawiskach lodowych na odcinku od ujścia do Tczewa, gdzie należało skierować lodołamacze do patrolowania i niedopuszczenia do utworzenia się pokrywy lodowej. Tak mówiły pruskie instrukcje i myśmy tak robili: gdy tylko zaczynał się spływ tzw. śriżu, tworzyły się małe kry, na polecenie kierownika akcji lodołamania rozpoczynano patrolowanie odcinka do Tczewa, bo jest on najbardziej niebezpieczny.

### Lodołamanie stulecia

- Najcięższa zima i akcja, w której uczestniczyłem osobiście to ta ze stycznia 1982 roku – trwał u nas wówczas stan wojenny. Tak się nieszczęśliwie złożyło, że Wisła na całej długości pokryła się lodem. Wówczas nastąpiło raptowne ocieplenie na południu, ruszyły lody, a zbiornik we Włocławku był całkowicie pokryty lodem. Spływający lód zaczął się wpychać pod pokrywą lodową. Jej głębokość



**Lampart obecnie.**

sięgała 15 metrów. Zbiornik był zatłoczony w 85 procentach. W nocy z 31 grudnia 1981 r. na 1 stycznia 1982 r. w wyniku naporu lodów, doszło do przerwania lewego wału poniżej mostu w Płocku. Wisła zalała część miasta i sąsiednie wsie.

4 stycznia dostałem polecenie stawienia się we Włocławku. Okazało się, że wojsko zaczęło bombardować zbiornik, żeby skruszyć lód, ale efekt był taki, jakby kamień zrzucić na pierzynę, żaden. Były nawet kosmiczne koncepcje, żeby tę całą zaporę wysadzić w powietrze.

Jako szef techniczny do spraw flotylli lodołamaczy, miałem zorientować się, ile mamy jednostek do dyspozycji. Lodołamacze tczewskie przeszły do służby we Włocławku i łamały lód z tymi z PBW Warszawa. Jednak jeden z lodołamaczy liniowych tego przedsiębiorstwa stał zagwoźdżony w lodach w stoczni w Płocku. Nie zdążono go wyremontować. Kazano mi jechać do Szczecina, zorientować się, co tam mają. Okazało się, że jest jeszcze gorzej, w tamtejszej stoczni były zagwoźdżone dwa stoczniowe lodołamacze!

W końcu pomogły nam dwa lodołamacze radzieckie z Kaliningradu. Początkowo była to walka z wiatrakami. Wielki zator na 55 kilometrów, pokrywa lodowa sięgająca trzech metrów. Trzeba było kuć, dzień i noc po 15 godzin. Ludzie byli zakwaterowani w hotelu robotniczym włocławskich Azotów. W czasie akcji lodołamacze ulegały awarii. *Rosomak* dostał takich drgań, że trzeba go było wycofać z eksploatacji. Cała akcja trwała trzy miesiące: od stycznia do marca 1982 roku.

### Teraz to tragedia

- Dzięki systematycznej pracy systemu lodołamania Gdańsk i Żuławy uniknęły od 120 niemal lat kłęski powodzi. W tej chwili system lodołamania na Wiśle jest w tragicznym stanie. Zlikwidowano Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Bydgoszczy, także tczewskie jest

w słabej kondycji. Likwiduje się lodołamacze potrzebne do utrzymania rzeki w zimie. W sumie w Tczewie jest ich siedem, z tego tylko trzy sprawne. Do dzisiaj minister Skarbu Państwa nie zgadza się na przekazanie lodołamaczy do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej.

Obowiązkiem konstytucyjnym państwa jest ochrona terenów przed powodzią. Na dzisiaj straciło ono całkowitą kontrolę nad przygotowaniem lodołamaczy do akcji łamania lodu i występującymi zagrożeniami.

Baza służąca do remontu i utrzymania lodołamaczy w Przegalinie została sprzedana. Zwarty, mobilny system służący lodołamaniu na dolnej Wiśle praktycznie przestał istnieć.

**Wysłuchał:  
Czesław Romanowski**

## Jesteśmy częścią dziedzictwa

Lech Trawicki ze stowarzyszenia *Lastadia*, które chce uratować pierwszy polski lodołamacz *Lampart* i stworzyć muzeum tego typu jednostek: - Istnienie polskiego muzeum lodołamaczy byłoby wskazane na przykład ze względu na tzw. polską rację stanu. Przejeliśmy niemieckie dziedzictwo techniczne, jakim były lodołamacze i proces lodołamania, użytkowaliśmy ich najstarsze jednostki parowe do lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Czyli jesteśmy częścią tradycji, która ma 150 lat. Jeżeli nie zachowamy pamięci lodołamaczy parowych eksploatowanych przez polskie przedsiębiorstwa, to za 20–30 lat ktoś powie, że to jest tylko i wyłącznie niemiecka historia. A to nieprawda. To historia załóg, które pływały przed wojną, w czasie wojny i po niej. To historia poszczególnych statków. Jednym z ostatnich parowych lodołamaczy, który pływał na Wiśle jest *Pantera*, zbudowany w 1896 roku, w eksploatacji do 1969 roku, czyli 73 lata w ruchu. *Kuna – Fernsee*, jeden z najstarszych lodołamaczy, zbudowany w 1884 roku, w 1969 roku wyszedł ze służby, zachowany został sam kadłub.

*Co, gdzie i kiedy w morskim świecie? (2)*

# Festiwale, parady, festyny...

## KWIECIEŃ

### Nationale Reddingbootdag

**26, godz. 10.00-16.00** - stacje KNRM i niektóre porty w całej Holandii

Święto holenderskiej, ochotniczej organizacji ratownictwa morskiego KNRM. Z dniem otwartym, możliwością oglądania od środka zabytkowych i współczesnych statków ratowniczych.

info: [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

### Kartonówki

**25-27** - Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, Niemcy

Międzynarodowe spotkanie modelarzy kartonowych w jednym z ciekawszych muzeów morskich Europy.

info: [www.cmm.pl](http://www.cmm.pl)

łososiowe grillowanie na kei). Można zwiedzać holowniki i portowe statki pożarnicze, odbywają się pokazy ratownictwa morskiego, parady jednostek pływających, konkurs szybkiego budowania łodzi, czy wyścigi pływaków w morskich kombinazonach ratunkowych. Jest wreszcie słynny wyścig holowników...

info: <http://seattlepropellerclub.org/PCImages/MaritimeFest08.pdf>

### Parostatkiem na majówkę

**1, godz. 10.00-14.00** - Drezno (start z nabrzeża Dresden Terrassenufer), Niemcy

Wielką atrakcją dla miłośników żeglugi i statków śródlądowych są parady dziewięciu zabytkowych parowych bocznokołowców pracujących na Łabie, liczących od 79 do 129 pracowitych lat! Można obserwować paradę z brzegu rzeki lub za 25 euro odbyć wycieczkę z Drezna w kierunku Pillnitz i z powrotem.

info: [www.saechsische-dampfschiffahrt.de](http://www.saechsische-dampfschiffahrt.de)

## MAJ

### Festiwal portowy w Seattle

**30.04-10.05** (kulminacja 10 maja)

- Seattle Waterfront, Seattle, USA

Na program Seattle Maritime Festival składają się imprezy z akcentem morskim - m.in. konkursy poezji marynistycznej, zawody kulinarne (wielkie

### Dzień zapracowanych statków

**01, godz. 10.00-18.00**

- Zuiderpark, Rotterdam, Holandia

Werkschependag 2008 to spotkanie miłośników statków i modelarzy interesujących się statkami

Fot. Don Wilson / Port of Seattle



Wyścig holowników w Seattle.



świadczącymi pracę - holownikami, dźwigami pływającymi, pogłębiarkami, łowczymi statkami rybackimi, jednostkami inspekcyjnymi, *offshore*, etc.

info: [www.mbvneptunes.nl](http://www.mbvneptunes.nl),  
<http://tinyurl.com/3dkl7r>

### Sleepbootdagen Zwartsluis

01-03 - Zwartsluis, Holandia

Jeszcze jedne „dni holowników”, a w programie m.in. możliwość zwiedzania holowników (głównie historycznych), morski „pchl i targ” i parada jednostek pływających.

info: [www.sleepbootdagen.com](http://www.sleepbootdagen.com)

### OTC 2007

05 -08 - Reliant Center, Houston, USA

Targi i konferencja technologii offshore.

info: [www.otcnet.org/2008/](http://www.otcnet.org/2008/)

### Największy klub shiploverów

09-11- Hotel, Harwich, Wielka Brytania

Największe w świecie stowarzyszenie miłośników statków - World Ship Society - i okrętów zaprasza swoich członków (także przyszłych) na 61. już, walne zgromadzenie.

### Havendagen Vollenhove

09-12- Vollenhove, Holandia

Festyn morski i zlot jednostek pływających.

info: [www.havendagen.com](http://www.havendagen.com)

### Portowe urodziny

9-12 - Hamburg, Niemcy

Znakomity, prawdziwie morski festiwal. Parady jednostek pływających i możliwość ich zwiedzania lub przepłynięcia się niektórymi z nich, pokazy ratownictwa morskiego, jarmark morski, etc. (w urodzinach portu uczestniczy zwykle ponad 300 jednostek pływających różnego rodzaju i wielkości, ok. 35 samolotów i śmigłowców oraz ponad 500 wystawców).

Wśród spodziewanych na urodzinach gości ma być m.in. rosyjski żaglowiec *Kruzenshtern*, niemieckie fregaty *Lübeck* *Mecklenburg-Vorpommern* oraz niszczyciel min *Fulda*. Nie zabraknie tradycyjnego *Schlepperballett* – „baletu holowników” (które będą kręcić piruety przy dźwiękach walca), zaplanowanego na sobotę, 10 maja, na godz. 18.00.

info: [www.hafengeburtstag.de](http://www.hafengeburtstag.de)

### W obłokach pary

16-18 - Dordrecht, Holandia

Największy w Europie zlot entuzjastów wszelkich pojazdów o napędzie parowym – „Dordt in Stoom” - odbędzie się już po raz 13. w dniach 17 i 18 maja. Organizatorzy spodziewają się 250 000 gości i uczestników. Wstęp na imprezę jest wolny.

W przeddzień „zlotu w obłokach pary”, w piątkowy wieczór, 16 maja, na rzece odbędzie się wielka parada jednostek pływających. Będzie można ją

oglądać od Groothoofd do Merwekade w godzinach 20.00-21.30.

info: [www.dordtinstoom.nl](http://www.dordtinstoom.nl)

### Charleston Maritime Festival

16 -18 - Charleston, South Carolina, USA

Festiwal morski, m.in. ze zlotem old-timer'ów.

info: [www.charlestonmaritimefestival.com](http://www.charlestonmaritimefestival.com)

### Europejski Dzień Morza

20 - Europa i Polska

„Europejski Dzień Morza” został zapowiedziany po raz pierwszy przez Joe Borgia, komisarza ds. polityki morskiej i rybołówstwa Unii Europejskiej. Głównym celem obchodów jest uwydatnienie wszystkich relacji wiążących zagadnienia i działania w gospodarce morskiej w Europie” - czytamy w oficjalnym komunikacie z Ministerstwa Infrastruktury, któremu dziękujemy za przesłanie zapowiedzi imprez morskich. O konkretach jednak niczego, jak dotąd, nie wiadomo.

info: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/events\\_en.html](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/events_en.html)

(pod tym adresem - informacje także o innych europejskich imprezach związanych z gospodarką morską).

### Więcej niż cztery kółka na wodzie

20-22- Svenska Massan, Geteborg, Szwecja

RORO Exhibition - największa i najważniejsza impreza targowa, połączona z konferencją, poświęconą żegludze ro-ro i promowej oraz technologii przeladunku poziomego (ładunków tocznych).

info: [roroex.com](http://roroex.com)



Urodziny portu w Hamburgu.

Fot. Hamburg Messe und Congress GmbH

### Zlot oldtimerów

22 -25 - Ostenda, Belgia

Oostende voor Anke - zlot replik oraz małych i średnich żaglowców.

info: [www.oostendevooranker.be](http://www.oostendevooranker.be)

### Otwarta kolebka holowników

24, godz. 09.00-17.00

- Lingehaven-Gorinchem, Holandia

Open Havendag - dzień otwarty portu Gorinchem (miasto jest siedzibą konserwu stocznioowego i zna-



nego budowniczego holowników - Damen) - festiwal dla uczczenia spuścizny morskiej i technicznych zabytków Gorinchem. Jarmark, koncerty, pokazy sportów wodnych, zlot i pokazy historycznych i współczesnych jednostek pływających. W „dniu otwartym” Gorinchem kursować będzie autobus wodny na trasie Dordrecht-Sliedrecht-Gorinchem.

info: [www.gorinchem.nl](http://www.gorinchem.nl)

oraz [www.veerdienstgorinchem.nl/openhavendaggorinchem.htm](http://www.veerdienstgorinchem.nl/openhavendaggorinchem.htm)

### Tydzień Morza

24-31 Leiden, Holandia

Week van de Zee 2008 - imprezy sportowe i rekreacyjne oraz artystyczne, m.in.: pokazy ratownictwa morskiego.

info: [www.weekvandezee.nl](http://www.weekvandezee.nl)

### Sojusze dla postępu pod żaglami

25 -28 - Ostenda, Belgia

Szosta już edycja międzynarodowej konferencji morskiej organizowanej przez International Council of Marine Industry Associations (chodzi o branżę związaną z jachtingiem, marinami i sportami wodnymi).

info: [www.imc2008.com](http://www.imc2008.com)

### Gościenna Gwiazda Polarna

25 - Lloyd-Werft Bremerhaven,

Bremerhaven, Niemcy

Dzień otwarty (z okazji 25-lecia statku) na niemieckim lodolamaczu naukowo-badawczym zorganizowany przez jego armatora - Alfred-Wegener Institut für Polarund Meeresforschung.

info: [www.awi.de/en/news/events/detail/item/open\\_ship\\_25\\_jahre\\_polarstern/](http://www.awi.de/en/news/events/detail/item/open_ship_25_jahre_polarstern/)

### Morscy muzealnicy

29 -30 - CMM, Gdańsk, Polska

IX Konferencja Polskiego Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego zorganizowana przez gdańskie Centralne Muzeum Morskie przebiegać będzie pod hasłem: „Lokalna społeczność a muzeum. 50-lecie powołania Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku”.

info: [www.cmm.pl](http://www.cmm.pl)

### Zarządzanie portami XXI wieku

29 -30- Hamburg, Niemcy

Konferencja Europejskiej Organizacji Portów Morskich (ESPO - ) zatytułowana „Governing 21st Century Ports”.

info: [www.espo.be](http://www.espo.be)

### V Bałtycki Festiwal Nauki

29.05 -01.06 – m.in. uczelnie Trójmiasta i Skwer Kościuszki w Gdyni, Polska

Pełny program tegorocznego festiwalu nie jest jeszcze znany, ale już teraz zachęcamy do przestudiowania ciągle wydłużającej się listy imprez i otwartych wykładów na witrynie:

[www.festiwal.gda.pl](http://www.festiwal.gda.pl)

### The Docklands Maritime Festival

29 .05-02.06 – Dublin Docklands, Dublin, Irlandia  
Zlot tall ships, teatr uliczny z motywami morskimi, koncerty, etc.

info: <http://www.dublindocklands.ie/index.jsp?1nID=94&nID=302>, [www.ddda.ie](http://www.ddda.ie)

### Tam, gdzie już nie ma stoczni

30.05 -01.06 - Hafen Vegesack, Bremen, Niemcy

29. edycja festynu Vegesacker Hafenfest w dzielnicy, która dawniej była znaczącym ośrodkiem stoczniowym. Impreza ogólnie „kulturalno-rekreacyjna”, z koncertami muzycznymi np., ale nie pozbawiona akcentów morskich (np. zlotów oldtimer'ów czy pokazów jednostek pływających)

info: [www.hafen-vegesack.de](http://www.hafen-vegesack.de)

### Portowy festiwal w głębi lądu

31.05-01.06 - Bruksela, Belgia

Bruksela jest portem śródlądowym, który może przyjmować statki (także morskie) o nośności do 4500 t, a w roku 2006 przeładował ok. 4,2 mln ton towarów. Nie dziwi więc doroczny festiwal portowy Fête du Port de Bruxelles, pełen atrakcji - od regat żeglarskich po wystawy modeli statków i okrętów, czy udostępnione do zwiedzania okręty Belgijskiej Marynarki Wojennej, szantowiska, rodzinne konkursy i festyny.

info: [www.feteduport.be](http://www.feteduport.be),

[www.portdebruxelles.irisnet.be/code/en/news\\_07\\_07.htm](http://www.portdebruxelles.irisnet.be/code/en/news_07_07.htm)

### Dni Morza po estońsku

maj - Tallin, Estonia

Tallinn Sea Days organizowane przez Estonian Maritime Museum w „Museum Port” Tallina.

info: [www.meremuuseum.ee](http://www.meremuuseum.ee)

## CZERWIEC

### Dzień flagi - Vlaggetjesdag

7 - Scheveningen, Holandia

„Dzień flagi” (nazwę zawdzięczający przystrojonym w galę banderową statkom), to rybacki zlot statków i ludzi morza, połączony z degustacją „pierwszego śledzia” w sezonie. Przejazdźki na statkach rybackich i holownikach dla publiczności, wystawa modelarstwa okrętowego, jarmark, festyn, występy artystyczne.

info: [www.vlaggetjesdag.com](http://www.vlaggetjesdag.com)

**Seawork 2008 International**

10 -12 - Canary Islands Fruit Terminal, Port of Southampton, Anglia

Konferencja i targi poświęcone roboczym jednostkom pływającym, pokazy statków i łodzi na wodzie.

info: [www.seawork.com](http://www.seawork.com)

**Final regat Tall Ships' Races 2008**

18 -21 - Waterfront, Liverpool, Merseyside, Wielka Brytania

Wielka flotylla żaglowców odwiedzi Liverpool w roku, w którym to portowe miasto pełni honory Europejskiej Stolicy Kulturalnej. Największe żaglowce, klasy A, cumować tam będą w basenach portowych Wellington i Sandon Half Tide Docks. Jednostki klas B,C i D znajdują miejsce w basenach Albert, Canning oraz Canning Half Tide Dock.

info: [www.liverpool08.com/thetallshipsraces2008](http://www.liverpool08.com/thetallshipsraces2008)

**Fairplay Cup**

19 - Port Solent, Wielka Brytania

Regaty żeglarskie o puchar tygodnika „Fairplay”; jachty obsadzane są głównie przez żeglugowców, shipbrokerów i dziennikarzy morskich.

info: [www.fairplaycup.co.uk](http://www.fairplaycup.co.uk)

**Elburg in de ban van de sleepboot**

19 -21 - Elburg, Holandia

Złot małych i zabytkowych holowników.

info: [www.sleepbootdagenelburg.nl](http://www.sleepbootdagenelburg.nl)

**ITS 2008**

19-23 - Suntec, Singapur

Dni holowników dla fachowców. Konferencja ITS Convention (ITS - International Tug & Salvage) w Singapurze.

info: [www.tugandsalvage.com](http://www.tugandsalvage.com)

**Morski weekend**

20 -22 - Bremerhaven, Niemcy

Festyn (m.in. z jarmarkiem morskim) dla wszystkich zainteresowanych sprawami morskimi.

**Trawler Race & Quay Festival**

21 - Brixham Harbour i zatoka, Torbay, Wielka Brytania

Festyn portowy i wyścigi trawlerów rybackich.

**Kieler Woche**

21 -29 - Kilonia, Niemcy

Jedna z największych w świecie cyklicznych imprez morskich zgromadzi w tym roku, według przewidywań organizatorów 5000 żeglarzy z 50 krajów. Kręcić się będzie głównie wokół żeglarstwa pod wszelkimi postaciami (40 imprez, ponad 400 startów w regatach wielu klas).

info: [www.kieler-woche.de](http://www.kieler-woche.de)

**10. jubileuszowe targi Balt Military Expo**

25 -27 - Gdańsk, Polska

Dedykowane Marynarce Wojennej RP oraz innym

rodzajom wojsk, a także formacjom MSWiA. Ich celem jest prezentacja najnowocześniejszych rozwiązań technicznych, uzbrojenia, sprzętu oraz wyposażenia, służących obronności, bezpieczeństwu oraz ratownictwu na morzu i wybrzeżu.

info: [www.baltmilitary.pl](http://www.baltmilitary.pl)

**Nasze Dni Morza**

28 - Władysławowo, Polska

W tym roku polskie Dni Morza organizowane będą już po raz 76. Centralne obchody zaplanowano we Władysławowie. Należy się spodziewać przede wszystkim akcentów związanych z rybołówstwem. Próżno jednak szukać (na 4 miesiące przed wydarzeniem) programu imprez na oficjalnej witrynie [www.gminy Władysławowo](http://www.gminy.Wladyslawowo.pl):

[www.wladyslawowo.pl](http://www.wladyslawowo.pl)

**Mini-statki**

25 .06-29.08 - Statek-muzeum *Dar Pomorza*, Gdynia, Polska

XV Ogólnopolska Wystawa - Konkurs Modeli Kartonowych, Plastikowych, Miniaturowych Statków, Okrętów i Żaglowców oraz Dioram Morskich zorganizowana przez Centralne Muzeum Morskie i Ligę Obrony Kraju.

info: [www.cmm.pl](http://www.cmm.pl)

**Havendagen Terneuzen**

27-29 - Terneuzen, Holandia

Festyny i jarmarki morskie, dni otwartych bram w porcie, złoty jednostek pływających uzupełniane są o takie atrakcje, jak np. przejażdżki holownikami firmy holowniczej Multtraship Towage & Salvage lub loty helikopterem nad portem i kanałami.

info: [www.havendagen-terneuzen.nl](http://www.havendagen-terneuzen.nl)

**Belfast Maritime Festival**

27-29 - Belfast (rejon Clarendon Dock i Queen's Quay), Irlandia Północna

Festiwal morski m.in. z udziałem „ships” - wielkich żaglowców.

info: [www.belfastcity.gov.uk/maritimefestival/index.asp](http://www.belfastcity.gov.uk/maritimefestival/index.asp)

**Dni Morza u sąsiadów**

**czerwiec** - Praga, Czechy oraz Bratysława, Słowacja

Każdego roku w czerwcu, Departament Transportu Morskiego Ministerstwa Infrastruktury, we współpracy z ambasadami RP na Słowacji i w Czechach organizuje spotkanie przedstawicieli polskich portów morskich i przedsiębiorstw gospodarki morskiej z eksporterami słowackimi i czeskimi. Impreza nie ogranicza się jedynie do Czech i Słowacji. W spotkaniach biorą udział również reprezentanci eksporterów i ambasady Ukrainy, Węgier i Austrii.

Organizujesz morską imprezę  
lub słyszałeś o niej?

Czekamy na informacje:

[sekretariat@naszemorze.com.pl](mailto:sekretariat@naszemorze.com.pl)

PŻM na fali koniunktury

# Masowe wzrosty



Masowiec typu cape-size  
(174 093 t nośności).

Rok 2007 był kolejnym, rekordowym w przewozach Polskiej Żeglugi Morskiej. 65 masowców i 3 zbiornikowce PŻM przewiozły w tym czasie 27,2 mln ton ładunków, czyli o 600 tys. ton więcej niż w roku poprzednim (26,6 mln ton). Ostatnio tak dobry wynik szczeciński armator uzyskał 24 lata temu - w 1984 roku. Wtedy jednak flota PŻM liczyła ponad 120 statków i miała prawie milion ton tonażu całkowitego więcej.

Przy okazji, warto skomentować kwestię wielkości floty polskich armatorów. Rzadko się o tym mówi, ale nie da się ukryć, że w PŻM flota „stopniała” zaledwie o ok. 1/3 pod względem łącznej nośności i liczby statków. Firma przetrwała polski kryzys i okres burzliwych przemian końca lat 80. i początku 90. w stosunkowo niezłej formie. Stało się tak dzięki dobremu zarządzaniu, dyscyplinie pracy i uniknięciu wypaczeń prywatyzacji, do których doszło u innych armatorów. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe, z PLO na czele, nie miały tyle szczęścia, ani do kwalifikacji, kompetencji, a nawet, w niektórych przypad-

kach, uczciwości swoich pracowników, zwłaszcza w zarządach firmy.

## Co zostało z tamtych lat ...

W PLO, które miało w „najlepszych czasach” jeszcze więcej statków niż PŻM, większość z tego wielkiego kapitału została roztrwoniona. Do czasów, kiedy sytuacja zaczęła się normować i, miejmy nadzieję, ostatecznie stabilizować, pozostało zaledwie kilka statków.

W POL-Lewancie (wydzielonym z PLO w 1993 r., ale nadal należącym do tej państwowej firmy\*) jest, niecała już, seria statków typu ro-ro (*Żerań, Tychy,*

*Chodzież, Włocławek*). POL-Lewant, mimo dość stabilnej od kilku lat sytuacji, dotychczas nie zdobył się na inwestycje w nowy tonaż, ani w planowaną kilka lat temu modernizację i przedłużenie statków z serii „miast”.

Z kolei w prywatnej firmie Euroafrica, powstałej w 1991 roku na bazie majątku szczecińskiego oddziału Polskich Linii Oceanicznych (to praktycznie jedyna prywatyzacja części PLO, która zakończyła się sukcesem i nie prowadziła do zaniku floty) czasy gospodarki socjalistycznej w Polsce pamiętają ro-ro *Inowrocław* oraz promy *Mikołaj Kopernik* i *Jan Śniadecki*.

Mogłoby się wydawać, że skoro tak niewiele statków z „dawnych czasów” pozostało we flotach firm powstałych na gruzach dawnego PLO (sprzed 1989 roku), resztę stanowią statki znacznie nowsze, nawet jeśli kupowane z drugiej ręki. Niestety, żadna z firm - spadkobierców PLO - nie zbudowała nowego, specjalnie zamówionego dla siebie, statku, a jednostki kupowane z drugiej ręki na ogół nie grzeszą młodością (nierazko pływały w PLO, później dla kolejnych obcych armatorów).

### Duża flota, większe przewozy

Wróćmy jednak do najnowszych wyników przewozowych naszego największego armatora - Polskiej Żeglugi Morskiej. Jak nas poinformował Krzysztof Gogol, doradca dyrektora naczelnego PŻM ds. mediów i rzecznik prasowy PŻM, przyczyn tak dobrych wyników przewozowych jest kilka. Przede wszystkim wzrosła efektywność pracy statków PŻM - mniej jest rejsów balastowych (z pustymi ładowniami), skróciły się także trasy przewozowe.

W minionym roku podstawowym ładunkiem przewożonym przez polskie masowce był węgiel, który stanowił ok. 30 proc. ogólnego wolumenu przewozów. Niestety, nie było to polskie „czarne złoto” - surowiec pochodził głównie z portów rosyjskich i łotewskich i był przewożony na stosunkowo krótkich trasach, na zachód Europy.

Węgiel jest tradycyjnym ładunkiem przewożonym przez Polską Żeglugę

Morską od chwili powstania przedsiębiorstwa w 1951 roku. Stąd wzięła się również charakterystyczna kolorystyka statków szczecińskiego armatora - czarne kadłuby i czarne kominy.

W latach 80. i 90. po znacznym zmniejszeniu ładunków polskiego handlu zagranicznego dostarczanych na masowce PŻM, w strukturze przewozowej zaczęło dominować zboże, przewożone głównie na kontynent z obu Ameryk. Aktualnie w ładowniach statków PŻM znów dominuje węgiel.

Szczegółowo struktura przewiezionych przez PŻM ładunków przedstawia się następująco:

Przewozy PŻM [mln ton]		
Grupa ładunkowa	2007	2006
węgiel	9,3	8,2
zboże	4,9	4,4
fosforyty	1,8	1,6
nawozy	1,6	1,3
inne (np. minerały)	1,0	1,1
siarka	0,5	0,7
wyroby stalowe	0,5	0,6
płynna siarka	0,4	0,6
ruda żelaza	0,1	0,6
złom	0,06	0,1
czartery	7,1	7,5

W podróżach typu *time-charter* (kontrahent wynajmuje statek wraz z załogą dla przewozu własnych ładunków na określony czas) w całym ubiegłym roku przewieziono 7,1 mln ton ładunków (w 2006 - 7,5 mln ton).

Zdecydowaną większość (91,6 proc.) stanowiły towary przewożone pomiędzy

portami obcymi - tzw. *cross trade*. Na pozostałe ok. 8 proc. złożyły się ładunki polskiego handlu zagranicznego - 64 proc. w imporcie i 36 proc. w eksporcie.

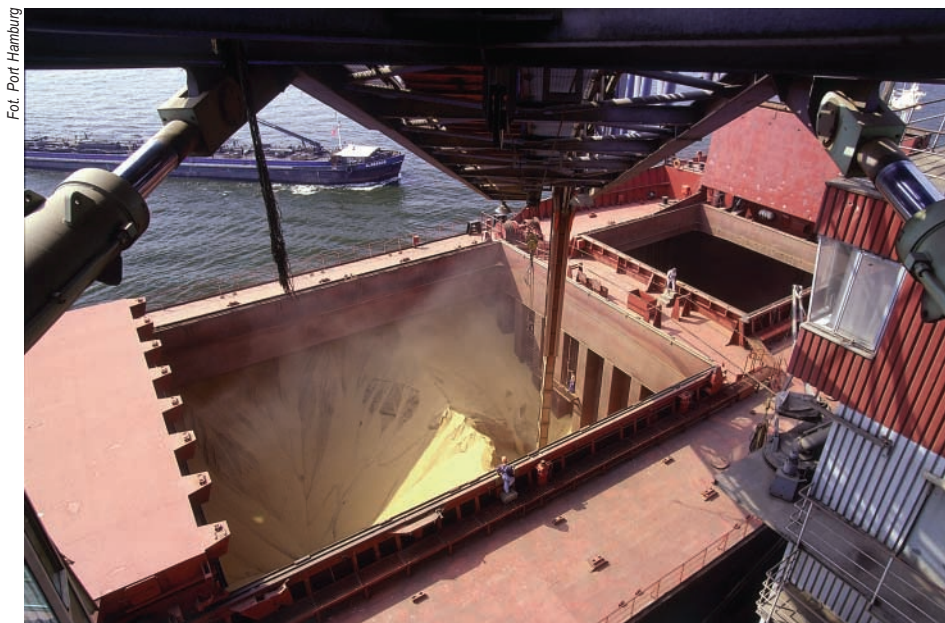
PŻM pozostaje jedynym polskim armatorem, który działa globalnie. Jeśli chodzi o geografie zatrudnienia statków PŻM w 2007 - obejmowała całą kulę ziemską. W statystykach wyładunku i załadunku towarów na statki Polskiej Żeglugi Morskiej przodowały następujące kraje: USA - 5,9 mln ton (głównie załadunek zboża w Nowym Orleanie), Łotwa 4,4 mln ton (głównie Ryga i załadunek węgla), Wielka Brytania - 4,0 mln ton (głównie wyładunek węgla w porcie Tyne), Niemcy - 3,8 mln ton (wyładunek węgla w Bremen i Nordenham). W polskich portach (przede wszystkim Police i Gdańsk) wyładowano i załadowano na statki Polskiej Żeglugi Morskiej w ubiegłym roku łącznie 2,5 mln ton ładunków. Siarkowce operują często w rejonie Dalekiego Wschodu.

### Odnowa na kilku frontach

PŻM realizuje program odnowy tonażu. Obecnie zakontraktowanych jest 28 statków. Są to 38-tysięczniki ze stoczni Xingang, z których pierwsze trzy wejdą do eksploatacji już w tym roku (maj, wrzesień i grudzień). Łącznie stocznia wybuduje dla PŻM 10 statków o nośności po 37 600 t (ostatnie dostawy - maj i lipiec 2010 r.). Z kolei osiem 30-tysięczników (jeziorowców) dostarczy chińska stocznia Mingde (pierwszy w czerwcu 2009 r., ostatni planowany na sierpień 2011 r.). Obok wymienionych, flotę PŻM w kolejnych latach zasilą także cztery *panamaxy* (80 tys. ton nośności) z chińskiej stoczni New Times Shipbuilding (dostawa pomiędzy majem 2010 r. i kwietniem 2011 r.) oraz cztery *kamsarmaxy* (82 tys. ton) z japońskiej stoczni Tsunishi z grupy stoczniowej Mitsui (pierwszy w grudniu 2012 r., reszta w 2013 r.).

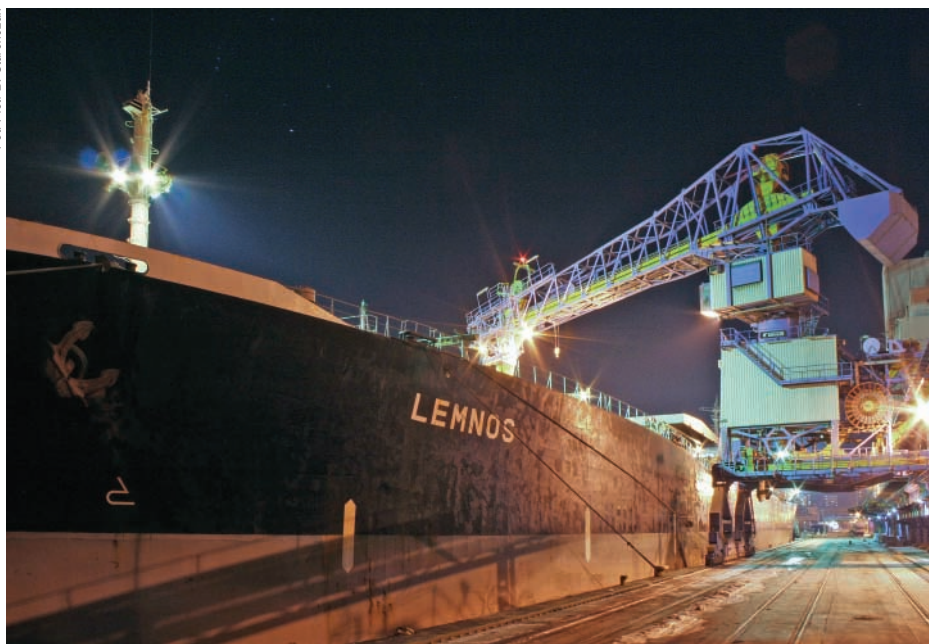
Obok inwestycji stoczniowych w sektor masowców, PŻM konsekwentnie rozwija swoją działalność promową. W tym celu armator zakontraktował w Stoczni Szczecińskiej Nowej dwa promy typu *ropax*, o których już na łamach „Naszego MORZA” pisaliśmy. *Piast* i *Patria* - bo tak będą się nazywały jednostki wybudowane przez polską stocznie - wejdą do eksploatacji, odpowiednio, w październiku 2010 i w kwietniu 2011 r.

PŻM bada obecnie rynek i poszukuje stoczni pod kątem budowy grupy jednostek o nośności 17 000 t.



Załadunek w porcie w Hamburgu.

Fot. Piotr B. Starzeńczak



**Masowiec Lemnos pływa pod banderą cypryjską. Ma ponad 240 metrów długości, 41 metrów szerokości, maksymalne zanurzenie prawie 13 metrów. Tonaż brutto - 49 894 GT.**

## Druga młodość statków

Niezależnie od zakupu nowych jednostek, PŻM prowadzi intensywną działalność remontową, dotyczącą tonażu znajdującego się w eksploatacji. Jeśli chodzi o rynek remontowy, z którego korzysta, składa się on przede wszystkim ze stoczni krajowych - głównie stoczni Remontowa SA, która dysponuje obecnie największym potencjałem remontowym na Bałtyku oraz szwedzkiej stoczni Gryfia SA. Przy tak dużej flocie (ponad 70 statków) armator korzysta jednak także ze stoczni rumuńskich (w Konstancy i Mangalii) oraz ukraińskich (w Iliczewsku i Kerczu). Na 2008 rok PŻM zaplanowała wiele remontów klasyfikacyjnych. Obecnie prowadzone jest rozeznanie rynku stoczniowego. W kręgu zainteresowania jest 15 zakładów - w tym stocznie chińskie (najtańsze przy dużych remontach).

## Przyrost na świecie

Wysokie koszty frachtu powinny, po osiągnięciu „masy krytycznej”, zacząć odstraszać właścicieli ładunków i zredukować popyt na usługi przewozowe. Z drugiej strony - jeśli stocznie mają wypełnione portfele zamówień i przebijają w klientach, korzystając z - zapewnionego im przez rynek - prawa do utrzymywania wysokich cen statków, to armatorzy powinni ochłonąć z gorączki zakupowej i zmniejszyć zainteresowanie nowymi statkami, a co za tym idzie, zmniejszyć popyt na produkty stoczni. Można więc sądzić, że najlepszym lekarstwem na wysokie ceny, są... wysokie ceny. Jeśli tak, to działało ono ostatnio bardzo powoli. Podobnie „mało skuteczny” okazał się „straszak” w postaci dość szybkiego przyrostu floty, wieszczącego - potencjalnie - dużą nadpodaż tonażu.

Do końca roku 2007 rynek został zasilony ponad tysiącem nowych statków od chwili, gdy we wrześniu 2003 roku „podniósł” się znacząco zmierzając do poziomu z ostatnich miesięcy.

Spora dawka świeżego tonażu najwyraźniej nie ostudziła masowcowej gorączki. Wręcz przeciwnie - niedawno mieliśmy do czynienia ze stawkami aż 220 000 USD za dzień, przy czarterze dużego masowca (*cape-size*).

Co więcej - dostawy nowych statków na rynek jeszcze się zwiększają. Byliśmy ostatnio świadkami okresu najaktywniejszej kontrakcji nowych masowców w historii żeglugi. W lutym 2007 roku w stoczniowych portfelach zamówień było niewiele ponad 900 statków przewidywanych do zdania przez stocznie w latach 2008-2011. Zaledwie trzy kwartały później było ich już ponad 2300! Oznacza to, że do każdego z 10 obecnie eksploatowanych masowców dołączy w ciągu najbliższych czterech lat 5 nowo zbudowanych. W niektórych sektorach rynku będzie jeszcze „lepiej”. Do każdej czwórki pracujących teraz masowców typu *cape-size*, dołączą trzy nowe.

## Praktyczna przebudowa

Jeżeli chodzi o *cape-size*, 50-60 armatorzy odbiorą ze stoczni w tym roku. To niewiele, w porównaniu do ponad 260 (i ta liczba nadal rośnie) spodziewanych do zdania w samym 2010 roku. Widocznie armatorom bardzo się spieszy. Dlatego „małą” liczbę statków, które otrzymają przed rokiem 2010, chcą sobie częściowo „zrekompensować” przebudowami, co generuje spory biznes dla wielu stoczni remontowych.

Rozwiązaniem są... zbiornikowce pojedynczopozycyowe. Według analityków i komentatorów rynku z tygodnika „Fair-play”, pod koniec ubiegłego roku w przebudowach ze zbiornikowców (lub zamó-

## Zamówienia na masowce (wg stanu z 30 stycznia 2008)

	2008 (przekazane)	2008*	2009	2010	2011	2012	2013 i później	łącznie zamówionych
VLOC		12	15	20	36	19	4	102
cape-size	1	42	127	223	89	11	1	492
small cape		17	58	122	98	14		309
panamax	3	93	98	143	77	14	2	425
supramax	5	187	276	295	151	32	3	941
handysize		135	205	195	115	35		685
razem	9	486	779	998	566	125	10	2954

\* łącznie z opóźnionymi statkami, które miały być przekazane w 2007 roku.  
VLOC - powyżej 220 000 t nosności; cape - 120-219 tys. t; small cape - 83-120 tys. t;  
panamax - 60-80 tys. t nosności; supramax - 40-60 tys. t; handysize - 24-40 tys. t.

wieniach na takowe) były już trzy panamaxy, 10 statków klasy *cape-size* 26 wielkich rudowców (VLOCs - *very large ore carriers*). Obecnie ta lista jest dłuższa. Po morzach i oceanach pływają jeszcze, w granicach prawa „niedobitki” floty zbiornikowców pojedynczo-poszyciowych. Planowe wycofywanie ich z eksploatacji przyspieszone zostanie właśnie zapotrzebowaniem na masowce oraz kolejnym spektakularnym pogorszeniem reputacji za sprawą wypadku *Hebei Spirit*, będącego sprawcą dużego rozlewu olejowego u wybrzeży Korei Południowej. Jednopożyciowce sprzed roku 1990 prawdopodobnie nie są już warte inwestycji w przebudowę. Jednak to pozostawia jeszcze 110 potencjalnych młodszych kandydatów do przebudowy na duże masowce. Jedna taka przebudowa kosztuje (w stoczniach chińskich) ok. 30 mln USD i trwa zaledwie od 6 do 9 miesięcy. Armator dostaje statek gotowy do zarabiania prawie natychmiast, za nowy zapłaciłby ok. 100 mln USD. Według szacunków „Fairplay” od 14 do ok. 20 bardzo dużych masowców przebudowanych ze zbiornikowców wejdzie do eksploatacji w ciągu bieżącego roku (głównie w drugiej jego połowie). Oznacza to, że w sektorze *cape-size* na rynku pojawi się w tym roku ok. 40-50 proc. więcej statków przebudowanych niż nowych.

### Podaż i popyt

Czy rynek da radę (bez załamania) zaabsorbować tak wielkie, wręcz niepokojące, ilości nowego tonażu?

Trzeba się przyjrzeć drugiej stronie równania, w którym występują podaż i popyt. Według banku inwestycyjnego Macquarie, w tym roku cena kontraktowa rudy żelaza ma wzrosnąć nawet o 50 proc., a już wzrosła o ok. 180 proc. w ciągu ostatnich pięciu lat. To spowodowało uczestników rynku po stronie wydobycia i dostaw do budowy nowych kopalni i terminali. Wymaga ona czasu, ale pierwsze takie projekty właśnie wchodzi w fazę rozruchu. Dla przykładu w Australii projekty o łącznej wydajności 80 mln t / rok miały wejść do eksploatacji od IV kwartału 2007 do końca 2008 roku. A nie można zapomnieć o wzroście wydobycia i eksportu w Brazylii, Afryce Południowej i innych regionach. Te nowe, dodatkowe ilości rudy na rynku trzeba będzie jakoś przewieźć.

Wszystko wskazuje bowiem na to, że główni odbiorcy rudy żelaza (z Chinami na czele) będą ich potrzebowali.

## Główne klasy wielkości / rynkowe masowców

Odmiana masowca	Wymiary	Nośność
mały	LOA do ok. 115 m	do ok. 10 000 t
handysize	T do ok. 10 m	10 000 ÷ 35 000 t
handymax	LOA maks. 190 m [1]	35 000 ÷ 55 000 t
panamax	B = 32,20÷32,30 m oraz LOA maks. 225 m [2] lub LOA maks. 289,60 m (950 stóp) [3] oraz T maks. 12,04 m [4]	60 000 ÷ 80 000 t
cape-size	B do ok. 43÷45 m dla statku o nośności 90 000 ÷ 180 000 t	80 000 ÷ 200 000 t
VLBC (very large bulk carrier)	LOA ponad 300 m	powyżej 200 000 t
ULBC (ultra large bulc carrier)		powyżej 300 000 t

## Przykłady pod-klas masowców

<b>supramax</b>	od ok. 45 000 do 60 000 t nośności
<b>kamsarmax</b>	panamax o nośności ok. 82 000 t, długość zwiększona do LOA = 229,00 m (dopasowanie do portu Kamsar w Gwinei Równikowej)
<b>dunkirkmax</b>	„duży capesize” o nośności ok. 175 000 t, LOA maks. = 289,00 m, B=45 m (dopasowanie do śluzy we wschodnim porcie Dunkierka)
<b>newcastlemax</b>	185 000 t nośności, T maks. = 47,00 m (dopasowanie do australijskiego portu Newcastle)
<b>setouchmax</b>	„duży capesize” o nosności 205 000 t ze stosunkowo małym zanurzeniem konstrukcyjnym 16,10 m i LOA maks. = 299,90 m (dla portów nad Morzem Setouch w Japonii)
<b>VLOC</b>	bardzo duży rudowiec, o nośności powyżej 200 000 t

Uwaga: terminy takie, jak *suezmax* i *afamax* dotyczą zbiornikowców, nie masowców. Definicje poszczególnych odmian i klas wielkości masowców różnią się w zależności od źródła. Dla przykładu duży shipbroker BRS kategoryzuje statki (przy publikowaniu informacji rynkowych) następująco:  
*cape-size* - nośność 83 000 do ponad 200 000 t;  
*panamax* - 60 000 do 83 000 t;  
*supramax* - 40 000 do 60 000 t.  
 LOA - długość całkowita; T - zanurzenie; B - szerokość konstrukcyjna

<sup>1</sup> historycznie ustalone w odniesieniu do japońskich portów i terminali

<sup>2</sup> ustalone w odniesieniu do portów

<sup>3</sup> ustalone w odniesieniu do długości komory w śluzie Kanału Panamskiego

<sup>4</sup> przy przejściu przez Kanał Panamski

Sektory *panamax* i *cape-size* w światowych morskich przewozach ładunków masowych wzrosły o 100 milionów ton w ciągu roku 2003, skokowo inaugurując „wysoki rynek”, trwający do dzisiaj. W następnych latach przewozy wzrastały po ok. 90 mln ton. Wahania rynku zależały raczej od fluktuacji po stronie popytu na usługi przewozowe, a nie od „machinacji” po stronie podaży statków.

Popyt jest główną i pierwotną siłą regulującą rynek żeglugowy. Podaż jest wtór-

na i jest odpowiedzią armatorów na popyt ze strony właścicieli i nadawców ładunków, ale też może zniszczyć rynek, jeśli jest zbyt duża. Popyt, według większości analityków, utrzyma się na dobrym poziomie. Zaniepokojenie budzi druga strona medalu – podaż tonażu. Należy się spodziewać „dewastującego” napływu nowych statków na rynek, od 2009 roku, a być może wcześniej, jeśli pojawi się większa ilość projektów przebudów w sektorze *cape-size*. Ale czy na pewno światowy rynek tych no-

wych statków nie potrzebuje tak wielkiego, nie mającego precedensu, przyrostu floty masowców? Czy na pewno nie absorbują ich? Analitycy rynku nie są pewni i nie chcą przedstawiać jednoznacznych prognoz. Jednak Chiny mogą się stać źródłem dobrych wiadomości dla rynku po 2009 roku. Już raz pokazały, że nie jest tak, że coś się nie może zdarzyć tylko dlatego, że dotąd się nic podobnego nie zdarzyło. Może będziemy świadkami zjawiska bez precedensu również po stronie zapotrzebowania na usługi przewozowe masowców - nie spotykanego dotąd wzrostu światowego handlu stymulowanego głównie przez Chiny. To w dłuższej perspektywie...



Fot. Piotr B. Stareńczak

Wilson Malm zbudowany został w 1980 r. Długość 107 m, szerokość 15 m.

### Jest nieźle

A na razie - rynek ma się nieźle... Co prawda mieliśmy do czynienia ostatnio ze spadkami, ale większość obserwatorów jest zgodna, że jest to raczej dość silna, bo odsunięta w czasie (w stosunku do wcześniejszych prognoz) korekta rynku. Ostry zjazd stawek frachtowych jeszcze się nie rozpoczął.

Główny indeks Baltic Exchange BDI (Baltic Dry Index), oddający uśredniony poziom stawek frachtowych dla przewoźników węgla, rudy żelaza, cementu i m.in. cukru, stracił do końca stycznia 2008 aż 47 proc. od historycznego rekordu (11 039 punktów) ustanowionego w listopadzie ubiegłego roku, co w przypadku statków typu *cape* przekładało się na dzienne stawki czarterowe rzędu 200 000 USD.

George Economou z DryShips twierdzi, że rentowność nie ucierpi zbyt na

ostatnim spadku stawek frachtowych. I dodaje: - Nadal masowiec klasy *cape-size* będzie zarabiał przeciętnie ok. 90 000 USD na dzień, przy dziennych kosztach rzędu 6000 - 10 000 USD, stąd duży margines bezpieczeństwa utrzymania rentowności.

Przypomnijmy, iż praktycznie w każdym sektorze rynku masowców zanotowano w 2007 roku wzrosty. Był to w ogóle jeden z najlepszych okresów w historii żeglugi, a najlepszy dla armatorów masowców, na tle innych sektorów rynku żeglugowego. Nawet mimo rosnących cen paliw, zjadających pokaźną część przychodów.

Jednak na wzrostach indeksów frachtowych nie wszyscy zyskują. Czasem cieśzy się właściciel statku, innym razem jego klient. Zwłaszcza przy umowach długoterminowych. Można sobie wyobrazić biznesową rozpacz armatora, który na początku roku 2007 „odał” swój masowiec klasy

*cape-size* w trzyletni czarter przy stawce 40-50 tys. USD za dzień. Współczuć należy też armatorowi *panamax'a* wyczarterowanego na dwa lata z dzienną stawką nieco poniżej 30 000 USD...

### Rynek masowców

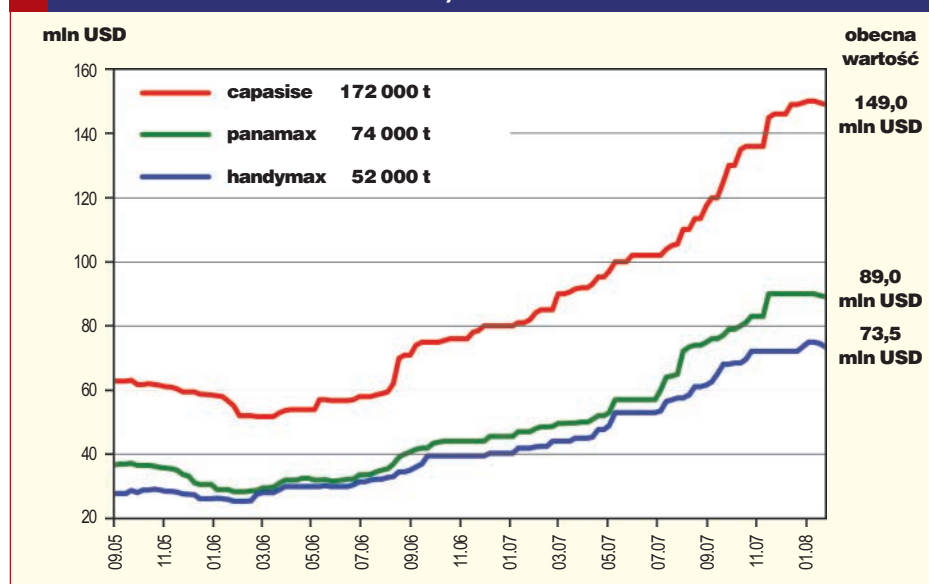
„Wysoki rynek” winduje ceny statków używanych. Dla przykładu masowiec kombinowany (OBO) *Sachuest* (o nośności 98 358 t, zbudowany jako *Berge Gdynia* 1986 roku w Stoczni Gdynińskiej, noszącej jeszcze wtedy imię Komuny Paryskiej) zmienił w 2000 r. właściciela za zaledwie 15 mln USD. W grudniu 2007 roku został sprzedany nie ujawnionemu armatorowi, za 35 mln USD.

Dodajmy jeszcze ciekawostkę - ta sama jednostka, w niecałe trzy miesiące po oddaniu do eksploatacji przez polską stocznię - w listopadzie 1986 r. została odsprzedana przez armatora, który ją zamówił, za... 12,75 mln USD (sic!). Pytanie za 1000 punktów - trzy miesiące wcześniej polska stocznia otrzymała za niego więcej czy mniej?...

Najnowsze komentarze analityków zawierają nadzieję graniczącą z pewnością, że zapotrzebowanie na masowce utrzyma się w roku 2008 na wysokim poziomie, mimo niedawnego dość mocnego spadku stawek frachtowych, który uważa się jednak za chwilowy, wbrew rosnącym obawom o pogłębienie się recesji w USA, mimo słabego dolara i wysokich cen ropy naftowej.

Piotr B. Stareńczak, rel

### Ceny masowców używanych od września 2005 do stycznia 2008 (statki 5-letnie)



\* W 1999 roku przedsiębiorstwo państwowe PLO zostało przekształcone w spółkę akcyjną, jednak udziały nadal należą w większości do państwa.



# Nowy rozdział okrętownictwa

**Stocznia, w której zbudowany został NS Challenger, z lewej dźwig Goliath**

W największej stoczni świata, HHI w Ulsanie, w Korei Południowej, zrewolucjonizowano przesuwanie świeżo wybudowanych statków. Tankowiec NS Challenger, ważący 20 400 ton przesunięty został na ponton wodujący metodą hydrauliczną.

Trzy lata temu, jedna ze szwajcarskich firm zajmujących się przesuwem gigantycznych modułów, zatrudniła mnie, jako kierownika zespołu, do odtworzenia od podstaw zapomnianego, opartego na hydraulice, rewolucyjnego systemu przesuwającego wielkie ciężary.

Miał być wprowadzony w życie w stoczni Hyundai Heavy Industries's Shipbuilding Division w Ulsanie w Korei Południowej, po raz pierwszy jednak użyty do przesuwu tak potężnej masy: 16 tankowców, z których każdy ważył 20 400 ton. System wymyślono i opatentowano w byłej NRD. Nigdy nie wypłynął na szersze wody. Tak naprawdę zainstalowano go tylko w międzynarodowym laboratorium fizyki CERN (Szwajcaria) i w jednej ze stoczni japońskich. Po zjednoczeniu Niemiec firma, która wymyśliła tę technologię, została przejęta przez zachodniego inwestora, system wyrzucono do lamusa, a jego twórcy przeszli na emeryturę.

Moja praca zaczęła się więc tak naprawdę od odszukania twórców i przekonania ich do przekazania wiedzy i doświadczenia. Z jednej strony prezento-

wałem koreańskim inżynierom pracę systemu zainstalowanego w CERN, z drugiej przeszukiwaliśmy Europę wzdłuż i w szerz, by znaleźć producentów zdolnych do wykonania poszczególnych pod-

zespołów. Zaledwie garstka sprostała wymagom technicznym systemu. Niektórych trzeba było odrzucić ze względu na przyjęte wcześniej ograniczenia finansowe. W końcu poszczególne podzespoły zaczęły napływać do Szwajcarii, tu były składane, przechodziły testy, a następnie opakowane i opieczetowane wyruszały drogą morską do Ulsanu.

## Lego w Ulsanie

Dziewięć tygodni przed planowanym terminem przesuwu, wylądowałem w Ul-

**Dzień przejścia przez system ciężaru statku.**





**Tankowiec, niczym olbrzymi ssak wyciągnięty z wody i ustawiony na nabrzeżu.**

no w niej 100 milionów BRT rocznie. Sukces ten jest owocem kapitalnej współpracy prawie 25 tysięcy pracowników.

### Najdłuższy dzień

Zaczęła się bardzo intensywna praca, tym większa, iż czuliśmy na sobie presję koreańskich sukcesów. Statek, który mieliśmy przesunąć został zbudowany przez nich w dwa i pół miesiąca. Kiedy cały system został wreszcie zmontowany, zaczęła się próba generalna. Było to przejęcie z ustawionych pod statkiem przesł ciężaru całego tankowca na „nasze ramiona”. Brzmi to dość prozaicznie, jednak należy sobie wyobrazić, iż waga kadłuba nie jest jednolita. Należało wyrównać nacisk rufy (maszynownia i mostek), z dużo mniejszym naciskiem śródokręcia i dziobu, aby nie doprowadzić do skrzywienia całości konstrukcji. Nad tą częścią pracy czuwał, specjalnie dla nas napisany, program komputerowy. Podniesienie tankowca o około 15 centymetrów trwało prawie 4 godziny.

Następnego dnia zaczął się dla nas najdłuższy dzień... Może raczej należałoby powiedzieć najdłuższe dwa dni.



**System działa bez zarzutu, 152 moduły już utrzymują tankowiec.**

sanie, gdzie oczekiwał nas skompletowany osprzęt. Stocznia w Ulsanie z lotu ptaka przypomina plac zabaw wyłożony klockami Lego. Na długości 30 km wypełniony kolejnymi fazami poskładanych transportowców, tankowców, pływających rafinerii, wież wiertniczych, platform gazowych. A tam, gdzie nie każdy ma prawo wejść, widać okręty wojenne: niszczyciele, fregaty i łodzie podwodne. Obok placów montażowych stoi las potężnych, ponad stumetrowej wysokości

dźwigów Goliath, mogących unieść moduły do 1600 ton. Stocznia może się pochwalić perfekcyjną logistyką i organizacją pracy oraz świetnym systemem komunikacji. Efektem tego jest 15-procentowy udział tylko tej jednej stoczni w światowej budowie statków. Korea Południowa opanowała już 55 proc. rynku. Od powstania stoczni w roku 1972 wybudowano w niej 1170 statków dla 221 armatorów w 45 krajach. W 2005 roku, choć nieoficjalnie już w 2004, wodowa-

Najpierw statek został przesunięty o 100 metrów do krawędzi nadbrzeża. Zajęło nam to 18 godzin.

Do ostatniego momentu nie byliśmy pewni, czy cały manewr da się w ogóle przeprowadzić. Obok półwyspu koreańskiego przechodził tajfun, który choć szczęśliwie ominął nasz region, zebrał żniwo w Japonii, zaledwie 200 kilometrów od brzegów Ulsanu.

## 27 godzin później

Po krótkiej nocy zaczęła się najbardziej delikatna część operacji. Tankowiec zaczął być stopniowo przesuwany na ponton wodujący. Każdy gram statku opierającego się na pontonie, musiał być zrównoważony poprzez nabieranie wody morskiej do zbiorników wyrównawczych pontonu. Za tę część operacji odpowiadali Koreańczycy. My zaczęliśmy pracę o świcie i 27 godzin później zakończyliśmy przesuw pełnym sukcesem.

Dwa dni później, siedząc wieczorem na przybrzeżnej skale obserwowałem początek wodowania. Początek, ponieważ cały manewr i tutaj trwał kilka godzin.

Nasuwą się pytanie, jaka jest najważniejsza zaleta tego typu przesuwania. Otóż konwencjonalne systemy używane obecnie, wytwarzają 7-9 proc. tarcia powstającego podczas tradycyjnego przesuwania obiektów po torach teflonowych. Nasz system wytworzył tarcie poniżej 1 procenta. O Hyundaiu nie bez przesady



**Pełny sukces: NS Challenger wsunięty na ponton wodujący.**

dy napisano już kolejnego dnia w azjatyckich mediach, iż stworzył nowy rozdział w budownictwie okrętowym. Dzięki temu systemowi można w prawie nieograniczony sposób rozwinąć wydajność budowania na nabrzeżu. Jest to nieporównanie tańsze i dużo bardziej praktyczne niż suche doki.

Około 2025 roku taki system przesuwania będzie standardem na całym świecie. Do tego czasu nie patenty są granicą jego rozprzestrzenienia, jako że te dawno wygasły, a dostęp do tej garst-

ki ludzi, która nad systemem pracowała. Jego twórcy, niestety, już nie żyją.

### **Tekst i zdjęcia: Lech Walotek-Scheidegger**

Autor jest logistyką handlu zagranicznego, kierunek Azja Południowo-Wschodnia (Uniwersytet w Kolonii i Düsseldorfie, Politechnika w Krefeld) i elektroniką o specjalności elektrotechnika sterująca.

**Autor tekstu na tle rufy tankowca.**



**Skutery, podstawowy środek lokomocji w stoczni. Każdy zespół, zarówno stoczniovcy, jak i management ma swoje, by możliwie szybko dotrzeć do miejsca pracy, spotkań, ustaleń, czy kontroli.**

# Pierwszy po Bogu



**Piotr Radwański**  
prawnik

Sytuacja prawna kapitana statku morskiego wyróżnia się na tle innych form zwierzchnictwa. Wynika to ze specyfiki warunków, w jakich przychodzi działać kapitanowi, warunków zwiększonego ryzyka i odpowiedzialności, które wymagają wzmoczonej dyscypliny od wszystkich znajdujących się na statku osób. Aby tę dyscyplinę utrzymać, kapitan uzyskał niezwykle szeroki zakres praw i obowiązków, którego w żaden sposób nie można porównać z kompetencjami przełożonych w innych rodzajach działalności gospodarczej.

Morski statek handlowy jest przedsiębiorstwem zarządzanym przez kapitana, a należącym do armatora. Statki nie handlowe, wymienione w kodeksie morskim: naukowo-badawcze, sportowe, rekreacyjne czy pełniące specjalną służbę państwową (min. szkolne, celne, pilotowe), są natomiast statkami, na których kapitan również posiada szeroką władzę, jednakże nie w ramach prowadzenia przedsiębiorstwa. To, jak szeroki jest zakres kompetencji kapitana, znamionuje powiązanie jego funkcji z przepisami z zakresu prawa cywilnego, administracyjnego, karnego, pracy, międzynarodowego prawa morskiego, a nawet z międzynarodowy-

mi zwyczajami morskimi. Kapitan, biorąc pod uwagę te różnorodne źródła prawa, pełni cztery podstawowe funkcje:

- kierownika statku,
- ustawowego przedstawiciela armatora i osób zainteresowanych ładunkiem,
- przełożonego załogi,
- osoby uprawnionej do zastępstwa niektórych organów państwowych,

Serię artykułów o sytuacji prawnej najważniejszej osoby na statku, rozpoczynając od opisu niektórych kodeksowych praw i obowiązków kapitana jako kierownika statku.

## Kierowanie

Definicji kapitana statku próżno szukać zarówno w polskim prawie, jak i w większości ustawodawstw innych państw. Jedynie w konwencji STCW z 1978 r. zawarte jest ogólnikowe określenie o kapitanie jako osobie dowodzącej statkiem. Nasz kodeks morski stanowi zdawkowo, w art. 53 § 1, iż kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami. Kierownictwo statku jest tu traktowane szeroko i oznacza zarówno kierownictwo nautyczne, jak i administracyjne (prowadzenie dzienników i dokumentacji przewidzianej przepisami prawa) oraz handlowe (właściwe pod względem gospodarczym wykorzystanie statku). Natomiast przepisy określające inne funkcje kapitana zawarte są w wielu aktach prawnych, m.in. ustawie o pracy na morskich statkach handlowych (tzw. ustawie żeglarskiej), konwencji SOLAS 74, konwencji MARPOL 73/78, ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, czy też ustawie o bezpieczeństwie morskim. Niestety, ustawodawca nie wskazał tych aktów w kodeksie morskim, co w dużym stopniu ułatwiłoby kapitanowi sprawowanie swojej funkcji.

Co ciekawe, kodeks w ogóle nie wspomina o kwalifikacjach, jakie powinien posiadać kapitan. Są one określone we wspomnianej konwencji STCW oraz w rodzimym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy. Natomiast fakt, że kodeks morski milczy w kwestii kwalifikacji kapitana, może stanowić furtkę dla sytuacji ekstremalnych, jakie mogą zdarzyć się na morzu. Takim przypadkiem byłaby całkowita niezdolność kapitana do pełnienia swojej funkcji i przejęcie kierownictwa statku przez starszego oficera nawigacyjnego. Problem, czy pełniłby on wówczas funkcję kapitana, co zrównane byłoby nie ze stopniem marynarskim, a z rzeczywistym sprawowaniem kierownictwa statku, jest otwarty. Starszy oficer stawałby się kapitanem z mocy prawa (tak jak mówi o tym w art. 54 § 1 k.m.: kapitan jest przedstawicielem armatora z mocy prawa, ale źródła powstania tej reprezentacji pozostają kwestią otwartą), co jest istotne, gdyż nabyłby władzę niezbędną do zachowania porządku na statku. Kodeks morski bowiem, nakłada wobec wszystkich osób (nie ma znaczenia, czy będzie to prezydent państwa bandery statku, pilot czy żona kapitana) znajdujących się na statku, obowiązek podporządkowania się zarządzeniom kapitana, ale tylko wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na jednostce.

## Obowiązki szefa

Podkreślić należy, iż zapewnienie bezpieczeństwa statkowi, pasażerom i ładunkom oraz powierzonym ładunkom, jest podstawowym obowiązkiem dowódcy statku. Kapitan posiada uprawnienie do użycia jakichkolwiek racjonalnych środków dla uchronienia przed szkodą statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku. W ostateczności może nawet zatrzymać w osobnym pomieszczeniu każdego, kto swoim zachowaniem zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia. Co ciekawe, obowiązek opuszczania statku w razie zagłady jako ostatni, oprócz tego, że jest sprawą honorową dla kapitana, wynika bezpośrednio z przepisów kodeksu morskiego. Kapitan stosuje wówczas wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi, w dalszej kolejności zaś, jeżeli to możliwe, ratuje dzienniki, dokumenty, mapy

i kosztowności statku. Kapitan oprócz ratowania własnej załogi, ma również obowiązek nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie. Czyni to pod warunkiem, że udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i znajdujących się na nim osób. Ocena tego zagrożenia zależy od kapitana. Natomiast do odstąpienia od ratowania „obcych” ludzi wystarcza, że zagrożenie obejmuje nie tylko osoby znajdujące się na statku, który jest pod jego kierownictwem, ale sam statek lub ładunek.

### Obowiązki nautyczne

Kapitan jako przełożony wszystkich członków załogi, ustala oraz nadzoruje tok służby na statku. Druga część zdania ma swoje źródło w ustawie żeglarskiej, czyli dotyczy załogi zatrudnionej na umowę o pracę. Oznacza to, że tylko ta kategoria pracowników podlega poleceniom służbowym kapitana, natomiast do zarządzeń dotyczących bezpieczeństwa i porządku muszą się dostosować wszyscy. Kwestię problematyki ustawy żeglarskiej będą jeszcze szerzej omawiał w kontekście mającej nastąpić wkrótce nowelizacji.

Zasadniczym obowiązkiem nautycznym kapitana jest osobiste prowadzenie statku przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz

w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa, nawet, jeśli statek korzystna z usług pilota.

Regulacja powyższa może w praktyce nastroić wiele problemów. Przede wszystkim należy wyjaśnić, że osobiste prowadzenie statku nie musi być związane z dokonywaniem czynności technicznych z udziałem koła sterowego czy manetki, a polega na ich dokonywaniu pod bezpośrednim nadzorem kapitana (powinien przebywać na mostku lub w jego pobliżu) przez oficera nawigacyjnego, pilota lub oficera mechanika. W praktyce jest to również bardziej dogodne z uwagi na lepszy przegląd sytuacji wokół statku i zwiększoną koncentrację na tym, co się dzieje na drodze wodnej. Niemniej jednak, silny sztorm jest wystarczającym powodem dla konieczności pełnienia wielogodzinnej wachty przez kapitana. W efekcie przemęczony dowódca statku może popełniać większą liczbę błędów, prowadzących z kolei do wypadków i tragedii. Dlatego myślę, że warto zastanowić się, czy przepis ten w pełni odzwierciedla realia żegluga morskiej i czy nie jest szkodliwy.

Szeroki zakres praw i obowiązków kapitana pokazuje, jak bardzo istotne i odpowiedzialne jest to stanowisko. Od decyzji kapitana zależy często ocalenie życia ludzkiego, czy zapobieżenie skażeniu

## Wykaz skrótów

**Konwencja STCW** – konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht.

**Konwencja SOLAS** – konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu.

**Konwencja MARPOL** – o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

ekologicznemu. Dlatego niezbędne jest, aby uprawnienia dotyczące kapitana były szerokie, a obowiązki dostosowane do realiów żegluga morskiej.

**Piotr Radwański**

(Autor jest prawnikiem, specjalistą z zakresu prawa morskiego)

#### Źródła:

- Kodeks morski – Dz. U. 2001 Nr 138 poz. 1545,
- Jerzy Młynarczyk, Prawo Morskie, Gdańsk 2002,
- Jan Łopuski, Prawo morskie, t. II, Prawo żegluga morskiej, Bydgoszcz 1997,
- Cezary Łuczywek, Nowe uregulowanie funkcji kapitana statku, Prawo Morskie, t. XVIII

Fot. internet



**Zapewnienie bezpieczeństwa statkowi, pasażerom i załodze oraz powierzonym ładunkom, jest podstawowym obowiązkiem dowódcy statku.**

Walczyli półtora roku

Zima 1945/1946.  
Wrak *Gneisenau* blokował  
wejście do gdyńskiego  
portu przez sześć lat.



Fot. Prac. Hist. AM Gdynia

# Pogromcy *Gneisenau*

Podniesienia z dna wraku pancernika *Gneisenau*, który tarasował wejście do portu w Gdyni, nie chcieli się podjąć ani Brytyjczycy, ani Holendrzy, ani Duńczycy, ani Szwedzi. Zrobili to dopiero Polacy. - Bez wątpienia był to wyczyn na skalę światową - mówi prof. Jan Kazimierz Sawicki, kierownik Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni, najwybitniejszy znawca dziejów polskiego ratownictwa okrętowego.

Charakterystyczna sylwetka wraku *Gneisenau* widnieje niemal na wszystkich fotografiach powojennej Gdyni. Wejście do portu tarasował przez prawie sześć lat (w tym czasie ruch statków odbywał się przez wejście tymczasowe powstałe przez rozebranie części falochronu).

O mały włos nie pozostałby tam na zawsze. Ogromne gabaryty pancernika i rozmiary zniszczeń dokonanych na nim przez Niemców i Rosjan, czyniły akcję jego podniesienia niemal niemoż-

liwą do wykonania. Pojawiły się więc pomysły wbetonowania go na stałe w portowy falochron. I pewnie tak by się stało, gdyby nie nadludzka praca polskich nurków pod dowództwem legendarnego Witolda Poinca.

## Groźne bliźniaki

*Gneisenau* był największym wrakiem, jaki udało się Polakom podnieść z dna. Okręt miał prawie 32 tys. ton wyporności, był długi na 235 metrów, szeroki na

30 metrów i miał 10 metrów zanurzenia. Był jedną z chlub Marynarki Wojennej III Rzeszy - Kriegsmarine. Miał potężne uzbrojenie, m.in. 9 dział kalibru 283 mm, kilkadziesiąt innych armat, kilka wyrzutni torped, a na dodatek mógł zabrać na pokład do czterech samolotów. W morzu rozwijał prędkość do 31 węzłów. Jego załogę stanowiło około 1700 marynarzy, podoficerów i oficerów.

W chwili wybuchu drugiej wojny światowej *Gneisenau* był nowym pancernikiem. Do służby wcielono go zaledwie

rok wcześniej. Był także jednym z najnowocześniejszych ówczesnych jednostek w swojej klasie. Aby zwiększyć jego wartość bojową, Niemcy zastosowali na nim wiele innowacyjnych rozwiązań technicznych, m.in. tak zaprojektowano burty i dziób, aby okręt był zdolny skutecznie prowadzić ogień w najcięższych nawet warunkach pogodowych.

Jak się wkrótce okazało, zmiany opłaciły się. *Gneisenau* znakomicie radził sobie w operacjach, do których wykonania zostawał wyznaczany przez dowództwo Kriegsmarine. Wspólnie z bliźniaczym *Scharnhorstem* zasłużyli sobie na miano „groźnych bliźniaków”. W czasie inwazji na Norwegię stoczyły pojedynek z brytyjskim pancernikiem *Renown* i zatopiły lotniskowiec *Glorious*. Potem przedarły się na Atlantyk i tam siały spustoszenie niszcząc napotkane statki handlowe.

Na początku 1942 roku uciekły z Brestu i, w czasie słynnej operacji „Cerberus”, przeszły do Niemiec przez Kanał La Manche, niemal pod samym nosem Royal Navy. Uszkodzony w czasie tej akcji *Gneisenau* trafił później na remont, najpierw do Kilonii, potem do Gdyni, która przemianowana na Gotenhafen była wówczas największą bazą Kriegsmarine w Europie.

Tu pancernik doczekał końca wojny. Wycofujący się z miasta Niemcy nie chcieli, aby wpadł w sowieckie ręce, więc wysadzili go w powietrze tarasując wejście do portu. By mieć pewność, że pomimo tego okręt nie będzie podniesiony z dna, zrobili to bardzo dokładnie. Najpierw otworzyli i zniszczyli kingstony pozwalając, aby woda swobodnie wlewała się do jego wnętrza, a potem zdetonowali pod kadłubem miny i wystrzelili w jego lewą burtę kilka torped.

### Rosjanie nie dali rady

Po wojnie ustalono, że wszystkie wraki niemieckich okrętów wojennych znajdujące się na wodach polskich (było ich 140 o łącznej wyporności prawie 240 tys. ton) mają przejść na własność Rosjan. Sowietom mieli nadzieję, że przynajmniej część z nich uda im się wyremontować i wcielić w skład własnej floty. Dotyczyło to także *Gneisenau*.

Szybko jednak okazało się, że podniesienie z dna gigantycznego wraku nie będzie sprawą łatwą. Rosjanie wpadli więc na pomysł, aby rozerwać pancernik materiałami wybuchowymi. Do próby wysadzenia wraku doszło w czerwcu 1945

roku. Eksplozje nie dały jednak oczekiwanego efektu. Powiększyły tylko dodatkowo i tak duże już uszkodzenia *Gneisenau*. Teraz było go jeszcze trudniej wyciągnąć niż przedtem.

Choć Rosjanie kilka razy wyznaczali termin podniesienia wraku pancernika, kolejnej próby już nie podjęli. W kwietniu 1947 roku powiadomili polskie władze, że ostatecznie z tego rezygnują. Do akcji przystąpili zatem Polacy, w pierwszej kolejności demontując wieże i nadbudówki okrętu. Wkrótce, w wejściu do gdyńskiego portu tkwił już tylko sam kadłub *Gneisenau*.

Nie załatwiało to jednak sprawy. Owe „tylko” ciągle jeszcze ważyło około 20 tys. ton. Na pierwszy rzut oka podniesienie takiego ciężaru wydawało się niemożliwe, zwłaszcza kiedy poproszone o to ekipy ratownicze z innych krajów po kolei odmawiały, uznając operację nie tylko za niezwykle trudną ale także zwyczajnie nieopłacalną. Nic zatem dziwnego, że wkrótce zaczęły pojawiać się, wspomniane na początku, pomysły pozostawienia wraku pancernika na miejscu.

Zwyciężył rozsądek. Dwadzieścia tysięcy ton najwyższej jakości stali, które można by pozyskać po wydobyciu wraku *Gneisenau* oraz cenne maszyny, jakie znajdowały się w jego wnętrzu, były bowiem nie do pogardzenia. W dużym stopniu pod wpływem szefa Wydziału Ratowniczego Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe (założka przyszłego Polskiego Ratownictwa Okrętowego) Witolda Poinca zadanie podniesienia wraku *Gneisenau* powierzono właśnie jemu.

Fot. Janusz Uklejewski



12 września 1951 rok  
- moment zatknięcia polskiej bandery na rufie wraku *Gneisenau*.

### Szczęśliwy nurek

Rozpoczęcie prac przy podnoszeniu *Gneisenau* z dna rozpoczęto 27 kwietnia 1950 roku. Wykonane wcześniej rozpoznanie wraku pancernika ujawniło, że znajduje się on w fatalnym stanie. W prawej burcie okrętu znajdowała się dziura 5-metrowej średnicy, jeszcze bardziej jednak zniszczona była lewa burta rozpruta na dużej powierzchni. Spustoszone było także śródokręcie. Powyginane i połamane części konstrukcji pancernika utrudniały wejście do wnętrza, ale i tam nie spodziewano się zastać lepszej sytuacji. Dodatkowym problemem była możliwość natknięcia się podczas penetracji

Fot. Prac. Hist. AW Gdynia



Prace na wraku *Gneisenau*.

Fot. internet



**Gneisenau w czasach swojej świetności.**

wraku na niewybuchy i niewypały. Nie było też pewności, czy Niemcy nie zaminowali okrętu.

Akcja podnoszenia z dna wraku *Gneisenau* była największym tego rodzaju przedsięwzięciem w historii polskiego ratownictwa okrętowego i, dodajmy od razu, jednym z najbardziej zapomnianych. Warto więc tutaj wymienić choć kilku największych bohaterów tego wydarzenia. Akcją dowodził, uznawany za jednego z twórców naszego ratownictwa okrętowego, wspomniany już kpt. ż. w. Witold Poinc, przedwojenny jeszcze absolwent Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, uczestnik kampanii wrzesniowej, więzień oflagów.

Poza nim w operacji udział brało ponad 100 osób, na czele z kilkunastoosobową grupą najbardziej doświadczonych nurków, wśród których byli m.in. Bronisław Sadowy, Stanisław Niklas, Józef Jońca, Władysław Schroder, Władysław Sołtyśkiewicz, Edmund Wiśniewski, Alfons Konkel, Mieczysław Firlej i Zygmunt Żurawski. Ich bazą był statek *Smok* dowodzony przez Franciszka Stefanowskiego.

Wszyscy zasłużyli na słowa uznania. Większość z nich już dzisiaj nie żyje. „*Naszemu MORZU*” udało się jednak dotrzeć do jednego ze świadków tej akcji - 81-letniego dzisiaj mieszkańca Gdańska - Włodzimierza Słocińskiego. W momencie rozpoczęcia podnoszenia wraku nie-

mieckiego pancernika z dna miał 23 lata. Należał do pierwszego powojennego rocznika absolwentów Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Po ukończeniu szkoły nie otrzymał jednak pozwolenia na pływanie na statkach pełnomorskich. Ówczesnym władzom przeszkadzała jego AK-owska przeszłość. Słociński zatrudnił się zatem na holownikach. W okresie, o którym opowiadamy był kierownikiem jednego z ich - *Ursusa*.

- Na moim holowniku pracował niejaki Józef Kaniewski - opowiada Słociński. - Był nurkiem. Bardzo chciał pracować w swoim zawodzie. Jak tylko pojawiła się okazja, zgłosił się do ekipy penetrującej *Gneisenau*. Pamiętam, że był bardzo szczęśliwy kiedy go przyjęli.

### Nie chciał się ruszyć

Prace przy wydobywaniu wraku trwały półtora roku. Aby zdać sobie sprawę, jak trudną i niebezpieczną pracę musieli wykonać polscy nurkowie trzeba wiedzieć, że *Gneisenau*, jak każdy okręt wojenny tej klasy, w celu zwiększenia niezatapialności, podzielony był w pionie na grodzie wodoszczelne, w poziomie zaś na pokłady. Niemiecki pancernik miał aż 37 różnego rodzaju grodzi i 6 pokładów. Komunikację pomiędzy pokładami zapewniały włazy, a pomiędzy grodziami wodoszczelne drzwi. W sumie dawało to istny labirynt złożony z kilku-

Fot. Prac. Hist. AM Gdynia



**Witold Poinc kierował akcją wydobywania wraku.**



set pomieszczeń. Do tego częściowo zniszczonych i całkowicie zatopionych w ciemnej i mętnej wodzie.

Poruszanie się po okręcie w takich warunkach było zadaniem niezwykle niebezpiecznym. A pamiętać trzeba, że ówczesne nurkowanie nie wyglądało tak jak dzisiejsze. Nurkowie poruszali się w ciężkich kombinezonach, tlen tłoczono im ręcznymi pompami przez długie węże. Wystarczyło nieopatrnie gdzieś o coś zawadzić i życie nurka było zagrożone.

Przy podnoszeniu *Gneisenaua* niebezpieczne sytuacje zdarzały się wielokrotnie. Jedna z nich zakończyła się tragedią. W czasie pracy śmierć poniósł jeden z nurków. Ciężki wąż przygniół jego przewód powietrzny odcinając dopływ tlenu.

- Tak się złożyło, że przepływałem akurat koło *Gneisenaua*, kiedy nagle dostałem ze *Smoka* sygnał, aby podpłynąć do niego - wspomina Słociński. - Otrzymałem polecenie, żeby przewieźć na ląd nieprzytomnego nurka. Okazało się, że jest nim Józef Kaniewski, ten sam, który wcześniej odszedł z mojego holownika i tak się cieszył, że będzie pracował przy *Gneisenau*.

Mówiąc w ogromnym uproszczeniu, podnoszenie wraku niemieckiego pancernika z dna gdyńskiego portu polegało na systematycznym uszczelnianiu kadłuba i wypompowywaniu z niego wody do takiego poziomu, aby oderwał się on od dna. Dziury łątano czym się dało, często używając betonu. Niekiedy roboty trzeba było ponownie zaczynać od początku, gdy okazywało się np. że sztorm zniszczył część wykonanych wcześniej zabezpieczeń. Pomimo tych przeciwności, z miesiąca na miesiąc, wrak stawał się coraz bardziej szczelny. Wreszcie, 6 września 1951 roku, o godzinie 4 rano, 30 różnego rodzaju pomp rozpoczęło końcowe wypompowywanie wody z wraku. Po 10 godzinach pierwsza od dna oderwała się rufa. Potem do pracy przystąpiły holowniki, które miały odholować *Gneisenaua* do nabrzeża, gdzie miał zostać pocięty na złom. Operację zakończono 12 września 1951 roku. Wejście do gdyńskiego portu zostało w końcu odblokowane.

- Przeholowanie *Gneisenaua* nie było takie łatwe jakby się mogło na pierwszy rzut oka wydawać - opowiada Słociński, którego holownik brał udział w tej akcji. - Kadłub był bardzo ciężki, ciągle przeciekał, co chwila zaczepiał o dno, więc trudno go było ruszyć z miejsca.

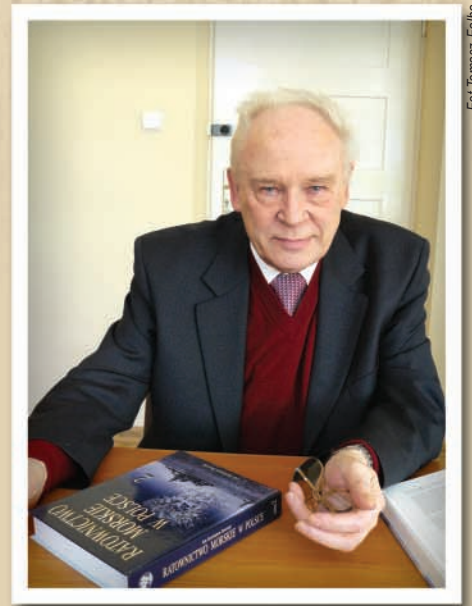
## Łańcuch na pomniku

- Wrak *Gneisenaua* przekazano do pocięcia - mówi prof. Sawicki. - W czasie złomowania odzyskano dla przemysłu około 400 ton metali kolorowych, 20 tys. ton wysokiej jakości stali, dwie nadające się do remontu turbiny, tysiące kilometrów kabli i wiele innych urządzeń okrętowych, które komisyjnie rozdzielono zainteresowanym przedsiębiorstwom i uczelniom.

Najważniejsze chyba jednak było poczucie dumy nie tylko z odblokowania głównego wejścia do portu w Gdyni, ale także, jak żartowali nurkowie, z zawieszenia biało-czerwonej bandery na pierwszym polskim pancerniku. Podniesienie wraku *Gneisenaua* z dna dało bowiem nie tylko wymierne korzyści gospodarce, ale także przyniosło rozgłos Polakom. Nasi specjaliści dostali wkrótce propozycje wydobywania wraków od Albanii, Indii, Pakistanu, Egiptu, Izraela i Norwegii.

Podniesienie z dna wraku niemieckiego pancernika nie było jedynym osiągnięciem Poinca. W następnych latach zaangażował się on w modernizację portu w Gdańsku. Zmarł w 1982 roku w Gdyni.

Włodzimierz Słociński kontynuował pracę na morzu, stając się z czasem jednym z najwybitniejszych specjalistów od holowań. Karierę zakończył pod koniec lat osiemdziesiątych, mając na koncie 78



Fot. Tomasz Falba

**Według prof. Jana Kazimierza Sawickiego wydobycie wraku *Gneisenaua* było akcją bez precedensu.**

holowań 128 różnego rodzaju obiektów pływających i 14 udanych, dużych akcji ratowniczych.

Resztki *Gneisenaua* obejrzeć jeszcze można w kilku miejscach. W Norwegii np. działa, które służyły tam w czasie wojny jako baterie nadbrzeżne. Łańcuch kotwiczny z pancernika oplata zaś pomnik upamiętniający zdobywców Wału Pomorskiego w Szczecinku.

**Tomasz Falba**

**Włodzimierz Słociński jest jednym z ostatnich żyjących świadków akcji podniesienia z dna pancernika *Gneisenau*.**

Fot. Tomasz Falba



# Pomruk morskiego niedźwiedzia

Ponad pięćset lat temu tsunami zalało nadmorską miejscowość Darłowo.

- Niedźwiedź znowu się obudził - szeptali przerażeni darłowianie, wsłuchując się w pomruki nadchodzące od strony morza. Burmistrz Kersten Plotze nie wierzył w pogańskie bajki, ale potężniejący ryk i u niego wzbudzał dreszcz na

plecach. W chwilę potem do miasta wdarła się olbrzymia 25-metrowa fala.

• • •

13 października 1497 roku był dla burmistrza Plotze dniem pełnym zajęć. Od 1412 roku Darłowo było pełnoprawnym członkiem Hanzy, ale odium rezydencji „króla piratów” nadal ciążyło nad miastem. Eryk I Pomorski, który spędził ostatnie lata życia na zamku w Darłowie, zmarł co prawda 38 lat temu, jednak hanzeatyccy kupcy nadal pamiętali o korsarskich wybrykach darłowianina zwanego „ostatnim Wikingiem Bałtyku”.

Plotze położył się późno, około 11 wieczorem i zasnął prawie od razu. O drugiej w nocy nagły podmuch wiatru poruszył okiennice, wdarł się do sypialni i zgasił wszystkie świece. Burmistrz spałby dalej, gdyby nie to, że potężny wstrząs, od którego zdrząły ściany, omal nie zrzucił go z łóża. Kilka chwil później, kościelne dzwony zaczęły bić na alarm.

- Co się dzieje? Czyżby wróg szturmował mury? - myślał zarzucając zdobiony atlasem płaszcz i zbiegając schodami z piętra swojego okazałego domu.

Gdy władarz Darłowa wyszedł na ganek, zobaczył, że nie tylko on zerwał się na równe nogi. Gmin i mieszczanie z nabożnym strachem patrzyli w stronę morza, skąd dało się słyszeć groźne porykiwania.

- Niedźwiedź, niedźwiedź nadchodzi - z ust do ust przekazywano sobie straszną wieść.

Burmistrz słyszał legendę o morskim niedźwiedziu, ale jako człowiek światły, wkładał ją między bajki. Teraz zaś było mu dane słyszeć przerażający ryk.

## Bałtyckie tsunami

Nie wiadomo, kiedy powstała legenda o morskim niedźwiedziu. Historycy mówią raczej o swego rodzaju „bałtyckim tsunami”.

- Według naukowych źródeł niedźwiedź lub lew morski, to nic innego jak fala sejsmiczna wywołana ruchami tektonicznymi dna morskiego - wyjaśnia Leszek Walkiewicz, rzecznik prasowy Urzędu Miasta w Darłowie. - Jest to zjawisko bardzo rzadkie, występujące jednak na polskim brzegu. A nazwa pochodzi stąd, że podniesienie wody poprzedzone jest toczącym się grzmotem, dalekim, głuchym pomrukiem, jak u niedźwiedzia. Stąd legenda...

W podobny sposób powstaje tsunami, niszczycielska siła pustosząca przede wszystkim wybrzeża wysp Polinezji. Skąd jednak tak wysoka fala na Bałtyku? Ruchy tektoniczne ziemi są w środkowej i północnej Europie prawie niemożliwe, niemniej naukowcy nie zaprzeczają ich istnieniu. Było zatem tsunami na Bałtyku, czy nie było? Jako że niektórym cięż-

## Tsunami

Długie fale na oceanach i morzach powstałe w wyniku podwodnego trzęsienia ziemi, wybuchu podwodnego wulkanu, osuwiska lub oberwania się wielkich mas lodu od lodowców schodzących do morza.

Na otwartym oceanie długość fal osiąga średnio 100-300 km (maksymalnie do 2000 km), prędkość 400-800 km/godz., wysokości do 1 m, ale przy zbliżaniu się do lądu wzrasta do 30-40 m powodując ogromne zniszczenia w rejonie wybrzeży.

Najczęściej tsunami występują u wybrzeży Japonii i Chile. Największe odnotowano w 1933 w Japonii, w rejonie Sanriku (północno-wschodnie wybrzeże wyspy Honshu), kiedy w wyniku podmorskiego trzęsienia ziemi, dochodzące do 25 m fale wdarły się na ląd, powodując śmierć 3008 ludzi.

ko w nie uwierzyć, powstały inne teorie wyjaśniające historyczne zjawisko.

- Jak wiadomo, Bałtyk jest morzem zamkniętym i większość wód dostaje się tutaj przez Cieśniny Duńskie z Morza Północnego - mówi Krzysztof Picha, dyrektor Muzeum-Zamku Książąt Pomorskich w Darłowie. - Prawdopodobnie kilkudniowe sztormy na Morzu Północnym spiętrzyły wodę i dlatego powstała tak wielka fala. Takie informacje znaleziono w kronikach darłowskich mnichów kartuzów.

### Niedźwiedzie szkody

Gdy burmistrz Plotze rozmyślał o pogańskiej legendzie, morski niedźwiedź zaczął zbierać swoje żniwo. Zanim 25-metrowa fala dotarła do Darłowa oddalonego od morza o trzy kilometry, zdążyła wyrządzić wiele szkód. W Krupach zawalił się wiatrak wraz z młynem, a w Żukowie Morskim wyrzucony przez morze statek zabił kilka osób. Ludzie w panice nie wiedzieli, gdzie uciekać. Nawet w najwyższym miejscu Darłowa, w klasztorze kartuzów, woda stała w krążgankach i sięgała połowy ołtarza w klasztornej kościele.

W kilka dni po powodzi, w parafialnym kościele pleban i burmistrz, ogarnięci wielkim strachem ślubowali, że każdego roku o tej porze będą odprawiali uroczystą mszę z procesją ku chwale Boga, który uratował ich od śmierci. Nie wiadomo, ilu ludzi straciło życie. Nikt tego nie sprawdził, bo wszyscy zajęli się naprawą szkód materialnych wyrządzonych przez powódź. Trwało to kilka lat. Szczególnie

ucierpiał zbiory. Słona woda zniszczyła ziemię i wszystkie produkty należało sprowadzać z innych miast. Port w Darłowie został całkowicie zniszczony, co sparaliżowało transport morski.

### Cisza po burzy

Mieszkańcy Darłowa nie cieszyli się zbyt długo spokojem. Jak podają miejskie kroniki, 62 lata później, czyli w roku 1558, miasto zalała jeszcze większa fala. Zniszczenia, jakie powstały wskutek kataklizmu, kilkakrotnie przewyższały te z roku 1497. Mieszkańcy twierdzili, że to niedźwiedź morski mści się za nie złożony przez włodarzy kilkadziesiąt lat wcześniej hołd. Tym razem zniszczeniu uległo prawie całe miasto i port morski. Przyczyną powodzi był szalejący na morzu od kilku tygodni potworny sztorm.

Przez kilkaset lat nikt nie chciał o tych wydarzeniach mówić. Ukazało się kilka wzmianek w lokalnej prasie i w historycznych ksiązkach. Kiedy podczas prac konserwatorskich barokowej ambony, która znajduje się przy filarze głównej nawy kościoła w Darłowie, na jednej ze ścian

odnaleziono scenę z biblijnego potopu, większość historyków skłonna była twierdzić, że jest to rycina przedstawiająca powódź z 1497 roku.

- W płaskorzeźbie nie widać charakterystycznych dla biblijnego potopu wyobrażeń ulewnego deszczu, arki Noego czy gołąbka z oliwną gałązką - mówi Leszek Walkiewicz. - Jest to poważny argument świadczący o lokalnym znaczeniu tej ryciny. Są to jednak tylko przypuszczenia, gdyż nikt tego nigdy nie opisał.

Mieszkańcy Darłowa dostrzegają i inne znaki. Zdaniem większości, tablica wmurowana w jeden z domów na Placu Kościuszkim upamiętnia powódź i wskazuje jak wysoko wdarła się do miasta woda.

- Tablica nie ma nic wspólnego z powodzią - mówi Krzysztof Picha. - Jest godłem bogatego kupca, który mieszkał w tym domu. Ale to już inna historia.

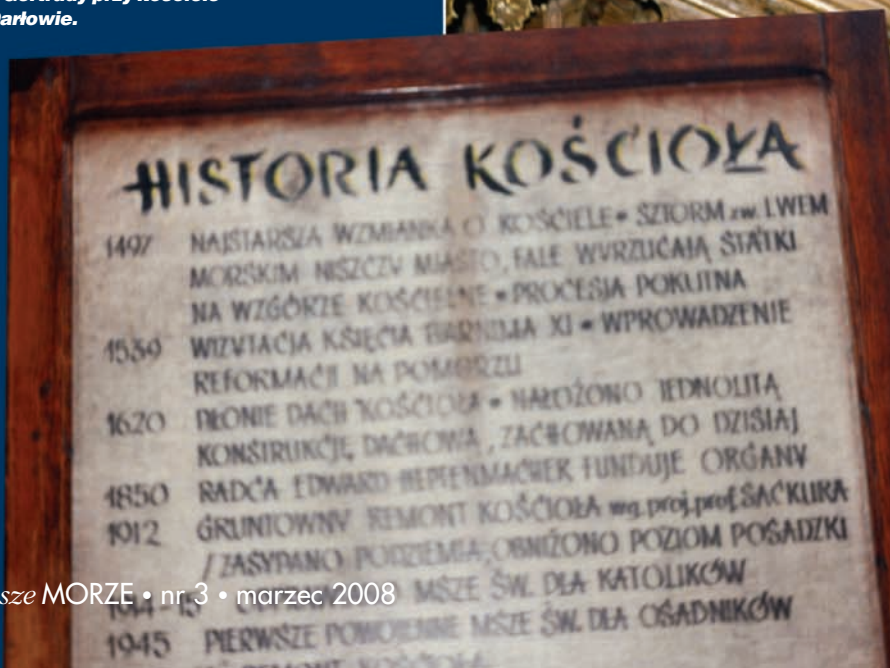
Na koniec warto dodać, że od 1992 roku obecny proboszcz darłowskiej parafii, ojciec Ireneusz, wznowił procesje wzorowane na tych z roku 1497 roku. Odbywają się rok rocznie 13 października.

**Hubert Bierndgarski**

**Do dzisiaj informacje o tajemniczym „niedźwiedziu morskim” można znaleźć na tablicy stojącej przy kaplicy św. Gertrudy przy kościele w Darłowie.**



Fot. H. Bierndgarski



**Zdaniem darłowskich historyków ryciny na ambonie w kościele Najświętszej Marii Panny w Darłowie nie przedstawiają biblijnego potopu, ale powódź, która w 1497 roku nawiedziła miasto.**

Fot. H. Bierndgarski

*Płonący Władysław Reymont*

Fot. Czesław Romanowski



**Kapitan**  
Zbigniew Kurowski.



# Kapitański honor

16 kwietnia 1979 roku – drugi dzień Świąt Wielkanocnych. Z portu w Gdyni do rejsu na Daleki Wschód przygotowuje się załoga dziesięcioletniego *Władysław Reymont*. Wy płyną do portów południowych i północnych Chin, w ładowniach wiozą metalowe płyty i osłony do kopalni, po drodze mają jeszcze zawinąć do Rostocku, gdzie uzupełnią ładunek. Zaplanowany na kilka miesięcy rejs zakończy się jeszcze tego samego dnia. Dla dwóch członków załogi będzie to ostatni dzień życia. Kapitan jednostki zastrzelił się cztery miesiące później.

48-letni Zbigniew Kurowski, absolwent Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, ma za sobą 21 lat morskiej praktyki, od pięciu lat kapitan, pływał m.in. w rejsy do Afryki. To jego druga podróż na *Reymontem*.

Na pokładzie drobnicowca, oprócz 41-osobowej załogi są także żony pięciu członków załogi, w tym żona kapitana. To ich kolejny wspólny rejs. Kurowski nie pali się jednak do rejsu *Reymontem*. Zbudowany

w Stoczni Gdańskiej w 1958 roku (jego armatorem jest Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe „Chipolbrot”) statek jest już wysłużony, a dalekowschodnie rejsy nie cieszą się dobrą sławą.

- Rejs tam, w trakcie trwania i po rewolucji kulturalnej, to była katorgia – mówi kapitan Józef Gawłowicz, znajomy Kurowskiego, dzisiaj szef Urzędu Morskiego w Słupsku. - W Chinach każdy człowiek był ponumerowany, za każdym szedł Chińczyk, jedyna trasa to pójść ze statku w Szanghaju do Domu Marynarza, napić się ryżowej wódki. Wszystkie następne porty były rajem w porównaniu z Chinami.

Gawłowicz bardzo dobrze zna *Reymonta*: - Zaczynałem na nim pracę, w 1962 roku, jako marynarz. Już wówczas był zajeżdżonym statkiem, bez klimatyzacji, za to z pluskwami. Przeżyłem na nim dwa rejsy. Byliśmy w Chinach, Singapurze i strasznie się męczyliśmy.

Jak wspomina Maria Kurowska, *Reymont* miał we wcześniejszym dalekowschodnim rejsie problemy z elektryką, w marynarskiej mesie paliły się przewody, trzeba było łątać w nim dziury. Kurowski był o krok od rezygnacji z tego rejsu...

- Mąż mówił potem: gdyby nie to, że pozwolili ci płynąć ze mną, to bym się nie zdecydował. Nie miał już chęci, po poprzednich podróżach, pływać tym statkiem – wspomina żona.

### Pożar

Część załogi jest jeszcze w świątecznym nastroju, nie wszyscy doszli do siebie po wielkanocnej uczcie. Połowa z nich była z Kurowskim w poprzedniej chińskiej wyprawie, reszta to ludzie, z którymi płynie po raz pierwszy. Statek wypływa z Gdyni około godziny 10.00. Rejs przebiega spokojnie. Jedynym wartym wzmianki wydarzeniem jest nie zgłoszenie się na wachtę marynarza S. Na polecenie kapitana Kurowskiego i oficer Mariana Skrzydło idzie zobaczyć, co się z nim dzieje. Melduje potem kapitanowi, iż marynarz stwierdził, że okropnie boli go głowa i z tego powodu nie jest w stanie pełnić swoich obowiązków. Nie był pijany, a przynajmniej nic takiego nie zauważyłem – mówi potem Skrzydło. Marynarz S. jest jedną z dwóch ofiar późniejszego pożaru.

Jest godz. 20.10. Drobnicowiec znajduje się na zachód od Bornholmu, cztery mile od portu Hammerode. Waldemar Borsik, steward: - Wyszło tak, że Walentek, starszy marynarz, poszedł na wachtę i zapomniał wyłączyć grzejnik...

Młodszy marynarz Henryk Łuszczak zawiadamia I oficera o dymie, który wydobywa się przez drzwi kajuty Miecz-

ysława Walentka. Rzecz dzieje się z lewej burty na najwyższym pokładzie, gdzie załoga ma swoje kajuty. Oficer Skrzydło każe biec Łuszczakowi po gaśnicę śniegową. Do kajuty Walentka (ma w tym czasie wachtę na pokładzie) przylega kabina marynarza S. Ale Skrzydło nie sprawdza, czy ktoś jest w tej kajucie, czeka na marynarza Łuszczaka, a gdy ten przybiega z gaśnicą, karze mu jej użyć. Nie daje to jednak większego rezultatu, z kabiny wydobywa się czarny dym. Nakazuje więc spróbować gaszenia ognia od strony bulaja.

To także nie zmienia sytuacji. Czarny dym rozprzestrzenia się coraz bardziej, widzi go coraz więcej członków załogi, nikt jednak nie ogłasza alarmu pożarowego, co powinno być pierwszą czynnością po zauważeniu niebezpieczeństwa. Skrzydło zezna później przed Izbą Morską, że w swojej karierze przeżył już kilka pożarów, z którymi sobie poradził, w tym wcześniejszy na *Reymontie*, który również udało mu się ugasić. I że w tym wypadku uwierzył, że szybko da sobie radę. Jednak ogień rozprzestrzenia się z taką prędkością, że w pewnym momencie ludzie tracą nad nim kontrolę.

- Otwieram drzwi na korytarz – bucha na mnie gryzący, czarny dym - mówi kilka dni po pożarze pierwszy elektryk Kazimierz Gołąb dziennikarce „Dziennika Bałtyckiego”. - Wyskakuję przez okno. Już trwa akcja gaśnicza. Dookoła potworny żar i gęsty dym. (...) Tak wysoka temperatura, że niemożliwe jest dotarcie w głąb korytarza. Dowiaduję się, że dwóch ludzi pozostało w strefie ognia, trzeba ich ratować. Niestety, tam gdzie znajdują się kabiny starszego mechanika B. i marynarza S. już nie można dotrzeć. B. pewnie

spal – był od wczesnego rana na służbie. Po wachcie poszedł odpocząć. (...) Wszyscy byli bardzo dzielni. Żadnej paniki, żadnego bałaganu. Dzielnie spisały się pasażerki. Brzmi to nieprawdopodobnie, ale jedna z nich, żona bosmana, ratując się ucieczką przez okno, wyskoczyła w butach na obcasach z wysokości czterech metrów na pokład, przebiegła przez strefę ognia i nic jej się nie stało.

### Ucieczka

Marię Kurowską i jej męża pożar zastaje w kabinie. Około 20.20 dzwoni telefon. Kapitan odbiera, zaraz potem wybiega. Jego żona po chwili słyszy dzwonek alarmowe. Wychodzi na pokład szalupowy zobaczyć co się stało. Zeznaje później: „Będąc na lewej burcie pokładu szalupowego zobaczyłam, że w części rufowej nadbudówki na śródkręciu, początkowo ze środkowych kanałów wentylacyjnych wydobywał się dym i za chwilę płomień ognia. Wbiegłam do kabiny po dwa pasy ratunkowe i z powrotem poprzez biuro męża wyskoczyłam na korytarz chcąc przedostać się na dół. Droga na dół i na górę miałam odciętą z powodu gęstego, gorącego i gryzącego dymu. Cofnęłam się do biura zatraskując za sobą drzwi i rzuciłam się do drzwi prowadzących na pokład szalupowy.”

Ta droga ucieczki także jest już jednak zamknięta. Nie można też wyjść przez okno. Na szczęście w pewnej chwili wiatr zmienia kierunek i Kurowskiej udaje się wbiec po schodach na mostek, gdzie spotyka męża. - Powiedział: myślałem, że już nie żyjesz. Kiedy tam wchodziłam, płomień liźnął mnie po włosach. Ale nic mi się nie stało – wspomina po latach.



Reymont w porcie.

Fot. J. Ujejski

W gorszej sytuacji znajduje się motorzysta Antoni Ulfik, którego pożar także zastaje śpiącego, z książką w dłoni, w kabynie. Budzi go czyjś krzyk. Wstaje z łóżka, otwiera drzwi: „Kabina momentalnie wypełniła się dymem i ogniem. Oslaniając twarz dłońmi skoczyłem na korytarz w ogień i w lewo do wyjścia. Momentalnie opaliły mi się włosy oraz zapaliło się na mnie ubranie. Zapalił mi się sweter na plecach i rękawy. W wyjściu na pokład potknąłem się o próg i przewróciłem się wpadając na pokład. Zaczęło mnie parzyć, więc tarzałem się po pokładzie.” - powie potem. Pomagają mu inni koledzy, którzy także znaleźli się na rufie.

Marynarze walczą z ogniem. Ale ten rozprzestrzenia się tak szybko, że wiedzą już, że nie dadzą rady. „Płomienie wydobywały się przez drzwi i otwory bulajowe – zeznaje Ulfik. – Potem płomieniem objęło całą nadbudówkę. Po jakimś czasie statek chyba trochę obrócił się w ten sposób, że dym zwiewało z prawej burty i korytarzem zewnętrznym przy prawej burcie, wraz ze wszystkimi przedostałem się na dziób statku. Biegliśmy trzymając się za ręce, aby ktoś nie zgubił się.”

- Ulfik był tak bardzo poparzony, że pomagając mu miałem na rękach jego skórę – wspomina steward Waldemar Borsik. - Mnie ogień zastał w kabynie, na śpiku. Zdziwiłem się: co tu tak jasno? Wyszedłem z kajuty i poszedłem na rufę, bo w drugą stronę już się nie dało. Byłem w piżamie. Byliśmy odcięci, nas

ośmioro. Pożar był straszny, wszystko w mig się zaczęło palić.

Motorzystę jako pierwszego, już po przedostaniu się na dziób statku, udaje się ewakuować na tratwę statku rybackiego. Trafi później do Akademii Chirurgii Plastycznej Akademii Medycznej w Gdańsku.

### Akcja ratunkowa

Kapitan Kurowski, którego dokładnie trzynaście minut po zauważeniu pierwszych oznak pożaru zawiadamia III oficer, po pobieżnym zapoznaniu się z sytuacją nakazuje ogłoszenie alarmu. Na późniejsze pytanie Izby Morskiej - co kapitan zrobił na rzecz akcji ratunkowej, odpowie: „Pierwsza rzecz, poleciłem nadanie sygnału alarmowego, poleciłem III oficerowi udanie się na miejsce akcji, zbiegłem w kierunku rufy, żeby ocenić sytuację, wydałem polecenie „ster lewo na burt”, zarządziłem ochmistrzowi, żeby podłączył linię wodną, usiłowałem ratować żonę, która w końcu także była pasażerką (co trwało bardzo krótko), poleciłem radiotelegrafistom nadanie sygnału SOS.”

SOS nie zostaje jednak nadane, z powodu silnego czadu w pomieszczeniach radiowych. Sama akcja gaśniczo-ratownicza przebiega chaotycznie. Nie wszystkim członkom załogi udaje się dotrzeć do stanowisk, gdzie w razie takiej sytuacji znaleźć się powinni. Np. II oficer nie może stawić się na mostku, bo ratując się przed ogniem wyskakuje z żoną z kajuty przez bulaj i ucieka na rufę. Kapitan każe sternikowi ustawić statek dziobem do wiatru, by ten nie pędził dymu na statek.

„Tak się niestety złożyło, że w mojej karierze morskiej przeszedłem 5 pożarów na morzu – mówi potem przed Izbą Morską. – (...) zauważyłem płomień na wysokości pokładu łodziowego, dla mnie było to niepojętym, nie wiedziałem co się dzieje.”

Na Bornholmie już zauważono pożar. Na ratunek ruszają miejscowe kutry.

„Prace ratownicze były utrudnione przez silny wiatr i wysokie fale. Było niemożliwością dla kutrów i innych statków podejść do burty płonącego statku. Rzucono tratwy ratunkowe i łodzie gumowe do wody i z pomocą lin próbowano kierować je do statku, ażeby marynarze, którzy wisieli na drabinkach linowych i linach na burcie statku mogli do nich zeskoczyć.” – pisze następnego dnia w obszernym raporcie z akcji ratowniczej lokalna gazeta „Bornholm Tidende”.

Udało się to siedmiu ludziom. Resztę zabrały z pokładu śmigłowce.

Jeden z duńskich szyprów, który brał udział w akcji ratunkowej powiedział dziennikarzowi, że „górną część statku była rozpalona do czerwoności”. Jednocześnie na pokładzie panuje straszny ziąb, ludzie okropnie marzną (niektórzy są tylko w piżamach), co jest sytuacją paradoksalną zważywszy, że kilkadziesiąt metrów dalej panuje straszliwy żar. Ale kapitan Kurowski boi się, iż pożar może spowodować wybuch np. butli acetylenowych, które się znajdują na statku i nie pozwala zbliżać się ludziom do ognia. Kiedy nadlatują śmigłowce (duński i szwedzki) on ostatni z żoną opuszcza płonąca jednostkę.

### Na złom

Kapitan Gawłowicz: - Akcja nie została dobrze przeprowadzona, ale kiedy kapitan został o wszystkim powiadomiony było już za późno. Masa krytyczna została przekroczona. III oficer zrobił błąd, że od razu jak go powiadomiono, nie wszczął alarmu. Pierwszą rzeczą, którą powinien zrobić marynarz, który poczuł swąd, to alarm pożarowy. Natychmiast podaje się wodę na pokład, uruchamia gaśnice. Zalanie tej jednej kabiny pozwoliłoby odciąć pożarowi przewody.

- Ponieważ statek miał już 21 lat i był budowany z materiałów łatwopalnych, palił się jak pochodnia. Jeśli jeszcze dodamy do tego, że przez te 21 lat różnego rodzaju kurz i odpadki łatwopalne zbierały się między szotami, to mamy pełny obraz fajerwerku – tłumaczy ka-

**Józef Gawłowicz,  
dyr. Urzędu Morskiego  
w Słupsku, pisze książkę  
o kpt. Kurowskim.**

pitan Mirosław Proskurnicki, sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, który znał Kurowskiego z PSM w Szczecinie. Był ławnikiem Izby Morskiej w Gdyni w sprawie pożaru na *Reymontcie*. Według niego, kapitan nie miał szans na skuteczną akcję: - Zanim ogłoszono alarm i załoga zdążyła wyjść z nadbudówki, ta cała już płonęła. Temperatura była tak wysoka, że z repetytorów stalowych na skrzydłach pozostała kupka spalonego żelastwa. Gaszenie wodą w tych warunkach nic nie dawało, bo woda wyparowała, zanim doszła do źródła ognia. Temperatura, jak obliczył biegły, wynosiła około tysiąc stopni. Przy takiej temperaturze gaszenie wodą nic nie daje, bo woda przy stu stopniach zmienia się w parę, a para która się rozkłada jeszcze podsyca ogień.

*Reymont* po późniejszym przyholowaniu do Gdyni został, z powodu nieopłacalności remontu, oddany na złom.

Izba Morska

Sprawą pożaru zajęła się Izba Morska w Gdyni. Kurowski bardzo przeżywał jej postępowanie. Tym bardziej, że nie stawał przed nią pierwszy raz. Podobno schudł kilkanaście kilogramów.

Kapitan Gawłowicz: - Powiedział mi kiedyś, że izby są strasznym sądem. „Dla mnie są strasznym sądem - podkreślił. - Ja muszę w ciągu sekundy odpowiedzieć na pytanie, co zrobiłem mając trzy sekundy na decyzję. A fachowcy przez kilka godzin to analizują. Często się na mnie krzyczą.”

Izbę Morską interesowało wiele kwestii związanych z pożarem i późniejszymi wydarzeniami na statku. Np. to, dlaczego na jednostce nie został wywieszony rozkład alarmu, gdzie wyszczególnione były czynności, jakie każdy członek załogi ma wykonywać w razie zagrożenia. Także to, dlaczego kapitan po wypłynięciu z Gdyni nie przeprowadził próbnego alarmu pożarowego.

„Nie zrobiłem tego w tym przypadku dlatego, że było święto i nie chciałem ludzi mordować, (...) chciałem tym ludziom dać wypocząć, bo przecież oni muszą iść na wachty, muszą pracować. Jest jeszcze jeden powód. Za każdy alarm wykonany po godzinach w święto, załoga otrzymuje godziny nadliczbowe. To może śmiesznie zabrzmieć, ale kapitanowie są karani za przekroczenie limitu nadgodzin – bronił się kapitan *Reymonta*. I dalej: - (...) poleciłem ewakuację ludzi

Gaszenie pożaru na MS *Władysław Reymont*. Fotografia z „*Bornholms Tidende*”.



O tragedii pisała m.in. gdańska popołudniówka „*Wieczór Wybrzeża*”.

z mostku po sztormtrapie, który poleciał do góry, odbyła się sprawnie. Po zejściu tych ludzi na dół sztormtrap przepalił się i spadł. Co ja jeszcze mogłem uczynić?” – pytał bezradnie.

- To był ostatni moment, żeby zejść ze statku, tam wszystko zaczęło wybuchać. Kapitan musiał się spuszczać na linie. On ostatni opuścił statek, był do samego końca – potwierdza steward Borsik.

- Nadbudówka szybko się spaliła, nie byli nic w stanie zrobić. Co by dał im alarm próbny, to jest czepianie się nieistotnych szczegółów, żeby znaleźć jakąś dziurę – mówi Proskurnicki.

Kurowski przyznał, że zapomniał wyłączyć wentylacje (z tego m.in. powodu ogień rozprzestrzenił się niezwykle szybko). Po kolei wymieniał wszystkie czynności, które wykonał, żeby ratować ludzi, bo statku nie dało się ratować: pole-

cił członkom załogi, którzy starali się gasić pożar we wnętrzu nadbudówki, żeby przestali to robić, bo mogą wybuchnąć zbiorniki lub butle; kazał wyrzucać siatki i sztormtrapy za burtę, żeby przygotować się do ewakuacji; wydał rozkaz wyluzowania kotwic i zakotwiczenia statku, ponieważ bał się, że ten może zdryfować i przewrócić się w wypadku natknięcia się na mieliznę; zebrał ochotników do szukania dwóch członków załogi, których się nie doliczyli (marynarza S. i starszego mechanika B.); wreszcie przeprowadził sprawną ewakuację.

Podkreślił przede wszystkim niezwykłą, nie do opanowania, szybkość rozprzestrzeniania się ognia, co potwierdzają relacje nie tylko samej załogi, ale także świadków pożaru z Bornholmu, którzy go zauważyli mniej więcej w tym samym czasie, gdy powiadomiono o nim Kurowskiego: „- I cóż podają ci ludzie? Że zauważyli jak gdyby wybuch na statku płomienia. Czyli w kilka minut po zawiadomieniu mnie na statku, nadbudówka stanęła cała w ogniu. To było coś w rodzaju wręcz wybuchu, dla tych ludzi patrzących z zewnątrz.”

Odnosił się także do sugestii Delegata Ministra o nadmiernym spożywaniu na statku alkoholu.

Według niego załoga dostała standardową ilość wina, a on sam na pokładzie nikogo pijanego nie widział. „Ludzie, z którymi miałem do czynienia w czasie tego krótkiego rejsu byli trzeźwi. Natomiast czy ktoś w kajucie nie miał z domu piświówecki i sobie wypił, to nie jestem w stanie tego skontrolować”.

Podkreślił też męstwo całej załogi, w tym I oficera, który „być może popełnił błędy, których w tej sytuacji trudno

było nie popełnić, jednakże wykazał męstwo, nie był rozhisteryzowanym mięczakiem, był do końca mężczyzną, robił co do niego należało i ewakuował się przedostatni, przede mną.” W ostatnim słowie powiedział: „Cokolwiek bym nie powiedział, nie zmieni to tego, co się stało. Nikt nie zdejmie ze mnie ciężaru tej odpowiedzialności. Wiem, że zginęli ludzie i to jest w tym wszystkim najboleśniejsze.”

Kapitan Proskurnicki broni Kurowskiego: - Każdy kapitan musi mieć łut szczęścia. Byli tacy, którzy go nie mieli. Kurowski nie był pechowcem, ale zabrakło mu trochę szczęścia. Statek dopiero wypływał z Gdyni, trudno od razu pierwszego dnia robić alarm pożarowy, nikt tego nie praktykował, alarmy robiło się na drugi, trzeci dzień. Nie można więc mu tego zarzucać. To był drugi dzień Świąt Wielkanocnych, ludzie już przyszli na statek po wypiciu. Miał nie wyjść w morze, bo kilku było pijanych? Przecież on miał terminowy ładunek. Musi się zgłosić do portu, ładunek czeka. Opóźnienie kosztuje strasznie duże pieniądze. Był ten pech, nieraz statki wypływały z podpiłą częścią załogi i nic się nie działo.

- Nie potwierdzam pijaństwa. Myśmy nawet nie zdążyliśmy wypić lampki wina – zarzeka się steward Borsik.

## Orzeczenie

Wyrok ogłoszono 21 sierpnia o godz. 15. Według Izby Morskiej, przyczyną pożaru było zapalenie się kanapy w kajucie marynarza Walentka od włączonego i pozostawionego w jej pobliżu grzejnika elektrycznego. Nie ustalono jednak bezpośredniego winnego, ponieważ w owej kajucie przebywało kilku człon-

ków załogi i do końca nie wiadomo, który z nich zostawił grzejnik. Walentek zaprzeczał, że przed wyjściem na wachtę włączał grzejnik, a drzwi jego kajuty były otwarte. Ustalono też, że obaj zmarli w wyniku pożaru byli wcześniej karani za nadużywanie alkoholu. U starszego mechanika podejrzewano chorobę alkoholową, z akt marynarza wynikało, że kilka razy korzystał z usług izby wytrzeźwień. Biegły stwierdził, że marynarz S. był w chwili śmierci pod wpływem alkoholu.

Według sędziów naganny jest fakt, że ani I oficer, ani kapitan nie podjęli, zaraz po zauważeniu pożaru, prób ratowania marynarza S., który wcześniej uskarżał się na dolegliwości. „Stwierdzić należy, że gdyby podjęto tuż po wybuchu pożaru akcję ratowania tego członka załogi, to najprawdopodobniej byłaby ona skuteczna.” Także śmierć starszego mechanika obarczała, według sędziów, kapitana Kurowskiego, ponieważ nie starał się go znaleźć.

„Powołany w sprawie biegły ocenił akcję gaśniczą załogi jako chaotyczną, bezplanową, spontaniczną” - stwierdziła Izba. Zarzucono kapitanowi *Reymonta* brak dbałości o sprawy bezpieczeństwa pożarowego, zwłokę w zaalarmowaniu załogi o pożarze, źle przeprowadzoną akcję ratunkową. Błędem było więc, według Izby, przekazywanie poparzonego motorzysty na tratwę w sytuacji, gdy człowiek ten miał tak silne oparzenia, że z rąk zwisały mu płyty skóry. „(...) kontakt tak silnie poparzonego człowieka z wodą morską był szczególnie niebezpieczny. Należało zatem podjąć najpierw próbę łączności z lądem dla ustalenia, czy i jaka pomoc nadejdzie, a dopiero wtedy zdecydować o konieczności bądź niecelowości ewakuowania ciężko rannego i innych osób na tratwę. (...) W konsekwencji tylko sprawna akcja duńskiej i szwedzkiej służby ratunkowej (...) doprowadziła do ewakuowania śmigłowcami z pokładu statku pozostałych członków załogi.”

Według sędziów, wysłanie członków załogi na poszukiwanie zaginionych, to także świadectwo nie męstwa, a nieodpowiedzialności kapitana Kurowskiego. „(...) kapitan kierujący w tym czasie akcją całej załogi na dziobie nie panował nad sytuacją. Dopuszczenie bowiem do kilkukrotnego przechodzenia członków załogi w rejon pożaru bez dostępnego elementarnego ich zabezpieczenia i wyznaczenie dowódcy oraz bez żadnej asekuracji, jest nie tylko dowodem braku znajomości przez kapitana podstawowych

Wypalona nadbudówka Reymonta.





zasad walki z pożarami, lecz także stworzeniem konkretnego zagrożenia dla osób udających się w rejon pożaru.” Izba obarczyła kapitana winą za wypalenie się nadbudówki z powodu przerwania przez niego akcji gaśniczej.

„Wszystkie powyższe okoliczności wskazują na to, że kapitan mający formalne kwalifikacje potwierdzone odpowiednim dyplomem, nie posiada ich faktycznie.” - brzmiała konkluzja. Skazano Kurowskiego na roczne pozbawienie prawa wykonywania funkcji kapitana statku, stwierdzając, że jest to i tak sankcją łagodną, jak na poważny stopień zaniedbań. Jako pierwszy oficer, kapitan Kurowski, miał zdać przed odpowiednią komisją egzamin z przepisów pożarowych oraz taktyki walki z pożarami. Pozostali trzej członkowie załogi, którzy stanęli przed izbą (I i III oficer oraz II mechanik) mimo wyknięcia im zaniedbań, nie ponieśli innych konsekwencji.

- Znajomi, ludzie, którzy się przyglądali procesowi mówili potem, że gdyby się mąż nie wymądrzał, nie oczyszczał, a przyjął winę na siebie, nie zostałby skazany – opowiada Maria Kurowska. - A on chciał przedstawić swoją rację. I to sędziemu się nie podobało. To był proces pokazowy, uważano, że na statkach nic nie robią, tylko piją wódkę, i z góry założyli, że ma być skazany.

### Strzał

Kilka godzin po ogłoszeniu orzeczenia Kurowski popełnił samobójstwo.

- Nagle wiadomość – kapitan Kurowski wysłał żonę po chleb i zastrzelił się w mieszkaniu – opowiada kapitan Gawłowicz. Skąd tak desperacki krok? – Według mnie kapitan postąpił honorowo, kochał swój zawód – za głęboko to przeżył. Ja, gdybym został zdegradowany do stopnia I oficera, ten rok bym przepływał, żeby udowodnić, że moja wina była mała lub mniejsza niż sąd założył. To są indywidualne sprawy. On tak to przeżył, postąpił pod wpływem impulsu.

- Samobójstwa nikt się nie spodziewał, to był szok dla wszystkich - mówi kapitan Proskurnicki. – Kurowski był bardzo ambitny, jeśli się nie mylę, to syn przedwojennego oficera, wychowany w ambicji i honorze. Miał już dosyć tego procesu. On był bardzo ambitnym człowiekiem. Czuł się odpowiedzialny za życie tych dwóch ludzi. Nie wytrzymał stresu stawania przed Izbą, tam obnażają wszystkie braki. Kapitan do podjęcia de-



Uszkodzony Reymont wchodzi do Gdyni.

cyzji ma sekundy, a ławnicy, sędzia – miesiące do roztrząsania. On to mógł zrobić inaczej, ale wtedy nie miał tyle czasu. Największy zarzut sędziego Przybielskiego (przewodniczącego składu orzekającego) – kapitan dopuścił do tego, że pijana załoga wypłynęła w rejs. Gdyby tego nie zrobił, to by go zdjęli. Kurowski na orzeczeniu był załamany. To bardzo wielki dyshonor taka degradacja. Sędziemu chodziło o upokorzenie go. Byłby inny sędzia – byłby inny wyrok. To było wykazywanie braków, obwinianie od razu kapitana. Cokolwiek się stanie – za wszystko odpowiada kapitan.

- Nadwrażliwy, niestety, to go zgubiło – mówi Maria Kurowska.

Po śmierci męża napisała odwołanie od wyroku gdyńskiej Izby Morskiej. Pisała tam m.in. o stronniczości prowadzącego sprawę sędziego Przybielskiego. Chodziło jej szczególnie o złośliwe komentarze, którymi sędzia miał opatrywać uzasadnienie orzeczenia. Stwierdziła, że jej mąż, nie mogąc znieść obelg sędziego, wyszedł z sali sądowej przed końcem odczytywania orzeczenia.

Oskarżyła sędziego, że to on przyczynił się do jego śmierci. Potwierdzeniem miał być telefon Kurowskiego do przyjaciela na chwilę przed śmiercią. Powiedział mu, że odbiera sobie życie w proteście przeciwko niesprawiedliwemu orzeczeniu Izby Morskiej i podeptaniu jego godności marynarza i człowieka przez sędziego.

Odwoławcza Izba Morska nie potwierdziła jednak tych zarzutów, stwierdzając, że sposób prowadzenia sprawy przez sędziego nie odbiegał w istotny sposób od innych tego typu spraw, a uzasadnie-

nie wyroku nie przedstawia w tym wypadku nic do życzenia. Co więcej – stwierdzono, że kapitan Kurowski liczył się z pozbawieniem go funkcji kapitańskiej i już kilka dni wcześniej planował samobójstwo – 17 sierpnia kupił w Olsztynie pistolet sportowy, którym cztery dni później strzałem w skroń odebrał sobie życie. Stwierdzono także, że feralnego dnia znajdował się pod wpływem alkoholu (być może już na sali sądowej), co mogło mieć wpływ na tak dramatyczną decyzję.

Gawłowicz: Dwa lata później byłem kapitanem *Powstańca Wielkoposkiego*, przypląnąłem nim do Trójmiasta i odwiedziłem wdowę po kapitanie Kurowskim, chciałem zaprosić ją na statek. Odmówiła, powiedziała, że z powodu statków przeżyła najgorsze chwile swego życia.

- To był mój pierwszy i jedyny rejs z kapitanem Kurowskim. To nie był zły człowiek, może trochę nerwowo. Ale według mnie, niesłusznie go skazali. Dużo ludzi zawdzięcza mu życie – wspomina steward Waldemar Borsik.

Zapis na stronie internetowej Portowej Straży Pożarnej Gdynia: „PSP Gdynia brała udział w gaszeniu pożaru na m/s *Reymont* w dniu 17.04.1979 r. Opisy tej akcji publikowane były w szeregu dzienników i czasopism. Akcja ta zapoczątkowała powstawanie drużyn abordażowo-desantowych w Portowych Strażach Pożarnych przeznaczonych do gaszenia pożarów na otwartym morzu.”

ORP *Iskra*

# Doświadczony szkuner



*Iskra w 1962 roku, widok od rufy.*

Jeden z legendarnych polskich żaglowców, na którym kandydaci do służby w PMW przez prawie pół wieku zdobywali morskie szlify. *Iskra* wraz z *Darem Pomorza* budowała podwaliny polskiej gospodarki morskiej – wielu oficerów PMW, którzy przeszli jej twardą szkołę, po zakończeniu kariery wojskowej pływało na statkach handlowych.

Po przekazaniu *Lwowa* Marynarce Handlowej podchorążowie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej musieli odbywać praktyki na okrętach wojennych. Taki system szkolenia obarczony był licznymi wadami – przede wszystkim brakowało możliwości sprawdzenia, czy kandydaci nadają się do ciężkiej i odpowiedzialnej służby na morzu. Kierownictwo Marynarki Wojennej starało się pozyskać fundusze na zakup odpowiedniego żaglowca. Udało się dopiero w 1926 roku.

Wśród ofert przetargowych nadesłanych do KWM znaleziono odpowiedni statek – średniej wielkości trzymasztowy szkuner zbudowany jako *Vlissingen* w 1917 roku w holenderskiej stoczni Gebr. Müller we Vlissingen dla Zeevaart Maatschappij Gröningen. Statek miał 348 BRT przy długości 50,72 metrów (z bukszprytem). Wyposażony był w dwucylindrowy silnik spalinowy o mocy 130 KM. W niedługim czasie, bo w 1924 roku statek przejął bank w Gröningen, a w 1925 roku odsprzedał go szkockiemu armatorowi A. Kennedy z Glasgow. Statek zmienił nazwę na *St. Blane*, a banderę na brytyjską. Nowy armator najwyraźniej nie wiązał z nim większych planów, gdyż wystawił żaglowiec do sprzedaży.

Do Holandii wyjechali kmdr Józef Unrug, kmdr ppor. inż. Zdzisław Śladkowski, por. gosp. Zdzisław Tatarka oraz kpt. ż. w. Tadeusz Ziółkowski (jako rzeczoznawca). Po oględzinach statku zdecydowano się zakupić go za 4000 funtów, wraz z inwentarzem. 27 grudnia 1926 roku do Grangemouth przybyła polska załoga – 8 marynarzy z *Lwowa* i 2 uczniów PSM wraz z kpt. Konstantym Maciejewiczem; przedstawicielem PMW (a jednocześnie II oficerem) został por. J. Laskowski. 1 stycznia 1927 roku na szkunerze podniesiono polską banderę (handlową!) i nadano mu nazwę *Iskra* (od nazwy pisma młodzieżowego, za pośrednictwem którego przeprowadzono w 1926 r. w szkołach zbiórkę na zakup okrętu szkolnego dla PMW), a następnego dnia nowy nabytek PMW wyszedł w morze, kierując się do Gdyni. Po podróży w ciężkim sztormie, chwilami dochodzącym do 11°, w zawiei śnieżnej, wszedł 12 stycznia na Oksywie, gdzie po raz pierwszy zimowały polskie okręty.

W październiku 1927 roku dowódcą *Iskry* został mianowany kpt. mar. Henryk Eibel. Jeszcze tego miesiąca szkuner skierowano do Gdańska, na przebudowę – jej projekt opracował inż. Dominik Malecki, zwracając szczególną uwagę na

sprawy związane z niezatapialnością. 14 lutego 1928 roku przyholowano ją do Gdyni, a przebudowę dokończono w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej. W ramach przebudowy wbudowano dodatkowe trzy grodzie wodoszczelne, a na pokładzie zbudowano dwie nadbudówki mieszkalne. W ładowniach urzą-

dzono pomieszczenia mieszkalne dla załogi i podchorążych. Kolumny foka i bezana zamieniono na stalowe. Maszty przedłużono nowymi stengami, wymieniono cały takielunek stały oraz uszyto nowe żagle. Dla poprawienia stateczności umieszczono w zębach balast betonowy.



Gdynia, rok 1929 - krzątania na pokładzie.

**Iskra pod żaglami.**

### Pierwsze rejsy szkolne

6 maja 1928 roku nastąpiło uroczyste poświęcenie okrętu i podniesienie polskiej bandery wojennej, a w miesiąc później wyszedł w pierwszy rejs szkolny, po wschodnim Bałtyku. W rejsie uczestniczył gen. Mariusz Zaruski w charakterze konsultanta, a jako kursantów zaokrętowano słuchaczy II rocznika OSMW. W następnych latach na *Iskrę* okrętowano podchorążych po I roku, którzy po ukończeniu praktyki na żaglowcu otrzymywali stopień mata.

Po sprawdzeniu statku w tym krótkim wypadzie nastąpił pierwszy rejs oceaniczny. Pierwsze etapy – do Dunkierki i Lizbony – zaznaczyły się sztormami, po czym *Iskra* pożeglowała do Casablanki, a po pięciodniowym postoju wyszła 4 września. Niefortunna pogoda spowodowała, że statek musiał sztormować przez dwa tygodnie u wybrzeży Irlandii. Wszedł do Cherbourga dopiero 5 października, a po odpoczynku i uporządkowaniu okrętu *Iskra* wyszła 12 października do kraju. W dwa dni później, na wysokości Doker, około godziny 4.00 doszło

do zderzenia z norweskim parowcem *Grey County* (5203 BRT), który dziobem rozbił prawą burtę *Iskry*. Drugi i trzeci przedział zostały zalane, ale grodzie inż. Maleckiego wytrzymały. Statek odholowano do Dover, a potem do Hull, a załoga powróciła do Polski na statku *Baltara*. Pod koniec listopada *Iskra* powróciła do Polski po remoncie, którego koszty w polowie pokryli Norwegowie.

W maju 1929 roku *Iskra* wyszła w kolejny rejs szkolny. Tym razem z Lizbony wyruszyła na Teneryfę, a potem – przez Las Palmas – do portu Horta na Azorach. Tam rejs przerwano i rozpoczęto poszukiwania polskiego samolotu, próbującego przelecieć Atlantyk. Wkrótce okazało się, że samolot uległ wypadkowi na wyspie Graciosa i tam popłynęła *Iskra*, której następnie przypadł smutny obowiązek zabrania do Polski zwłok mjr Ludwika Idzikowskiego (zginął w wypadku) i rannego mjr Kazimierza Kubali.

W następnym roku dowódcą *Iskry* został kpt. mar. Stefan de Walden, który wyruszył w rejs szkolny 7 maja 1930 roku. Tym razem po zwyczajowym postoju w Cherbourgu podchorążowie popłynęli

do Las Palmas, a następnie przez Atlantyk do Santiago de Cuba i Newport News. Wizyta w Stanach Zjednoczonych trwała od 4 do 12 sierpnia – po raz pierwszy Amerykanie gościli polski okręt wojenny. W drodze powrotnej *Iskra* spotkała się z cyklonem: w walce z żywiołem straciła prawie wszystkie żagle, złamane zostały dwa gable, a łodzie statkowe były potrzaskane. Woda wdarła się do pomieszczenia radiostacji i wywołała zwarcie w instalacji, co spowodowało pożar ugaszony dopiero przez następną silną falę.

Po przybyciu do kraju, *Iskrę* skierowano na remont do Stoczni Gdańskiej, a w nowym sezonie posłano szkuner na Morze Śródziemne. Odwiedził Cagliari i Neapol, Maltę i Bizertę, po czym popłynął do Antwerpii. Z racji sztormów u wejścia do kanału La Manche kpt. de Walden okrążył Wyspy Brytyjskie od północy i do kraju powrócił dopiero 29 października.

Przed kolejnym rejsiem wymieniono na *Iskrze* silnik. W miejsce sfatygowanego semi-diesla Stocznia Gdańska zamontowała nowoczesny silnik o mocy 260 KM, wyprodukowany przez firmę Ursus

# ORP Iskra



**Czytaj i zbieraj pocztówki  
ze słynnymi polskimi żaglowcami**

na licencji szwedzkiej firmy Nohab. Dodano również dwa agregaty prądowłórcze po 22 kW każdy. Prace spowodowały opóźnienie w wyjściu statku w morze i rejs rozpoczął się dopiero 30 lipca. Port docelowy – Horta na Azorach – osiągnięto 20 września, a 23 listopada okręt szczęśliwie powrócił do Gdyni mimo sztormu, który pozrywał żagle grotu i bezana.

W 1933 roku miał miejsce jedynie bałtycki rejs kandydacki – pierwszy na *Iskrze*. Takie wstępne sprawdzenie kandydatów okazało się pożyteczne i odtąd corocznie późną jesienią kandydaci musieli przejść wstępną zaprawę na żagłowcu. W następnym roku powrócono do podróży oceanicznych, które prowadziły – przez Azory – na Morze Śródziemne.

### Początek wojny

Podczas ostatniego przedwojennego rejsu liczba podchorążych była tak duża, że część rocznika popłynęła na okręcie szkolnym *Wilja*. W zatoce Faliron pod Pireusem miało dojść do spotkania z *Iskrą* i do wymiany grup, jednak awaria kotłów na *Wilji* spowodowała zmianę planów i okręty zawinęły do Casablanki. Po wymianie podchorążych żaglowiec wyszedł 25 sierpnia, lecz zamiast płynąć do Las Palmas – kręcił się w pobliżu afrykańskiego wybrzeża. Gdy 1 września usłyszano w radio komunikaty o wybuchu wojny, natychmiast zawrócono na wschód i 2 września *Iskra* przybyła do Casablanki. Następnego dnia wraz z *Wilją* utworzyła Grupę Detaszowaną Marynarki Wojennej, której dowódcą został kierownik nauk, kmdr ppor. Mirosław Kownacki (w czasie rejsu zaokrętowany na *Wilji*). Nawiązano kontakt z Polską Misją Morską w Paryżu. Początkowo planowano wysłać podchorążych do rumuńskiej Konstancy, a dalej lądem do Polski, jednak wkrótce rozkaz zmieniono i nadeszło polecenie prze-



Marynarze przy szalupie.



Kąpiel w morzu.

bazowania personelu Grupy do Wielkiej Brytanii.

Wojna tocząca się w Polsce powodowała, że transport Grupy Detaszowanej był stale odkładany – ważniejsza była ewakuacja strumienia uchodźców z Polski, którzy zdołali przedostać się do Rumunii i tam w obozach internowania oczekiwali na wyjazd do Francji. *Iskrę* i *Wilję* postawiono w odległej części portu wojennego, w pobliżu krążownika minowego *Pluton*.

13 września 1939 roku, podczas ładowania min na krążownik, nastąpiła eksplozja. Na krążowniku zginęło około 450 osób. Polskie okręty odniosły drobne uszkodzenia od odłamków. Udało się uniknąć ofiar śmiertelnych, choć ciężko ranni zostali dwaj podchorążowie (później odznaczono ich orderami Legii Honorowej). *Iskra* po uruchomieniu silników natychmiast odeszła na redę. *Wilja* miała wygaszone kotły, ale zdołano przeciągnąć ją dalej od płonącego krążownika. Z *Iskry* odbiła motorówka i skierowała się do krążownika, z którego dochodziły rozpaczliwe wołania o pomoc. Płynąc przez morze płonącej ropy zdołali podejść do francuskiego okrętu i zabrać kilku rannych. Wkrótce holownik przekazał na *Iskrę* ciężko rannych, którym pomocy udzielił lekarz z *Iskry*.

12 października 1939 roku *Iskra* przeszła do Fort Lyautey położonego na północ od Casablanki, na rzece Sebre. W dzień później dołączyła do niej *Wilja* i 18 października opuszczono na nich bandery wojenne. Oba okręty zostały zakon-

serwowane, a personel Grupy Detaszowanej (łącznie 13 oficerów, 59 podchorążych i 131 podoficerów i marynarzy) przez Francję przedostał się do Wielkiej Brytanii. Podchorążych zaokrętowano na okręcie mieszkalnym *Gdynia* – dawnym transatlantyku *Kościuszko* – na którym czasowo umieszczono powołaną na czas wojny Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

Oba polskie okręty szkolne pozostały w Port Lyautey pod opieką sześciu marynarzy do kapitulacji Francji. W początkach czerwca 1940 roku, wobec napiętej sytuacji, do Fort Lyautey przybyła delegacja KMW z zadaniem wydostania polskich okrętów. Dzięki roztropności marynarzy (którzy wcześniej przewidzieli konieczność opuszczenia Maroka) i przychylności władz francuskich *Iskra* i *Wilja* wyszły 4 lipca 1940 roku z Fort Lyautey z ok. 500 polskimi żołnierzami na pokładzie, ewakuowanymi z Afryki Francuskiej. W dwa dni później *Iskra* przybyła do Gibraltaru, a 8 lipca dołączyła do niej *Wilja*.

### Pod banderą Royal Navy

*Iskra* – ewakuowana z francuskiego portu – pozostała w Gibraltarze na czas wojny. Początkowo rozważano wysłanie jej na Atlantyk jako jednostki obserwacyjno-meldunkowej, jednak realia wojny szybko skorygowały te romantyczne wizje. Zamiast tego, okręt wypożyczono 29 listopada 1940 roku Anglikom, którzy zmienili nazwę okrętu na *Pigmy* i urządzili na niej okręt mieszkalny dla załóg

okrętów podwodnych. Zdjęto stengi masztów i złożono je na pokładzie. Formalne wejście bazy do służby nastąpiło 31 grudnia 1940 roku i związane było z przybyciem do Gibraltaru 8 Flotylli okrętów podwodnych (*Olympus*, *Otus* i *Pandora*). Wkrótce dołączył do niej jacht uzbrojony *Lorna* (wycofany z czynnej służby po uszkodzeniu kotła). Na *Iskrze* mieszkali marynarze, na *Lornie* – oficerowie. Na obu plagą były insekty, choć tutaj występowały istotne różnice. *Iskra* trapiąca była przez pchły, natomiast na *Lornie* narzekano na karaluchy. Oba okręty tworzyły bazę lądową („Shore Establishment”) HMS *Pigmy*.

Służba w charakterze bazy mieszkalnej trwała do marca 1945 roku, z przerwą od marca 1941 do grudnia 1942 roku. Możliwe, że w tym czasie służyła jako okręt mieszkalny dla załóg ścigaczy torpedowych, o czym wspominają polskie źródła. Anglicy podkreślają, że podczas pobytu w Gibraltarze raz podniesiono na niej porządek admirałski: gdy następową zmianą dowódcy bazy morskiej w Gibraltarze, admirała ustępującego ze stanowiska zakwaterowano właśnie na *Pigmy*, czyli *Iskrze*.

Powstała w 1945 roku „nowa” Polska Marynarka Wojenna nie wykazywała początkowo zainteresowania odzyskaniem *Iskry*; podobny los spotkał również inne okręty stojące w portach brytyjskich. Dopiero w marcu 1947 roku do Gibraltaru przybył kmdr ppor Tadeusz Konarski, który miał określić, w jakim stanie znajduje się okręt. Okazało się, że żaglowiec przez cały okres wojny nie był dokowany, zaś eksploatacja przez przypadkowych mieszkańców doprowadziła do licznych zniszczeń. Inwentarz statkowy był rozgrabiony – zresztą Anglicy wspominali, że mapy i bandery różnych państw znajdujące się na *Iskrze* wielokrotnie wykorzystywali jako dekoracje podczas różnych *parties* organizowanych na pokładzie.

Ustalono, że okręt z pewnością będzie się nadawał do dalszej służby jako jednostka szkolna – ale po gruntownym remoncie, którego koszty pokryją Anglicy. Remont rozpoczęto w Gibraltarze, a w połowie września 1947 roku okręt przeholowano do Portsmouth i tam dokończono napraw.

W początkach czerwca 1948 roku do Portsmouth przybył wraz z załogą nowo mianowany dowódca okrętu – kpt. mar. Julian Czerwiński. 23 czerwca na szkunerze uroczystie podniesiono – po raz wtó-

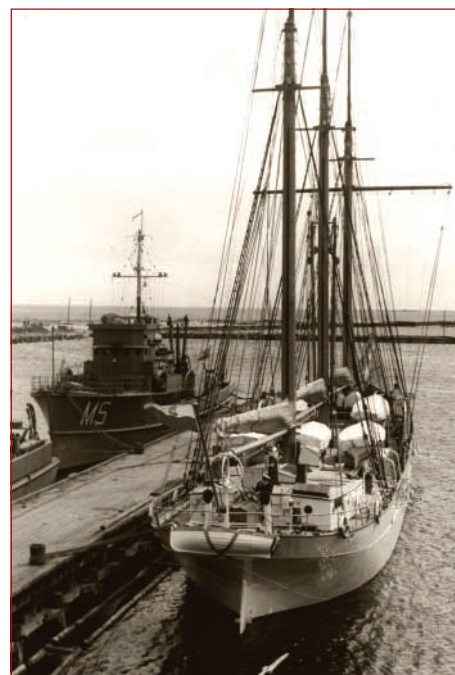
ry – polską banderę wojenną i formalnie przywrócono nazwę *Iskra*. Tego samego dnia żaglowiec wyszedł w morze, a 2 lipca został uroczystie powitany w Gdyni. Przydzielono go do dyspozycji komendzie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej; w następnym roku dołączyły do niej, w charakterze okrętów szkolnych, trzy drewniane trałowce typu BYMS.

### W nowej rzeczywistości

Pierwsi po wojnie podchorążowie OSMW zaokrętowali na *Iskrze* już w sierpniu 1948 roku na krótki rejs bałtycki, bez zachodzenia do portu. Jesienią na jej pokład weszła następna grupa, w której m.in. znaleźli się oficerowie różnych korpusów skierowani do służby w marynarce wojennej. *Iskra* ponownie krążyła po Bałtyku, zawijając po raz pierwszy w swej historii do Szczecina i Ustki.

W następnym roku szkuner najpierw odwiedzał porty polskiego wybrzeża, a potem popłynął w pierwszy po wojnie rejs zagraniczny – do Leningradu. Wizyta w tym porcie miała miejsce między 31 sierpnia a 5 września, po czym – w październiku – *Iskra* wyruszyła w bałtycki rejs z 40 kandydatami do OSMW.

W następnych latach główne zadania szkoleniowe przejął *Zetempowiec* – polniemiecki frachtowiec *Opole*, zabrany przez Marynarkę Wojenną i przebudowany na okręt szkolny. Na *Iskrze* prowadzono wstępne szkolenie kandydatów i młodszych roczników OSMW podczas krótkich rejsów bałtyckich, między polskimi portami.



Fot. J. Utkiewiczski

W porcie, z trałowcem Mors.

W 1952 roku okręt skierowano do stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, do remontu kapitalnego, obejmującego m.in. wymianę stalowego pokładu na rufie i śródokrećciu, położono nowy pokład drewniany (wykorzystano drewno pochodzące z pokładu pancernika *Gneisenau*) i wymieniono kolumnę bukszprytu. W następnym roku okręt powrócił do praktyk letnich według dotychczasowego programu. Podczas jednego z rejsów, 20 lipca 1954 roku, na redzie Gdyni, na skutek nieszczęśliwego wypadku zginął bosmanmat Oskar Lasok. Został wypchnięty za burtę przez bom bezana, który na skutek uderzenia wiatru niespodziewanie prze-



Wizyta u rannego mjr Kazimierza Kubali.



**Iskra zawija do portu.**

leciał na drugą burłę. Natychmiast rzucono koło ratunkowe. Niestety, upadło za tonącym, który go nie zauważył i usiłował dopłynąć do okrętu. Za burłę wyskoczył jeden z podoficerów i popłynął ku tonącemu, spuszczone jolkę, która również natychmiast ruszyła w tym kierunku; wkrótce podążyła za nią szalupa. Gdy łódź była w odległości kilku metrów od ofiary wypadku, po raz ostatni ujrzano tonącego, który już więcej się nie wynurzył. Jego ciało znalazł nurek. W historii statku był to jedyny wypadek, który zakończył się tak tragicznie.

Do połowy lat pięćdziesiątych *Iskra* kręciła się po wodach polskich. Zazwyczaj odwiedzała Szczecin, Darłowo, Kołobrzeg, Ustkę i Świnoujście. Rejsy nie były skomplikowane, często wykonywano je na silniku, a praktykanci poddawa-

ni byli raczej egzaminowi z wytrzymałości. Odbiciem takiego programu rejsów było przekazanie *Iskry* w 1956 roku do dyspozycji Ośrodka Szkolenia Specjalistów Morskich w Ustce.

### Znów w rejsach zagranicznych

Dopiero po śmierci Józefa Stalina, nastąpiła lekka odwilż polityczna, która pozwoliła wysłać żaglowiec na szersze wody. Pierwsza po przerwie podróż zagraniczna, w sierpniu 1956 roku nie wiodła daleko – tylko do lotewskiej Lipawy. W tym samym roku *Iskra* jeszcze raz wyszła do obcego portu, odwiedzając Bałtysk.

W 1957 roku na *Iskrę* powrócił kmdr ppor. Julian Czerwiński i latem poprowadził żaglowiec poza Bałtyk – przez Mo-

rze Północne i kanał La Manche do Przyładka Lizard. Co prawda kontakt z mijanymi portami ograniczał się do postoju na redzie, ale rejs ten był zapowiedzią wyjścia poza „żelazną kurtynę”, zbudowaną w ludzkich umysłach wraz z początkiem „zimnej wojny”. Rejs wykazał też szkody, jakie poczyniło ograniczenie pływania do krajowej żeglugi przybrzeżnej.

Radiotelegrafisci nie znali języków obcych i sygnałów międzynarodowych, korekta map nawigacyjnych była niedokładna, brakowało odpowiedniej odzieży sztormowej. Wnioski z rejsu posłużyły do zwiększenia zakresu corocznego remontu: podczas pobytu w stoczni zainstalowano nowy radar i żyrokompas, zmodernizowano radiostację, powiększono objętość zbiorników wody i paliwa. Wysilek finansowy poniesiony na modernizację spowodował, że w 1958 roku *Iskra* pływała po Bałtyku – do Leningradu, Zatoki Botnickiej i Skagerraku.

### Powrót na ocean

Po doświadczeniach zebranych w rejsach dwóch poprzednich lat, zdecydowano się posłać *Iskrę* dalej, na otwarty ocean. 4 czerwca 1959 roku wyszła w rejs do Murmańska. Pogoda początkowo sprzyjała, lecz u wejścia na Morze Norweskie wiatr wzrósł powyżej 6°B. *Iskra* sztormowała przez 27 godzin. Dopiero 15 czerwca wiatr ucichł, co pozwoliło urządzić na pokładzie różne imprezy sportowe, podczas przejścia wokół przyładka Północnego.

25 czerwca *Iskra* przybyła do Murmańska. Pobyt trwał do 30 czerwca, po czym Polacy wyruszyli w drogę powrotną. Rejs przebiegał znów w zmiennych warunkach pogodowych, ale bez atrakcji w postaci sztormów. Do Gdyni zawinięto 22 lipca, po 48 dniach rejsu i przebyciu 4098 mil, z czego prawie połowę drogi pod żaglami.

W 1959 roku nie przeprowadzono naboru do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej (powstałej w 1955 roku w miejsce OSMW) i tym samym *Iskra* nie była potrzebna do letnich praktyk. Dlatego dowództwo Marynarki Wojennej zdecydowało się udostępnić okręt do wielkiej akcji harcerskiej na morzu. Podczas sześciu dwutygodniowych rejsów bałtyckich (każdy po kilkaset mil) przeszkolono 227 harcerzy, którzy na własnej skórze poznali uroki i niedogodności morskiego pływania pod żaglami.



Warto w tym miejscu dodać, że już od połowy lat pięćdziesiątych odbywały się okazjonalnie na *Iskrze* praktyki dla młodzieży zrzeszonej w różnych organizacjach – w Lidze Przyjaciół Żołnierza lub ZHP. Próbowano też namówić do „żeglarskiej przygody” hutników.

Rejs z 40 hutnikami (skierowanymi na *Iskrę* przez Związek Młodzieży Socjalistycznej) rozpoczął się 15 lipca 1960 roku i miał na celu zachęcenie ich do żeglarstwa poprzez aktywne uczestnictwo w rejsie. Niestety, zapomniano im powiedzieć, że będą traktowani jako praktykanci, a nie jak pasażerowie. Skutkiem tego część uczestników rejsu zeszła na ląd w Ustce, a pozostali nie byli zdolni wyjść na pokład podczas alarmu ogłoszonego w rejonie Rozewia, gdy *Iskra* weszła w rejon sztormowej pogody.

W 1961 roku *Iskra* w końcu wyszła w dawną trasę – na Morze Śródziemne, do Aleksandrii i Casablanki. Co więcej – po raz pierwszy od wojny podchorążym pozwolono zejść na ląd w portach „kapitalistycznych”! Co prawda w drodze powrotnej trzeba było ominąć – z racji kryzysu kubańskiego – francuski Hawr, lecz i tak rejs okazał się sukcesem żeglarskim (75 procent trasy pod żaglami!) i edukacyjnym. Nie do przecenienia była możliwość poznania przez podchorążych innych portów i wynikające z tego rozszerzenie horyzontów intelektualnych.

W następnych latach *Iskra* nadal pływała po Bałtyku z elewami CSSMW z Ustki i Szkoły Podoficerów Zawodowych z Elbląga oraz z podchorążymi gdyńskiej WSMW. W 1967 roku znów wypłynął na

Dane techniczne:	
<b>Wyporność:</b>	ok. 560 t
<b>Wymiary:</b>	50,7 (z bukszprytem), 41,7 x 7,9 x 3,8 (rufa)
<b>Ożaglowanie:</b>	trzymasztowy szkuner gaflowy, ok. 690 m <sup>2</sup> żagla, wysokość grotmasztu od pokładu 27,0 m, prędkość ok. 10 w. pod żaglami
<b>Silnik:</b>	semi-diesel (od 1932: spalinowy Nohab-Ursus) 260 KM, prędkość 5 w.; 17 t paliwa płynnego
<b>Załoga:</b>	5 oficerów + 25-27 podoficerów i marynarzy. W podróży szkolnej 1-2 oficerów kursowych i 16 - 30 podchorążych
	Bez uzbrojenia

otwarte wody odwiedzając Bergen w Norwegii, a w 1970 – po raz drugi po wojnie i ostatni w swej karierze – na Morze Śródziemne.

### Koniec służby

W 1973 roku *Iskra* obchodziła jubileusz 25 lat służby pod banderą PRL. Uroczystości połączone z przypadającą rok wcześniej 55 rocznicą położenia stępki, ale dyskretnie pominięto milczeniem 45 rocznicę wejścia do polskiej służby. Po rocznicowych obchodach szkuner dwukrotnie wyruszał w bałtyckie rejsy szkolne, a ukoronowaniem tego jubileuszowego roku było przyznanie *Iskrze* tytułu „Przodującego Okrętu”, corocznie nadawanego okrętom wyróżniającym się w służbie.

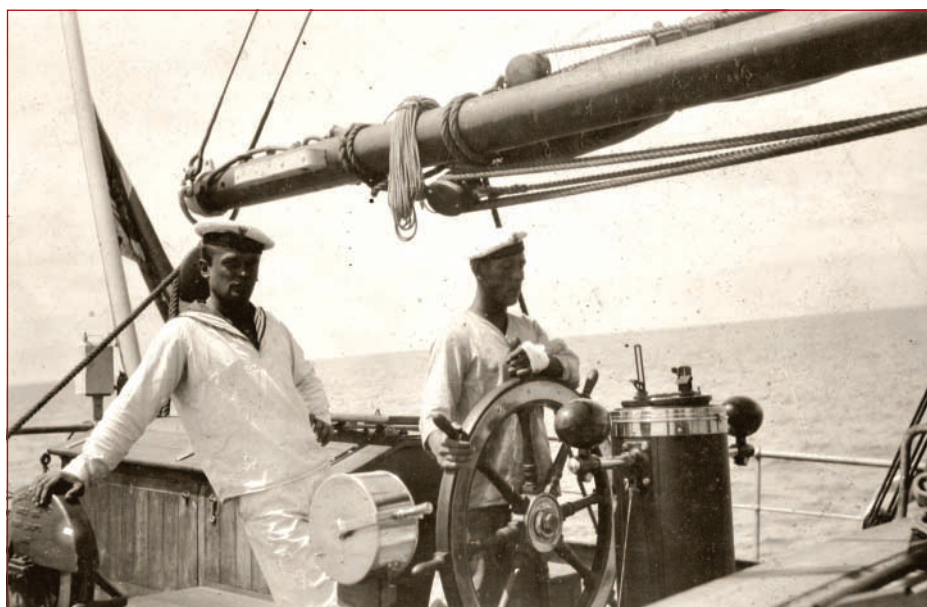
Nieuchronnie zbliżał się koniec służby zaśluzonego okrętu. Jeszcze w 1974

roku *Iskra* wzięła udział w Operacji Żagiel 74, połączony z wizytą w Kopenhadze oraz z udziałem w regatach na trasie z Kopenhagi do Gdyni. Słabe wiatry i kłopoty natury dyplomatycznej spowodowały, że zajęła (po przeliczeniach) 16 miejsce w klasie „B-1”.

Ostatni rejs *Iskry* rozpoczął się 25 lipca 1974 roku i prowadził do Leningradu i Helsinek. Co prawda na 1975 rok zaplanowano jeszcze dwa rejsy, ale stan techniczny okrętu nie pozwolił na ich realizację. Podchorążowie odbyli jedynie praktykę wiosłowo-żaglową na wodach Zatoki Gdańskiej. 6 grudnia 1975 roku okręt wycofano z eksploatacji, postawiono w porcie wojennym na Oksywiu i wykorzystywano jako koszary dla kadetów Szkoły Chorążych MW. Po podliczeniu wyników pływania okazało się, że w polskiej służbie przepląnęła około 201 tysięcy mil, a na jej pokładzie przeszkolono ogółem 5300 praktykantów „mundurowych” (oficerów, chorążych, podoficerów, podchorążych, kadetów, elewów i marynarzy) oraz 705 osób cywilnych.

20 listopada 1977 roku w gdyńskim porcie wojennym ostatecznie opuszczono polską banderę na *Iskrze* – po 50 latach służby pod polską banderą. Następnie zdemontowano z niej część wyposażenie – niektóre elementy trafiły do Muzeum Marynarki Wojennej, inne – do Sali Tradycji WSMW, a jeszcze inne do pracowni szkoły i do magazynów. W 1978 roku okręt złomowano.

Jej następcą została w 1982 roku nowa *Iskra*, która będzie tematem jednego z następnych odcinków naszego cyklu.



Służba przy sterze.

Marek Twardowski

# Zdarzyło się

## w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Marzec 1998 r.

**3** - Stocznia Szczecińska SA kupiła większościowy pakiet udziałów (51 proc.) w gniewskiej spółce Zakłady Mechanizmów Okrętowych „Fama” SA. Pozostałe 49 proc. udziałów zatrzymał Skarb Państwa.

**14** - Do portu w Elblągu po raz pierwszy zawija, należący wówczas do Żeglugi Gdańskiej, m/s *Laila* (zbudowany w 1977 r. w Holandii ex. *Stera*), która zapoczątkowała transport z Elbląga do Rotterdamu konstrukcji stalowych pochodzących z zakładów „Elzam”. Był to okres największego prosperity elbląskiego portu. W 1997 r. przeładowano tam 640 tys. ton, bijąc rekord przeładunków z 1936 r.

**16** - W Stoczni Gdańskiej SA odbyła się uroczystość chrztu i podniesienia bandery na kontenerowcu *Mediterraneo* (30 600 DWT, 2000 TEU) dla armatora KG PROJEX GmbH z Hamburga.

**31** - Kuter *KOŁ 181* zatonał po kolizji z litewskim ro-rowcem *Kaunas*. Cała załoga się uratowała.



♦ W polskich stoczniach zwodowano masowiec i kontenerowiec.

20 lat temu

Marzec 1988 r.

**2** - PŻM podpisała ze Stocznia im. A. Warskiego w Szczecinie porozumienie o dostawach statków w latach 1990-95. Napisano tam m.in. że „Warski”, po zakończeniu budowy 6 masowców po 11,8 tys. DWT w ciągu następnych 3 lat dostarczy PŻM-owi 8 kolejnych masowców o nośności po 13,2 tys. ton.

**6** - Opuszczono banderę na polskim transatlantyku *Stefanie Batorym*.



**17** - M/s *Gdańsk* – jeden z największych i najnowocześniejszych statków ro-ro PLO skończył swoją 20 podróż do Australii. W okresie tym – jak obliczył jego dowódca kpt. Ryszard Kornacki - statek zawiązał 323 razy do 23 portów, przewiózł 493 374 ton ładunków i 463 pasażerów. Wśród ładunków było m.in. 38 014 kontenerów, 1950 pojazdów i 85 oceanicznych jachtów.



**18** - Drobnicowiec *Wejherowo* został osadzony na brzegu Skaldy po kolizji ze zbiornikowcem *La Quinta*. Po naprawach powrócił do eksploatacji.

**21** - Kuter *ZAG 16* zatonał po kolizji z radzieckim statkiem *Wotgobalt-215* ok. 10 mil na północ od Jastarni.

♦ Kadłub nieukończonego żaglowca wycieczkowego *Gwarek*, od lat rdzewiejący w Stoczni Gdańskiej, sprzedano belgijskiej firmie Star Clippers Ltd. Po dokończeniu wszedł do służby jako *Royal Clipper* – największy pasażerski żaglowiec świata.

♦ W polskich stoczniach zwodowano statek badawczy geofizyczny i motorówkę patrolową.

30 lat temu

Marzec 1978 r.

**3** - Na Morzu Śródziemnym *Olkusz* uratował 10 członków załogi z tonącego greckiego statku *Dimitrios M*.

**13** - Drobnicowiec *Krynica* sprzedano kapitanowi Wojciechowi H. Fornalskiemu, właścicielowi przedsiębiorstwa „Polamérican Steamship Ltd.,” które następnie eksploatowało statek jako *Krystina F.*, z załogą polską i pod banderą Wysp Kajmana.

**15** - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod prototypowy trawler serii B-408, nazwany później *Iwan Boczkow*.



**20** - Krystyna Chojnowska-Liskiewicz na jachcie *Mazurek* ukończyła, jako pierwsza kobieta na świecie, samotny rejs dookoła świata. Wyprawę rozpoczęła 20 marca 1976 r.



**26** - W Szczecinie opuszczono banderę na masowcu *Katowice* (typu B-32), który sprzedano pod banderę panamską. W marcu 1979 statek złomowano.

♦ W polskich stocznich zwodowano 2 drobnicowce, masowiec, prom pasażerski, statek hydrograficzny, 2 rufowe kutry rybackie i okręt desantowy.

### 40 lat temu

Marzec 1968 r.

**2** - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod prototypowy drobnicowiec *Konin*, typu B-442. Cała seria (9 statków) miała trafić pod polską banderę, jednak w trakcie budowy 4 statki sprzedano do Turcji.



**7** - W duńskiej stoczni w Nakskov zwodowano masowiec typu „neoliberty”, nazwany *Kopalnia Moszczenica* - pierwszy z siedmiu zamówionych przez PŻM.

**12** - W Gdańsku podniesiono polską banderę na drobnicowcu *Grunwald*, zbudowanym dla PLO w duńskiej stoczni w Hel-singor na potrzeby linii indyjskiej.

**30** - Drobnicowiec *Marian Buczek* (typ „Empire”, zakupiony w 1954 r.) sprzedany został do Chińskiej Republiki Ludowej na złom.

**31** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej przekazano brytyjskiemu armatorowi trawler rufowy *Boston Lincoln*, prototyp serii B-427. W Stoczni Szczecińskiej przekazano marynarce radzieckiej pływający warsztat PM-25, pierwszy okręt projektu 303.

♦ Stojący w wietnamskim Hajfongu drobnicowiec *Kochanowski* został zaatakowany przez amerykańskie samoloty.

♦ W marcu - węglowiec *Kolno* (zbudowany w 1936 r., przydzielony Polsce w 1947 r. w ramach reparacji wojennych) odbył 800. podróż pod polską banderą.

♦ W polskich stocznich zwodowano 3 drobnicowce, masowiec, bazę rybacką,

trawler-przetwórnę, 2 statki badawcze i kuter rybacki.

### 50 lat temu

Marzec 1958 r.

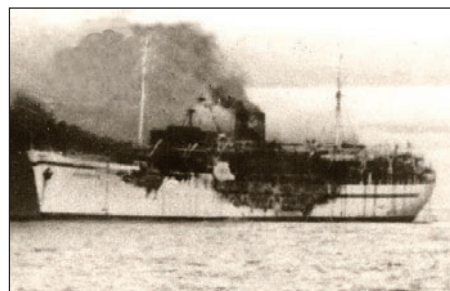
**4** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej podniesiono polską banderę na trawlerze burtowym *Bystrzyca* - pierwszym zbudowanym dla Polski z serii trawlerów opalanych ropą, typu B-14.

**8** - Wodowanie w Stoczni Szczecińskiej drobnicowca *Krynica* - prototypu nowoczesnych drobnicowców typu B-55.



**18** - Rządy PRL i ZSRR podpisały protokół w sprawie rozgraniczenia wód terytorialnych.

**31** - Na Oceanie Indyjskim załoga statku *Małgorzata Fornalska* uratowała pasażerów i załogę płonącego norweskiego statku pasażerskiego *Skaubryn*, których następnie przekazano na statek *City of Sydney*.



♦ Świnoujska „Odra” przekazała do PPIUr „Gryf” w Szczecinie posiadane lugrotrawlery typu B-11 i B-17.

♦ W polskich stocznich zwodowano 2 drobnicowce, masowiec, 2 trawlery burtowe, trałowiec, kuter rybacki i 3 kutry dla Marynarki Wojennej.

### 60 lat temu

Marzec 1948 r.

**1** - Powstało Robotnicze Przedsiębiorstwo Przeładunkowe „Portorob” sp. z o.o. w Gdyni i Gdańsku, powołane przez GUM, „Hartwig” oraz spółdzielnie „Spółem” i „Portowiec”. Powstanie „Portoro-

bu” stało się pretekstem do rozwiązania prywatnych firm przeładunkowych pracujących w polskich portach.

**15** - Na jednostkach pływających Wojsk Ochrony Pogranicza wprowadzono banderę i proporzec WOP.

**20** - W Kołobrzegu rozpoczęto przeładunki towarów na statki żeglugi międzynarodowej.

### 70 lat temu

Marzec 1938 r.

**6** - Do Gdyni przybył nowo zbudowany stawiacz min *Gryf* - największy okręt przedwojennej Polskiej Marynarki Wojennej.

**19** - Na Placu Grunwaldzkim w Gdyni odbyła się pierwsza defilada Morskiej Brygady Obrony Narodowej.

**23** - Podpisanie umowy między Stoczną Gdynią i Żeglugą Polską o budowie statku, który później otrzymał nazwę *Olza*.

**26** - Podniesienie bandery na drobnicowcu *Oksywie*.



### 80 lat temu

Luty 1928 r.

**19** - Decyzją Rady Ministrów Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Modlinie włączono w skład Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie.

**22** - Prezydent RP wydał rozporządzenie w sprawie organizacji i zakresu działania władz Marynarki Handlowej.

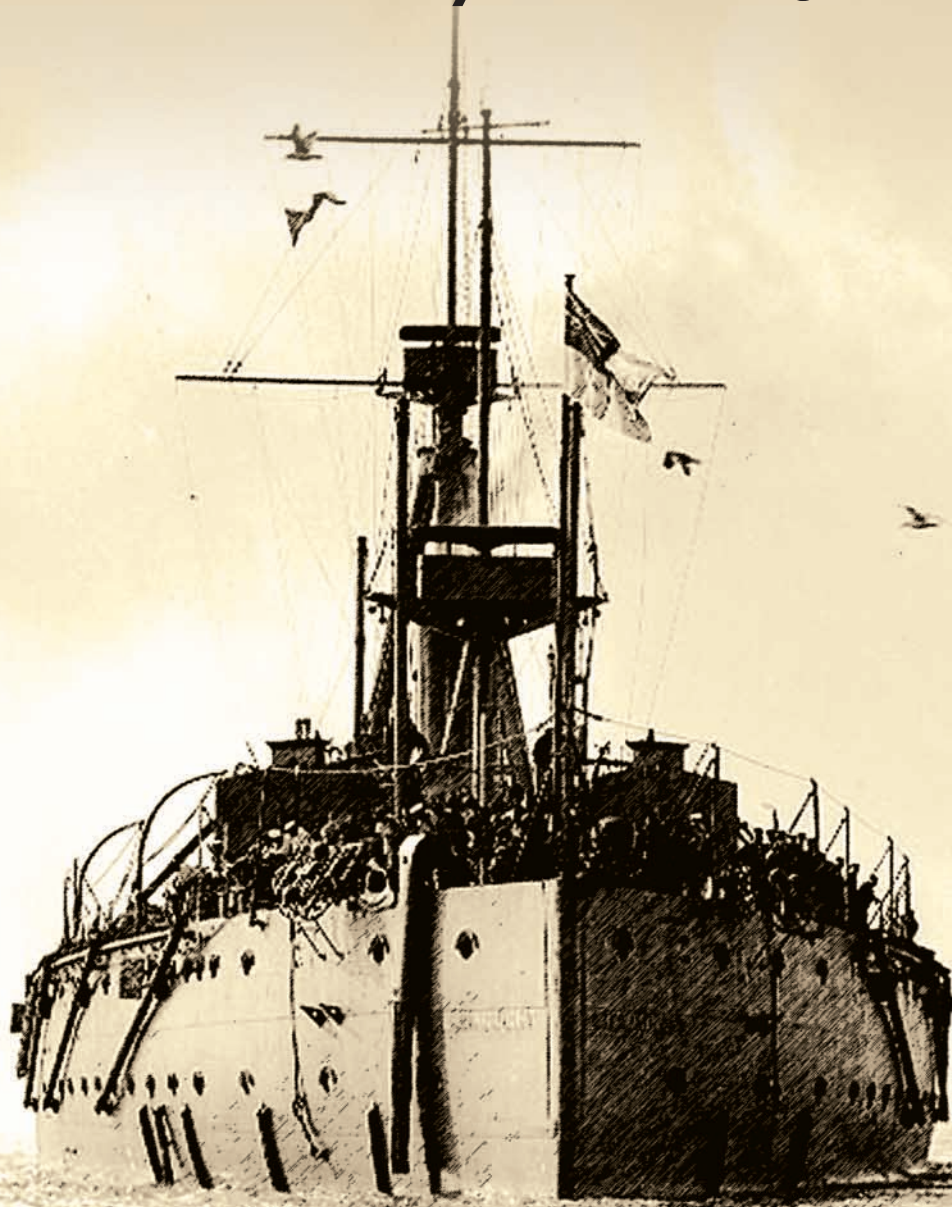
**23** - Do Tulonu udała się pierwsza grupa 18 podoficerów PMW na kurs pływania podwodnego.

**Rubrykę redagują:  
Jerzy Drzemczewski  
i Marek Twardowski  
Zdjęcia zostały wykonane  
przez autorów lub pochodzą  
z ich archiwów.**

*Niezwykły twórca, wyjątkowy okręt*

# Krzesta

## nie wychodzą w morze



Wraz z wodowaniem *Dreadnoughta* wszystkie inne okręty wojenne świata stały się przestarzałe. W dziejach okrętownictwa zaczęła się nowa epoka.

10 lutego 1906 roku wypadła w sobotę. Dzień nastąpił chłodny, silny południowo-zachodni wiatr przynosił nad Portsmouth deszczowe szkwały. Przybywające do miasta od samego rana tłumy ciekawskich, martwiły się niesprzyjającą aurą, która mogła popsuć uroczystość. Na szczęście przed południem deszcz ustał i zaświeciło słońce. Bramy Stoczni Marynarki Wojennej były tego dnia otwarte dla wszystkich. Ludzie zdążali na północny skrawek zakładu, gdzie czekał na nich ogromny kadłub nowego pancernika Royal Navy (160 m długości i 18 tys. ton wyporności). O godzinie 11.30 na miejsce wodowania przybył osobiście król Edward. Po krótkim nabożeństwie monarcha wziął w dłonie butelkę australijskiego wina i, zgodnie ze starym zwyczajem, cisnął nią o dziób okrętu. Butelka, zawieszona na linie, odbiła się, król uderzył ponownie, wreszcie się udało. - Nadaję ci imię *Dreadnought*! - krzyknął król i przy pomocy dłuta i młotka zrobionego z drewna nelsonowskiego *Victory* przeciął jedyną przytrzymującą jeszcze kadłub linę.

Okręt ruszył ku wodzie. Po kilku minutach zakołysał się na falach. Choć większość zgromadzonych obserwatorów miała świadomość wagi wydarzenia, niewiele w pełni zdawało sobie sprawę, że są świadkami historycznej chwili. Wraz z wodowaniem *Dreadnoughta* wszystkie inne okręty wojenne świata stały się przestarzałe. Budowa tej jednostki otworzyła nową epokę w dziejach okrętownictwa. Od tej pory wszystkie okręty zbudowane przed *Dreadnoughtem* miały być nazywane predrednotami albo przedrednotami. Największe powody do radości miał pierwszy lord morski (czyli wojskowy zwierzchnik brytyjskiej floty) admirał John Arbuthnot Fisher, nazywany także Jackym Fisher. Bez jego wizji i determinacji nie byłoby *Dreadnoughta*, nie wiadomo też, jak potoczyłyby się losy pierwszej wojny światowej. Tego dnia słusznie zasłużył sobie na opinię największego po Nelsonie dowódcy Brytyjskiej Marynarki Wojennej.

### Nie strzelaj bo się pobrudzisz

Od końca XVII wieku Royal Navy była najpotężniejszą flotą na świecie. To głównie ona zapewniała mocarstwową pozycję Wielkiej Brytanii pilnując jej szlaków komunikacyjnych i interesów na wszystkich kontynentach. Potęga jednak usypia. Od połowy dziewiętnastego stulecia, bry-

tyjska flota utrzymywała swoją pozycję już nie tyle dzięki własnej sile, co raczej słabości potencjalnych wrogów. Mogłoby się to jednak szybko zmienić, gdyby ktoś poważnie postanowił zagrozić jej dominacji. Spora część Royal Navy nie przedstawiała bowiem w owym czasie większej wartości bojowej. Główną przeszkodą była mentalność wyższego dowództwa. Admiralicja wykazywała zadziwiającą odporność na wszelkie innowacje, zarówno taktyczne, jak i techniczne. Wojnę na morzu ciągle wyobrażano sobie jak za czasów Trafalgaru - o zwycięstwie w bitwie miała decydować salwa burtowa i abordaż. Także okręty niewiele się zmieniły od czasów Nelsona. Nawet po wprowadzeniu na ich pokłady maszyn parowych i przymocowaniu do drewnianych kadłubów żelaznych pancerzy, wciąż większą ufność pokładano w masztach i żaglach. Zdarzało się, że niektórzy starsi wiekiem dowódcy zapominali, że w ogóle mają maszyny pod pokładem!

Żagle zanikły dopiero pod koniec lat osiemdziesiątych XIX wieku. Wydawało się, że do przełomu powinno dojść w 1889 roku, kiedy brytyjski parlament przegłosował ustawę o obronie morskiej zobowiązując Marynarkę Wojenną do budowy ośmiu nowoczesnych stalowych okrętów liniowych o wyporności ponad 14 tys. ton i mogących osiągnąć prędkość ponad 16 węzłów. Ustalono też sławny „standard dwóch mocarstw”, streszczający się w słowach: „Kardynał (...), polityką tego kraju jest, aby nasza flota była równa sile dwóch następnych najsilniejszych flot Europy razem wziętych”.

Budowa stalowych okrętów niewiele jednak zmieniła. Royal Navy nadal nie była przygotowana do ewentualnej wojny. Co najdziwniejsze, brytyjską flotę opłacała wtedy mania czystości posunięta do granic absurdu. Trudno w to dzisiaj uwierzyć, ale od umiejętności utrzymania okrętu w schludności zależała kariera oficerska. Czyszczono zatem i malowano wszystko co się dało, nawet pociśki armatnie.

- Gdy poszedłem na morze w roku 1895 - wspominał jeden z późniejszych wiceadmiratów - śnieżnobiałe pokłady, emalia, błyszczące mosiądze oraz ogólna atmosfera elegancji na tiptop, stały się kryteriami, podług których oceniano okręty. Na moim pierwszym okręcie, krążowniku *Hawke*, skrobanie, malowanie i polerowanie pochłaniały niezwykle ilości czasu i energii. Umywalki w łazience na-



**John Fisher - twórca morskiej potęgi Wielkiej Brytanii.**

leżącej do mesy midszypmenów (kandydatów na oficerów - red.) musiały być polerowane tak długo, aż świeciły jak lustro, potem zaś zamykano drzwi do łazienki, aby ich przypadkiem nie używać. Tak więc w słoneczny dzień śródziemnomorski, *Hawke* błyszczał i lśnił, lecz równocześnie był opanowany przez szczury, które paskudziły do żywności, biegały po hamakach i wdierały się nocą do mesy midszypmenów. Nie podejmowano żadnych wysiłków, żeby się ich pozbyć, jeśli nie liczyć precyzyjnie używanych sztyletów midszypmenów.

Szaleństwo pucowania okrętów doprowadziło do tego, że niemal zaprzestano ćwiczenia się w strzelaniu z dział, bo te zanadto brudziły. Ponieważ jednak, zgodnie z wytycznymi Admiralicji, okręty powinny je odbywać przynajmniej raz na trzy miesiące, niektóre z nich, udawały się posłusznie w morze tylko po to, aby po cichu cały trzymiesięczny zapas amunicji wyrzucić po prostu do wody.

### Dzień Trafalgaru

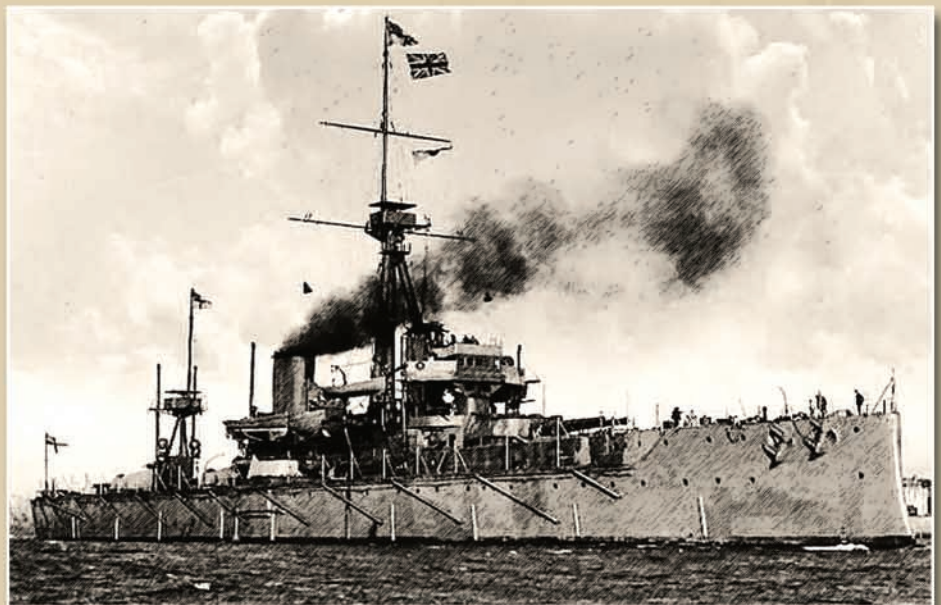
Przyszły wielki reformator Royal Navy urodził się w 1841 roku na Cejlonie. Było to przyczyną plotek, że jest pół Malajem lub synem syngaleskiej księżniczki. Wrażenie to pogłębiał żółtawy odcień jego skóry i skośny kształt oczu. Fisher był jednak Anglikiem, synem oficera piechoty, a rysy zawdzięczał przebytem chorobom. Do floty wstąpił w wieku lat trzy-



**Pancernik Dreadnought  
w całej okazałości.**

nastu, jak sam nieraz potem lubił mówić „bez grosza, bez przyjaciół, skazany na niepowodzenie”. Początki służby były trudne. Pierwszego dnia Fisher zobaczył, jak na pokładzie okrętu chłostano ośmiu ludzi i na ten widok zemdlał. Pomimo tak niefortunnego początku, jego kariera szybko się rozwijała. Pomogły mu cechy charakteru. Przyszły admirał odznaczał się ujmującą szczerością i prostolinijnością, czym zjednywał nie tylko przełożonych, ale i podwładnych. Najważniejsze dla jego losów okazało się jednak otwarcie na nowe pomysły i rozwiązania. Jak sam twierdził, przez całe życie chciał tylko jednego, aby brytyjska flota była na tyle sprawna, żeby można ją było natychmiast użyć do działań wojennych.

W 1861 roku awansował na porucznika. Zainteresował się, co nie było wtedy powszechne, artylerią i bronią torpedową. Już jako komandor, w 1874 roku, został pierwszym dowódcą Szkoły Torpedowej Marynarki Królewskiej. W 1881 roku otrzymał dowództwo największej i najsilniejszej jednostki w brytyjskiej flocie: okrętu liniowego *Inflexible*. W 1890 roku awansował do stopnia kontradmirała, a dwa lata później został trzecim lordem morskim (trzecim co do ważności dowódcą brytyjskiej floty), do zadań którego należało projektowanie, budowa, wyposażanie oraz naprawy wszystkich



okrętów Royal Navy. Na tym stanowisku, po raz pierwszy na większą skalę, dał się poznać jako reformator, ulepszając kotły parowe i wprowadzając do floty nową klasę okrętów, którym sam nadał nazwę „niszczycieli”. Innowacyjne talenty pokazał także dowodząc, już jako wiceadmirał, flotą śródziemnomorską - najważniejszą w całej brytyjskiej marynarce. Zgodnie ze swoim mottem, w niedługim czasie, doprowadził ją do takiego stanu, jakby za chwilę miała wybuchnąć wojna. W 1902 roku został drugim lordem morskim odpowiedzialnym za kadry i szkolenie personelu. Słynął z pracowitości. Zdarzało się, że chodził po korytarzach z

zawieszoną na szyi kartką, na której widniał napis: „Nie mam nic do roboty” albo „Dajcie mi coś do podpisu”.

W 1903 roku został szefem bazy w Portsmouth - co było zwyczajowym stanowiskiem dla przyszłego kandydata na pierwszego lorda morskiego. Tam głębiej zainteresował się okrętami podwodnymi. I choć pozostał zwolennikiem wielkich nawodnych okrętów wojennych, to jednak uważał okręty podwodne za broń przyszłości. W owych czasach nie było to tak oczywiste. Okręty podwodne uważano za mało przydatne do ofensywnych działań bojowych, co najwyżej wskazywano na ich możliwości rozpoznawcze.

Opinię na ten temat zmienić miała dopiero pierwsza wojna światowa. Pierwszym lordem morskim został Fisher 21 października 1904 roku. Datę objęcia stanowiska wybrał sam. Chciał, aby był to dzień, w którym Royal Navy wspomina swoje największe zwycięstwo - pokonanie w 1805 roku Francuzów i Hiszpanów pod Trafalgarem.

### Mniejszy budżet lepszą flotą

„Nie możemy pozwolić sobie na żadną partanię! Żadnej litości dla kogokolwiek! Musimy być bezwzględni, nieustępliwi i pozbawieni skrupułów! Musimy zatem mieć Plan! Kompletny Plan! I nic poza Planem!!!” - tak John Fisher wyobrażał sobie reformę Royal Navy. I, pozostając przez sześć lat na stanowisku jej głównego dowódcy, konsekwentnie ją realizował. Na czym polegał „Plan” admirała? Fisher postanowił udowodnić, że nie zwiększając budżetu floty, można ją jednocześnie unowocześnić i usprawnić. I udało mu się! Pod tym względem pozostaje niedościgłym wzorem aż po czasy współczesne. Zaczął od cięcia kosztów. Najpierw skreślił z listy czynnych okrętów 154 jednostki, 90 z nich posyłając na złom. „Były zbyt słabe, żeby walczyć i zbyt wolne, żeby uciekać” - uzasadnił swoją decyzję. Złomowanie okrętów przyniosło 845 tysięcy funtów oszczędności na samych kosztach napraw. Skutkiem pośrednim było też zwolnienie 6 tysięcy zbędnych pracowników stoczniowych. Oszczędności znajdował Fisher w najbardziej zaskakujących miejscach. I tak np. w magazynach floty odkrył 10 tysięcy zapasowych krzesel.

- Ilość pieniędzy na marynarkę jest ograniczona - powiedział wtedy - Jeśli pakujesz je w krzesła, które nie potrafią przecież walczyć, to tym samym zabierasz je okrętom i marynarzom, którzy potrafią.

Podobnie było z kubkami dla oficerów, każdy miał swój wzór, Fisher je wszystkie ujednolicił. Efekt? W roku 1907 utrzymanie Royal Navy kosztowało Wielką Brytanię 31,4 milionów funtów, co dawało kwotę o 5,4 milionów funtów niższą od tej, jaką zastał Fisher obejmując dowództwo floty. Admirał nie oszczędzał dla samych oszczędności. Przeorganizował strukturę marynarki tak, aby mogła ona w każdej chwili stanąć do walki z jej głównym wrogiem za jakiego uznawał (jak się okazało słusznie) Niemcy. Ale

jego największą zasługą było stworzenie *Dreadnoughta*.

Fisher włożył w ten okręt całe swoje serce, marzenia, doświadczenie i wiedzę. Powstała jednostka wyjątkowa w każdym calu. Opracowanie jej koncepcji zajęło zaledwie siedem tygodni, budowa rok. To szybciej, niż w przypadku jakiegokolwiek okrętu podobnej klasy przedtem. Ale rewolucyjność *Dreadnoughta* nie polegała na rekordach projektowych czy stoczniowych, tylko na zastosowanym, niespotykanym dotąd, układzie artylerii i napędzie, dzięki którym był on wart tyle co dwa, a nawet trzy inne ówczesne okręty liniowe.

### Okrętowa rewolucja

Do tej pory na okrętach liniowych najważniejszych flot, stosowano standardowo cztery działa główne o kalibrze 305 mm i kilkanaście mniejszych. Utrudniało to celowanie, a także zmniejszało siłę ognia okrętu, ograniczając ją do dział głównych strzelających na największą odległość. Do tego w magazynach trzeba było wozic części i amunicję do wielu rodzajów armat. W *Dreadnoughtcie*, za jednym zamachem, zlikwidowano wszystkie te mankamenty ujednolicając artylerię i lokując na nim 10 dział, wszystkie o jednakowym kalibrze 305 mm. Przewagę nad ewentualnymi przeciwnikami zwiększono jeszcze dodatkowo rozmieszczając artylerię w pięciu obrotowych wieżach, gdzie trzy z nich (jedna z przodu i dwie z tyłu) posadowiono w linii symetrii okrętu, a dwie następne z obu boków nadbudówki. W ten sposób *Dreadnought* mógł wystrzelić salwę burtową złożoną z ośmiu dział oraz wystrzelić z ośmiu dział do tyłu i sześciu do przodu. Więcej niż jakiegokolwiek inny współczesny mu okręt. Fisher chciał jednak nie tylko przewagi ognia, ale także szybkości.

Budowane na przełomie XIX i XX wieku okręty liniowe wyposażane były w tłokowe maszyny parowe. I choć projektowane były, aby mogły osiągnąć prędkość 18 czy 19 węzłów, w praktyce było to niezwykle trudne. Jeszcze trudniejsze zaś było utrzymanie tej prędkości przez dłuższy czas. Po kilku godzinach pracy, przy prędkości 14 węzłów, maszyny po prostu się psuły. W *Dreadnoughtcie* zrezygnowano więc z nich na rzecz turbin parowej. Dzięki temu stał się on najszybszym z ówczesnych pancerników. Osiągał maksymalnie 21 węzłów i mógł je bezawaryjnie utrzymywać przez dowol-



**John Fisher (z prawej)  
w towarzystwie Winstona Churchilla.**

ny czas. Dodatkowym plusem było zwiększenie komfortu pracy załogi maszynowej bo turbiny były bez porównania cichsze i czystsze w obsłudze. Na okręcie wprowadzono też wiele mniejszych, choć równie rewolucyjnych zmian. Była ich cała lista - od likwidacji taranu, do przeniesienia kabin oficerskich z rufy na dziób. A wszystko, jak chciał Fisher, za pieniądze niewiele tylko większe od tych wydanych na budowę innych dużych brytyjskich pancerników. *Dreadnought* stał się chlubą Royal Navy. Od niego w prostej linii wywodzą się wszystkie późniejsze konstrukcje wielkich okrętów wojennych. Ale brytyjski pancernik, szybko skopiowany, rozpoczął też wyścig zbrojeń morskich, który stał się jedną z przyczyn wybuchu pierwszej wojny światowej. Na szczęście Wielka Brytania nie utraciła jednak początkowej przewagi.

Do roku 1912 *Dreadnought* był okrętem flagowym Home Fleet. W czasie pierwszej wojny światowej operował na Morzu Północnym i Kanale La Manche zatapiając nawet U-Boota. W 1923 roku pocięty został na złom. Przeżył swojego twórcę o trzy lata. John Fisher zmarł w 1920 roku. Pamięć o rewolucyjnym okręcie przetrwała. Kiedy Brytyjczycy wprowadzili do służby swój pierwszy atomowy okręt podwodny, chcąc podkreślić, jak wiele się w Royal Navy od tego momentu zmieni, nadali mu imię *Dreadnought*.

**Tomasz Falba**

# Na wieloryba!

Zaczynamy prezentację fragmentów archiwalnych artykułów z miesięcznika „Morze”, który przez wiele lat, przed i po II wojnie światowej, kształtował świadomość kilku pokoleń zainteresowanych morzem Polaków.

W marcu 1928 roku:

## Postępy budowy

„Ubiegły 1927 rok wydatnie posunął naprzód dzieło budowy własnego portu Rzeczypospolitej na Bałtyku. (...) Szerokie rozwinięcie frontu robót w r. 1927 i nastawienie na odpowiedni rozmach całego aparatu robót pozwala mieć pewność, że i w roku bieżącym program robót zostanie znacznie przekroczony, w związku z czym można się spodziewać, że ukończenie wszystkich robót nastąpi nie w końcu 1930 r., jak to przewiduje umowa, lecz w końcu 1929 r., o cały rok wcześniej, tembardziej, że Rząd w świadomości znaczenia szybkiej budowy portu, uruchamia w miarę postępu budowy niezbędne dodatkowe kredyty, celem opłaty robót nadprogramowych, niezajmujących pokrycia w budżecie. Tak w bieżącym okresie budżetowym do sumy zł. 10.935.000, przewidzianej w budżecie, Rada Ministrów przyznała dodatkowo najpierw 3.780.000 zł., a następnie zł. 2.800.000 czyli razem asygnowano zł. 17.515.000. Główny wysiłek w roku ubiegłym skierowany był na osiągnięcie lepszej osłony istniejących nabrzeży basenu od fali morskiej, a mianowicie na budowę falochronu, którego wykonano w stanie kompletnie ukończonym 666 m. b., a w stanie ukończonym częściowo, lecz już zapewniającym osłonę – 130 m. b.; w ten sposób łączna użyteczna długość falochronu wynosi już 796 m. b. i statki ładujące węgiel mają obecnie bez porów-

nia lepsze niż dawniej warunki. Znacznie posunęła się naprzód budowa nabrzeży w basenie wewnętrznym, jakkolwiek chwilowo nie są one zupełnie gotowe do eksploatacji i wymagają dodatkowego pogłębienia basenu narazie zbyt płytkiego dla większości statków. (...) Obecna zdolność przeładunkowa Gdyni w stosunku do eksportu węgla stanowi już około 30 % zdolności przeładunkowej Gdańska i wywóz miesięczny w ostatnich miesiącach przekracza 100.000 ton, a w niedługim czasie, po rozbudowie mola węglowego, stanie się Gdynia głównym portem eksportowym dla naszego węgla.”

**(„Postępy Budowy Portu Gdynińskiego w roku 1927”, Inż. P. Bomas)**

## Problemy Hamleta

„Jeszcze parę lat temu trzeba było Polakom udowodniać, że Niepodległość jest rzeczą stokroć czy milionkroć ważniejszą, niż rynki wschodnie, że jest to skarb narodowy największy, że podstawa to i fundament pod wszystkie inne zdobycze. Dziś już mamy poza sobą okres walk o Niepodległość narodu, okres bo-

haterskich bojów o jego wolność, w których brał udział szeroki ogół. (...) Idziemy coraz pewniejszym krokiem ku Polsce Mocarstwowej.

I oto na tej drodze staje przed nami problem ekspansji zamorskiej, problem zapewnienia naszemu narodowi terenów dla rozwoju nieskrępowanego, dla stworzenia drugiej, nowej Polski – problem kolonialny. (...) Jest to kwestja, która ma w sobie Hamletowskie „być albo nie być”, sprawa, od której zależy, czy będziemy wielkim narodem, mocarstwem państwem, czy zadusimy się w naszych dzisiejszych ciasnych granicach, jest to czyn który musimy urzeczywistnić, bo zmusza nas do tego poprostu nasze prawo do życia. (...) Mamy już w tej chwili na wychodźstwie zamorskiem 5 milionów ludzi, emigrację kontynentalną szacuje się na milion osób. (...) A niepokojące te cyfry oświetla jeszcze jaskrawo fakt, że nie mamy żadnego programu, co z tym materiałem ludzkim robić. To też musimy uprzytomnić sobie twardo, że te miliony, mieszkające już dziś poza Polską, przypadną dla niej zupełnie, wzmacniając ponadto wrogie nam nieraz społeczeństwa, stając się nieraz mierzwą dla nowych narodów, pomagając innym do ostatecznego rozparcelowania globu ziemskiego bez naszego w tem udziału, jeżeli nie potrafimy z tych mas wydobyć bodaj pewnych sił do rozbudowy naszego mocarstwowego stanowiska, opierając w ten sposób na istniejącym już poza morzami stanie posiadania nasze zabiegi o rolę czynnika wszechświatowego. (...) I tu powód, tu źródło konieczności szerokiej, śmiałej, męskiej akcji, któraby w myśl jasno opracowanego planu, po linii zdecydowanej poszła ku zdobyciu dla państwa, względnie dla narodu polskiego, możliwie największego terenu dla ekspansji, terenu na którym moglibyśmy pod hasłem nowej, czy „drugiej” Polski stworzyć nowe, kolonialne społeczeń-



stwo polskie. Tylko w ramach takiej placówki kolonialnej można będzie skupić rozsiansych już po świecie Polaków, tylko tu kierować będzie można tych wszystkich, którym w Polsce jest zbyt ciasno. (...) Drogę za morza mamy u-

rowaną przez wiedzę naszych uczonych, przez fantazji i męstwa pełne czyny naszych awanturników, przez potężny i krwawy wysiłek naszego pracownika, przez niespożyty hart naszego kolonisty. Na tę drogę, oświetloną promieniami sła-

wy, okrytą purpurą trudu polskiego wstępuje Związek Pionierów Kolonialnych. Ta droga pójdzie do zwycięstwa swej idei. Za morza więc!”

**(„Idźmy za morza!”, K. Głuchowski)**

W marcu 1938 roku:

### Na wieloryba!

„Jest wielka dziedzina pracy na morzu, o której się mało w Polsce wie, a jeszcze mniej pisze – mam na myśli połowy ssaków morskich, tj. fok i wielorybów. (...) Dla Polski może to być tym ciekawsze, że przecież przy połowach o przeróbce ssaków morskich znajduje zatrudnienie stosunkowo duża ilość Polaków. Jako Polacy, którzy już od dłuższego czasu pracują przy połowach wielorybów na wodach Południowego Atlantyku, korzystamy ze sposobności, by podać garść szczegółów o tej tak mało znanej u nas gałęzi gospodarki morskiej. (...) Dostrzegłszy wieloryba statek zbliża się na odległość zapewniającą skuteczność strzału. Wystrawny harpunnik celuje od razu w serce, co mu się czasem udaje, zdarza się jednak, że musi dać trzy lub cztery strzały, by ostatecznie zabić wieloryba. (...) Zabitego wieloryba przyciąga się do statku i za pomocą pomp napełnia się go powietrzem, po czym umocowuje bądź do burty okrętu, bądź też zostawia na powierzchni wody (dzięki sztucznemu wtłoczeniu powietrza do organizmu zwierzęcia utrzymuje się ono na powierzchni wody) i w tym wypadku wbija się tylko stempel ze znakiem statku. Gdyby nawet na takiego wieloryba natknął się statek innej kompanii, uczciwość i dyscyplina morska wielorybników nie dopuści myśli, by zagarnąć cudzą zdobycz. Po zabiciu 4 – 5 zwierząt statek wraca do

bazy i wieloryby przechodzą dalsze etapy przeróbki. (...) W czasie całego sezonu trwającego 6 – 7 miesięcy przerabia się na Południowej Georgii do tysiąca sztuk wielorybów, nie należy jednak sądzić, że tak intensywna, zdawałoby się kampania połownicza doprowadza do wytępienia tych ogromnych ssaków morskich na tamtejszych wodach. (...) Kto wie, może się nawet wieloryby doczekają zaświatu, że będą upolowane przez statki polskich wypraw wielorybnych, które się staną dalszym etapem naszej ekspansji morskiej.”

**(„Polscy wielorybnicy”, Wincen-ty Bielecki i Piotr Ryncarz)**

### Męska duma

„(...) Londyn – najbrzydszy port Europy. Gigant rozsiadły w głębi lądu – rozrosły mackami starych nabrzeży o molach wspartych na poczemiałych pilotach. (...) Odór, jaki idzie od fal wody koloru kawy, przytłumia zainteresowanie człowieka licznymi, historycznymi fregatami, zakotwiczonymi w korycie Tamizy – jedynym na świecie gotyckim mostem Tower-Bridge. Nie pamięta się o zero-

wym południku, który tu pod Greenwich przekraczamy, dostając się na wschodnią półkulę. Miasto jest niechętnie rzece i tylko koło parlamentu wychyla się nad wodę skrawkiem wybrzeża, by Tamizie pokazać igłę Kleopatry. Gdy mgła zasłoni rzekę, tylko ciągły ryk syren przypomina miastu port.

Jakże inny jest mały, prostokątny basen portu w Monaco, pełen wypieszczonych jachtów w błękitie morza kokietujących swe odbicie. Na tle rozsiadłych wszędzie, spiętrzonych ponad sobą luksusowych will, ciemnią się sylwety cyprysów, zielenią agawy i palmy. Spokojny, czysty, wytworny, rozsloneczniony, pogodny. Pogodny, mimo że w skalistym wybrzeżu Francuzi wykuli szereg twierdz wyciągających szyje armat ponad morze. (...)

Im więcej człek włóczy się po obcych morzach i obcych portach, tym bardziej widzi piękno i powagę Gdyni. Rysująca się na tle Oksywia nowoczesną linią budynków i kratą dźwigów imponuje czystą niweletą mól, mnogością statków i zdrowym rytmem pracy. Nie trzeba bynajmniej sentymentalnego roztkliwienia swojszczyzną, by przyznać jej miano najpiękniejszego portu Europy. (...) Gdy wracamy z morskich włóczęg i zza helskiego półwyspu wynurzy się w dali obraz naszego portu, nie tylko miłość, ale męska duma ogarnia nam serca. Gdynią możemy się szczycić.”

**(„Oblicza portów”, Zb. Schneigert)**

**Opr. Czesław Romanowski**

Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie:

<http://www.magemar.com.pl/>

*Opowieści  
Mórz Południowych*

# Świąteczne śniadanie

*Andrzej Perepeczko*



**O** tamtym statku można było mieć rozmaite opinie, ale nikt nie odważyłby się twierdzić, że jest nowoczesny. Sylwetkę co prawda miał nawet nienajgorszą, bo zbudowano go w bardzo dobrej skandynawskiej stoczni, ale na burtach daremnym trudem byłoby szukanie jakiegoś jednolitego koloru. Całe były w czerwono-żółte plamy, które walczyły o palmy pierwszeństwa z olbrzymimi polami efektownej rdzy. Widocznie pokolenia kolejnych bosmanów miały do dyspozycji różne rodzaje i kolory minii.

- Dużo szczęścia na nowej drodze życia - powiedział drugi oficer, a w jego głosie nie można się było dopatrzeć choćby najsłabszej nutki optymizmu, nie mówiąc już o radości.

- Na tym pudle rdza najwyraźniej wygrała wojnę z bosmanem i jego drużyną - odezwał się trzeci mechanik.

Staliśmy w piątkę na nabrzeżu niewielkiego indyjskiego portu w głębi Zatoki Bengalskiej w następującym składzie:

- ja, czyli drugi mechanik,
- drugi i trzeci oficer nawigacyjny
- dwóch mechaników wachtowych.

Przed paroma godzinami wylądowaliśmy na lotnisku oddalonym o kilkadziesiąt kilometrów, skąd dowieziono nas rozpadającym się minibusem do portu. Za nami był przeszło dobowy lot z Warszawy, z dwiema przesiadkami na coraz gorsze

samoloty lokalnych linii, niezapomniane wrażenia i znacznie podniesiony poziom adrenaliny, a przed nami... Przed nami był dobijający do kei statek, który przez długie miesiące „upragnionego” kontraktu miał być dla naszej piątki warsztatem pracy, miejscem odpoczynku i - przepraszam za nieszczęsne porównanie - domem.

Wnętrze statku okazało się równie wspaniałe, jak burty. Pomost, łączący nadbudówkę rufową z nadbudówką, nazwijmy ją „kapitańską”, na śródokręciu, czyli po polsku „sztormbrzdź”, stanowił poważne zagrożenie dla zdrowia i życia z racji wielu tak przerdzewiających blach, że zapadały się one nawet pod ciężarem drobniutkich Chińczyków, a co dopiero mówić o dobrze zbudowanych Polakach o wymiarach, powiedzmy, co najmniej XXL.

W maszynowni powitał nas - jak się przedstawił - Chief Engineer, drobny, ciemnowłosy człowieczek bliżej niewiadomej narodowości oraz drugi mechanik, potężne chłopisko o roześmianej od ucha do ucha gębie. Istotnie miał powód do uciech, bo - jak oznajmił na przywitaniu - za dwie godziny schodzi z tego statku.

Gdy spytałem o pozostałych mechaników. Drugi roześmiał się jeszcze szerzej i szczerzej.

- Było trzech trzecich, ale uciekli w ostatnim porcie po zachodniej stronie Indii.

- To jak jechaliście? - zdziwiłem się.

- We dwóch, z chifem na zmianę - znowu roześmiał się radośnie - ale dostaliśmy pieniądze za tych, którzy uciekli.

Maszynownia przedstawiała obraz nędzy i rozpacz. Jak się później okazało, co najmniej połowa mechanizmów w siłowni była nieczynna. Nie pracowała na przykład żadna pompa zęzowa, a zęzę - jak oznajmił Drugi - pompowało się przez króciec ssania awaryjnego odśrodkową pompą, która tłoczyła brudną wodę przez nieczynny skraplacz turboprądnic prosto za burtę. Inna rzecz, że zresztą żadna z turboprądnic nie nadawała się do użytku, od dłuższego już czasu. Energię elektryczną dostarczał awaryjny diesel agregat, który z największym wysiłkiem zaspakajał minimalne zapotrzebowanie.

- Syf, kiła i mogiła panie second - stwierdził, nie bez racji, jeden z dwóch trzecich mechaników, którzy przyjechali razem ze mną.

W duchu zgadzałem się z nimi w zupełności i w całości aprobowane zwyczaj i delikatną w formie ocenę, ale jako że od momentu wejścia na statek zostałem zastępcą starszego mechanika, doszedłem do wniosku, że nie wypada mi potwierdzić trafnej diagnozy trzeciego, nie chciałem bowiem zrażać młodych ludzi na samym początku długotrwałego kontraktu.

- Nie jest tak źle - powiedziałem, choć było to niezgodne ze stanem faktycznym. Jeżeli nasi poprzednicy tu dojechali, to my też damy radę. Zabieramy się do roboty.

Łatwiej jednak było to powiedzieć najbardziej pewnym głosem, na jaki mnie było w tej sytuacji stać, niż wykonać. Przede wszystkim nie wiadomo było, od czego zacząć, bo prawie wszystko szwankowało.

W cichości ducha byłem pełen podziwu dla Chiefa i schodzącego Drugiego, że udało się im jakimś cudem dopłynąć, ale podziw ten zachowałem w całkowitej tajemnicy, zarówno przed Chiefem z maszyny, który nie schodził ze statku i był moim szefem, jak też przed znacznie ode mnie młodszymi mechanikami.

Cóż było robić? Kontrakt podpisałem, w kieszeni nie miałem tyle pieniędzy, żeby go zerwać i wracać do bardzo odle-

głego kraju na własny koszt, trzeba zatem było zaciśnąć zęby i przetrwać.

Na szczęście postój w tym zakazanym porcie na samym końcu świata, gdzie - jak mówiła świętej pamięci moja babcia - „diabeł ma młode”, przedłużał się. Nasz piękny statek przywiózł do Indii pełnookrętowy ładunek 25 000 ton oleju bodajże kukurydzianego, gdzieś z Ameryki i teraz oddawał po trochu w kilku indyjskich portach.

Wyładunek odbywał się bardzo powoli i bardzo prymitywnie własną pompą tłokową (na szczęście z ośmiu takich na statku, jedna była czynna) na podjeżdżające pod burtę samochodowe cysterny. Czasu zatem na remonty miała nasza trójka aż za dużo.

Może ktoś obeznany co nieco ze statkami zapytać - dlaczego trójka? Przecież w siłowni byli chyba oprócz mechaników jeszcze jacyś ludzie, motorzyści itp.

Pewno, że byli. A jakże... Arab, Filipińczyk, Żyd z Izraela, Murzyn z Ghany i magazynier, który raz twierdził, że jest Grekiem, innym razem natomiast bronił uporczywie teorii, że jest Syryjczykiem z Damaszku. Kim naprawdę był, pewno sam dokładnie nie wiedział.

Pomocy z załogi maszynowej było raczej nie za dużo, a ja musiałem wysilać całą swoją pomysłowość, aby znaleźć sposób oddzielenia Araba od Izraelczyka. Jednego z nich musiałem zdjąć z wachty, bo przy trzech wachtach, albo Żyd odbierał ją od Araba, albo odwrotnie i nie można było mieć nadziei, że w siłowni nie dojdzie do morderstwa.

Ostatecznie Żyda zastąpił Ghańczyk, który jednak nie miał zielonego pojęcia o żadnym z mechanizmów działających w siłowni i nadawał się jedynie do sprzątanía, ewentualnie robienia kawy dla wachtowego mechanika. Żyd przeszedł na dniówkę i dzięki temu miałem jaki taki spokój w maszynowni pod warunkiem, że obaj z Arabem znajdowali się w odległych od siebie zakamarkach siłowni.

Jak wspominałem, postoje w indyjskich portach były dość długie i udało się w tym okresie doprowadzić do mniej więcej znośnego stanu silnik główny, jedyną diesel prądnicę i uruchomić jedną pompę zębową, tak że odpadło odpompowywanie wody z zęzy za burtę przez skraplacz. Jak wyglądały cienkie rurki owego skraplacza, wolałem nie sprawdzać, szczególnie, że na razie nie był potrzebny.

Po prawie miesiącu postojów w kilku portach nad Zatoką Bengalską dychawiczna pompa oddała do końca cały ładunek kukurydzianego oleju i ruszyliśmy pod balastem w rejs.

Celem naszym były niewielkie porty na wyspach archipelagu Filipińskiego, gdzie mieliśmy mozolnie zbierać małe partie oleju, tym razem palmowego, z przeznaczeniem do portów amerykańskich.

Przebiegało to podobnie marudnie jak oddawanie ładunku, jednak teraz ostatnia i wciąż jedyna czynna nasza pompa, nie pracowała, olej palmowy bowiem ładowano nam prosto z kilkunastotonowych cystern samochodowych, których sznur czekał pod burtą. Trzeba przyznać, że szło to nieco szybciej niż wyładunek, bo ładowano ów olej do kilku zbiorników z kilku cystern naraz.

Czas mijał, gdy tak płataliśmy się między wyspami Filipin, zbliżały się Święta Wielkanocne i zdecydowałem, że należy to jakoś uczcić.

Jak Boże Narodzenie, to koniecznie choinka, barszcz i karp, może jeszcze kluski z makiem, a teraz przede wszystkim pisanki, może baranek z chorągiewką, szynka, wreszcie mazurki.

Babcia robiła tak zwaną „serną paschę”, nie wiedziałem jednak dokładnie jak i z czego się ją robi, w pamięci został mi tylko jej smak.

Nie było co marzyć o prawdziwej szynce w zapadłych zakątkach Filipin i dlatego na pierwszą linię wielkanocnych przygotowań poszły pisanki.

Na szczęście w chłodni na statku były jajka. Normalne kurze jaja, choć w ograniczonej ilości, zresztą ani armator, którego z litości nie wymieniam, ani kapitan, nie rozpieszczali nas czy to ilością, czy jakością serwowanych posiłków. Udało mi się jednak wydebić od kucharza cały mendel (ciekawe, kto z młodych Czytelników wie, ile to jest?).

Kucharza udało mi się skorumpować obietnicą, że jak tylko uporamy się z pomocniczymi kotłami w maszynowni, to weźmiemy się za chłodnię prowiantową, w której od dłuższego czasu temperatura uparcie krążyła wokół zera, z tendencją raczej zwyżkową.

Do odpowiedzialnej pracy nad pisankami, w ramach akcji „Wielkanoc”, udało mi się dokooptować trzeciego oficera, który miał pod swoją opieką smętne resztki farb i minii.

Cebula - na szczęście - była w statkowej kuchni, choć kucharz dziwił się, po co są mi potrzebne łupiny w tak dużych ilościach.

Z dziewięciu gotowanych w łupinach jaj, do dalszej „artystycznej” obróbki polegającej na mozolnym skrobaniu rozmaitych wzorków na brązowych skorupkach, pozostało jedynie sześć. Pozostałe popękały...

Trzeci oficer, któremu wydzieliłem pozostałe sześć jajek, stwierdził, że farby okrętowe nie nadają się do wyznaczonych im zadań, niemniej po wielu wysiłkach jajka mieniły się wieloma kolorami nieregularnych plam i przypominały awangardowe dzieła. Jedno zaś miało na białej skorupce kilka skośnych czerwonych pasków i wyglądało bardzo patriotycznie.

Swoją drogą zastanawiam się dziś, po wielu latach, skąd pewien odłam polskiej sceny politycznej dowiedział się o naszej pisance, którą dość dokładnie skopiował i czy trzeciemu oficerowi, który od dawna jest emerytowanym kapitanem żeglugi wielkiej nie należą się pokaźne tantiemy.

Kiedy akcja pisanka zakończyła się sukcesem, zachciało nam się jeszcze wielkanocnego baranka. Niestety...

Po pierwsze, brakowało odpowiedniego materiału. Na „wyrzeźbienie” baranka z masła było zbyt gorąco, zresztą na statku nie było masła tylko jakaś podejrzana margaryna.

Gdy znalazło się trochę cementu, jeden z mechaników wachtowych podjął się ambitnego zadania ulepienia baranka. Po wielu próbach udało mu się stworzyć coś, co absolutnie nie przypominało miłego wielkanocnego stworzonka. Było to skrzyżowanie pokracznego psa z wielbłądem albo nawet żyrafą.

Daliśmy zatem spokój z rzeźbieniem. Ostatecznie osobiście narysowałem baranka na kartce papieru i to nam musiało wystarczyć. Co prawda pozostała czwórka kręciła nosem i wybrzydzała na moje dzieło, mnie się jednak mój rysunek podobał i to nawet bardzo. Przede wszystkim udały mi się zakręcone rogi.



W mesie oficerskiej jadło nas w sumie sześciu, pięciu Polaków i radiooficer, Grek z Krety, bardzo sympatyczny i wesoły człowiek. Po kilku tygodniach obcowania z polskim językiem rozumiał już co nieco i znał parę polskich wyrażení, których z wrodzonej skromności nie przytaczam.

Ilustracja: Adam Pękański



W mesie tej szefem byłem oczywiście ja, jako drugi mechanik, najstarszy stanowiskiem i co nie było powodem do zadowolenia - także wiekiem.

W niedzielę Wielkanocną staliśmy na redzie portu o nazwie Zamboanga na wyspie Mindanao, w południowej części archipelagu filipińskiego i czekaliśmy na ładunek. Czas wykorzystywaliśmy do przeglądu kolejnego cylindra, zajęzdzzonego do granic sprawności, silnika głównego. Robota była pilna, bo w każdej chwili mogli nas wezwać do podejścia do kei, tak więc na nudy w maszynowni nie mogliśmy narzekać.

Na niedzielny poranek wydałem jako „starszy mesy” polecenie, aby na śniadanie przyszli wszyscy domyca, ogoleni i w czystych, najlepiej białych koszulkach. Sam do kompletnego „tropikalnego” stroju (biała koszula z krótkimi rękawami, krótkie białe spodnie, długie białe skarpety i obowiązkowo czarne buty) przypiąłem granatowe pagony z trzema złotymi paskami i śrubą.

Tak wystrojeni zasiedliśmy do śniadania, jak zwykle o godzinie 7.30. Na środku stołu przykuwał oczy półmisek z tuzi-

nem pięknych (tak nam się przynajmniej wydawało) pisanek.

Wzięłem do ręki patriotycznie pomalowane jajko, stłukłem skorupkę, obrałem i z należyтым namaszczeniem pokroiłem starannie na sześć części (dla radiooficera też), wygłosiłem też krótką, ale uroczystą przemowę, a następnie podzieliśmy się jajkiem (z radiooficerem też).

Na śniadanie była kawa, dwa kawałki chleba z margaryną, jakieś smarowidło i po jednym jajku produkcji trzeciego oficera. Moje skrobanki zostawiłem na Lany Poniedziałek.

Cała ceremonia trwała może kwadrans. Dopilem dobrą i mocną kawę zabielaną skondensowanym mlekiem, wstałem i oznajmiłem:

- A teraz, panowie mechanicy, przebrać się i o ósmej spotykamy się w maszynie. Ogłaszam  
KONIEC WIELKANOCY.

**Za miesiąc opowiadanie  
„Medorau, medorau”.**

# Poskromienie Lewiatana

Z Jackiem Komudą, autorem  
„Galeonów wojny” rozmawia Tomasz Falba

**- „Galeony wojny” wskrzeszają dawno u nas nie widzianą historyczną powieść marynistyczną. Tymczasem w księgarniach Pańską książkę znaleźć można w dziale „fantastyka”. Czym zatem ona jest?**

- To bez wątpienia powieść historyczna z elementami fantastyki. Ale owa fantastyka służy jedynie pokazaniu mentalności ludzi z XVII wieku, dla których świat materialny przeplatał się z nierzeczywistym. Trudno było wtedy znaleźć marynarza, który nie wierzył w cetusy, lewiatany, i krakena. Nie sposób pominąć wątki nadnaturalne w książce opowiadającej o dawnym Pomorzu, gdzie jeszcze sto lat temu wierzano, że czarownice latają na sabaty, a w roku 1836 w Chałupach pławiono podejrzaną o czary Krystynę Ceynowę.

**- Swoją powieść zadedykował Pan wybitnemu kaszubskiemu twórcy Augustynowi Neclowi, bez którego, jak Pan pisze, kaszubskich baśni, nigdy nie zostałyby Pan pisarzem. Czy to jedyny Pana związek z Pomorzem?**

- Nie pochodzę z Pomorza, a moja rodzina nie ma kaszubskich ani żeglarskich korzeni. Dedykowałem tę książkę Augustynowi Neclowi dlatego, że dzięki niemu jako dziecko zacząłem myśleć i marzyć o morzu. Kiedyś zaczytywałem się w „Demonach, Purtkach i Stolemach” i wolałem „Skóra mora pleszcze”, niż „Sierotkę Marysię” Marii Konopnickiej. Zapewne dlatego, że baśnie Necla były takie... prawdziwe, życiowe i bardziej przemawiały do mojej wyobraźni. Dzięki nim poznałem kulturę Kaszubów, co ułatwiło mi pracę nad „Galeonami Wojny”. Wszak większość marynarzy dawnej polskiej floty, a także piratów sprowadzających i rabujących statki na strądzie, pochodziła z Rebocy, Belaków, Lesaków, czy innych grup zamieszkujących Wybrzeże. Kaszubi stworzyli większość okrętów, które brały udział w obronie Prus Królewskich przed Szwedami. Ponieważ Gdańsk nie pozwalał budować ich u siebie, Jan Weyher zwołał do Pucka okolicznych cieśli, szkutników, kowali, smolarzy i kazał im budować galeony wojenne.

**- Skąd pomysł na napisanie „Galeonów wojny”?**

- Wziął się z tęsknoty za otwartym morzem. Dawne żaglowce mają dla mnie niesamowity urok i piękno, a uskrzydłony statek jest symbolem wolności, która czeka na błękitnych wodach. Kiedy byłem dzieckiem i już znałem na pamięć Augustyna Necla, zaczytywałem się

w „Wyspie Skarbów” i „Robinsonie Crusoe”. Po latach dawne marzenie o przepięknych żaglowcach powróciło do mnie z taką siłą, że musiałem napisać książkę marynistyczną.

**- W swojej książce stara się Pan wiernie odtworzyć realia XVII-wiecznej polskiej floty. Proszę zdradzić jak Pan przygotowywał się do jej napisania?**

- Przez kilka miesięcy, czytałem, czytałem i jeszcze raz czytałem. Biblioteka Narodowa w Warszawie stała się prawie moim miejscem zamieszkania. Zapoznałem się z wieloma książkami, poczynawszy od opisujących działania wojenne na Bałtyku, jak monografie Eugeniusza Koczorowskiego, czy Józefa Dyskanta, a skończywszy na aktach Królewskiej Komisji Okrętów i pamiętnikach opisujących Gdańsk w XVII wieku. Nie pomijałem także świadectw literackich pokazujących morze i walkę z żywiołem. Sięgnąłem po „Morską Nawigację do Lubeka” Marcina Borzymowskiego z 1651 roku i po książki tworzące późniejszą polską tradycję marynistyczną – „Znaczący Kapitan” Karola Olgerda Borchardta, czy „Z floty carskiej do polskiej” Mamerta Stankiewicza, ostatniego kapitana *MS Piłsudski*. Czytałem Josepha Conrada, Cecila Forestera i innych autorów.

**- Zapewne największą trudność sprawiło Panu poznanie szczegółów budowy XVII-wiecznych statków i okrętów, zwłaszcza ich takielunku. Czy płynął Pan kiedyś „pod żaglami”?**

- Żeglowanie XVII-wiecznym galeonem wyglądało inaczej niż dzisiejszym jachtem morskim. Dawne żaglowce niosły na masztach żagle pełnorejowe, a nie gafflowe. Każdy wyposażony w 12 i więcej lin przeprowadzonych przez talie i bloki. Odnalezienie opracowań, które wyjaśniały jak je obsługiwać graniczyło z cudem. Realia dawnej żeglugi pokazane na kartach powieści, to także efekt sporów oraz dyskusji ze znajomymi miłośnikami żeglarstwa. Niestety, wiele elementów dawnego żaglowca wciąż jest zagadką. Na przykład wyjaśnienie co to tak naprawdę były bonety - pasy płótna doszywane na dole największych żagli. Czy służyły do refowania żagli, jak twierdzą niektórzy specjaliści, czy też był to swoisty „pas bezpieczeństwa” - to znaczy odrywano je, kiedy w czasie szkwału należało jak najszybciej rzucić grota, albo foka? Wiem, że morskie słownictwo jest trudne, jednak dzięki temu, że każdy opisywany przeze mnie statek ma wanty, szoty, grot-

maszt, czy bukszpryt, Czytelnik może poczuć klimat i atmosferę dawnych żaglowców, nawet jeśli nie zrozumie wszystkich terminów od razu. Zresztą nie są one konieczne do zrozumienia fabuły, a w dodatku opisałem je w przypisach na końcu każdego tomu. Nigdy nie płynąłem repliką żaglowca, bo ich w naszym kraju nie ma. Szkoda, bo każdy z sąsiadów ma choć jeden dawny statek - Rosjanin *Sztandart* z czasów Piotra I, Holendrzy *Batavię*, Szwedzi z kolei odtworzonego *Vasę*, który zresztą miał być w roku 1628 użyty do walki z Polską, ale zatonął zaraz po wyjściu z portu. Był to zresztą niezwykle wymowny przykład antypolskiej propagandy, bo przy okrętowych szaleciach znalazły się rzeźby szlachciców odszczekujących spod ławy słowa wypowiedziane przeciwko królowi Szwecji.

**- Dlaczego bohaterem „Galeonów” uczynił Pan akurat Arendta Dickmanna?**

- Ponieważ postać ta okryta jest tajemnicą. Dickmann urodził się w roku 1572 w Delft w Holandii, w 1608 przeniósł się do Gdańska, gdzie wykupił prawa miejskie i ożenił z Elżbietą - wdową po Joachimie Weście. We flocie polskiej pojawił się niespodziewanie, bo już w roku 1626 i wkrótce powierzono mu dowództwo galeonu *Rycerz Święty Jerzy*. A przed bitwą pod Oliwą - w zastępstwie chorego Wilhelma Appelmana - godność admirała floty królewskiej. Powierzono mu ją, pomijając wielu zasłużonych oficerów - choćby Hermanna Witte czy Jamesa Murreya. Co znaczy, że musiał mieć jakieś zasługi bojowe, o których nic nie wiemy. Tajemniczą sprawą jest także sama jego śmierć - prawdopodobnie zginął od kuli wystrzelonej z uciekającego galeonu szwedzkiego *Pelikanen*, albo od wystrzału z *Latającego Jelenia* - innego polskiego galeonu, który omyłkowo otworzył ogień do *Tigerna*, nie wiedząc, że okręt jest zdobyty przez Polaków.

**- Niektórzy mówią o Panu, że jest Pan antysienkiewiczowski. Tymczasem, czytając Pańską książkę odnosi się zupełnie odwrotne wrażenie. Czy nie nadaje Pan zbyt dużego znaczenia zwycięstwu pod Oliwą?**

- W warunkach wojny małe potyczki urastają do rangi decydujących batalii, a druzgocące zwycięstwa pozostają nie wykorzystane. Bitwa pod Oliwą nie osłabiła floty szwedzkiej, ale była dla niej bolesną nauką i kompromitacją, gdyż ujawniła słabość dowództwa i niskie mo-

rale marynarzy. Pokazała, że szwedzka taktyka walki jest przestarzała. Nasze salwy całoburtowe zaskoczyły wroga, sądzącego, że cały ciężar walki winien spoczywać na piechocie morskiej prowadzącej ogień z pokładu okrętu. Gdyby Oliwa nie miała żadnego znaczenia, Gustaw Adolf, król Szwecji, nie wpadłby w furję i nie chciał zniszczyć naszej floty, która i tak w okresie letnim, ze względu na przewagę wroga, stała beczynnie pod Latarnią. Na szczęście atak artylerii i piechoty, 6 lipca 1628 roku, na polskie okręty skończył się jedynie stratą galeonu *Rycerz Święty Jerzy* i *Żółtego Lwa* zwanego przez marynarzy starą pinką.

**- Bohaterowie Pańskiej powieści nie oszczędzają XVII-wiecznemu**

## O autorze...



Jacek Komuda ma 36 lat. Jest historykiem, autorem kilkunastu powieści, których akcja dzieje się w XVII-wiecznej Polsce. Jego najnowszą „produkcją” są dwa tomy „Galeonów wojny”. To pierwsza od wielu lat historyczna powieść marynistyczna dla szerokiego kręgu odbiorców. Jej akcja rozgrywa się tuż przed bitwą pod Oliwą w 1627 roku. Bohaterem jest admirał Arendt Dickmann i polski szlachcic Marek Jakimowski. Zanim wezmą udział w batalii, wyruszą wspólnie na morze, aby pokonać Lewiatana - bestię grasującą rzekomo po Bałtyku i mordującą załogi pływających po nim statków. Na prośbę Autora oraz aby nie pozbawić Czytelników przyjemności, nie ujawnimy dalszego ciągu fabuły. Zapewniamy jednak, że napisana ze swadą książka, starająca się wiernie oddać morskie realia tamtych czasów, ze wszech miar zasługuje, aby po nią sięgnąć.

### Gdańskowi żadnego epitetu. Pan też nie lubi grodu nad Motławą?

- Kocham ten zacny gród, jednak spośród jego dawnych mieszkańców wolę ludzi morza, niż bogatych mieszczan z Rady, sięgających wzrokiem nie dalej niż na dno swej kiesy. Gdańsk w XVII wieku stał się miastem kupców, którzy zamienili statki na spichlerze. Po co im była flota, skoro kupowali zboże od szlachty polskiej, a potem odsprzedawali je obcym? Patrycjat bał się wzmocnienia potęgi Rzeczypospolitej na morzu, bo to godziło w ich przywileje, a z drugiej strony nie rozumiał, że bez pomocy Korony, Gdańsk natychmiast stałby się łupem Szwedów. W czasach wojny o ujście Wisły, miasto przypominało trochę Łódź z końca XIX wieku. Łatwo tu było zdobyć fortunę, a jeszcze prościej znaleźć się na dnie. Jednak na szczęście manieri i wykształcenie zdecydowanie odróżniały chciwy i bezwzględny patrycjat gdański z XVII stulecia od nowobogackich fabrykantów opisanych w „Ziemi Obiecanej” Reymonta.

### - Pana następną książką nosić ma tytuł „Czarna Bandera”. Czy to oznacza, że jej akcja też toczyć się będzie na morzu?

- „Czarna Bandera” nie jest powieścią historyczną, ale zbiorem opowiadań, które zaliczyć można do fantastyki marynistycznej. Zebrałem w nim nie tylko morskie legendy, ale także historie o najgorszych szubrawcach i awanturnikach, którzy pływali pod żaglami. Książka w założeniu łatwa, lekka i przyjemna, albowiem po napisaniu „Galeonów Wojny” byłem nieludźko zmęczony, niemniej z morską tematyką już nie mogłem się rozstać.

**Dla pierwszego  
Czytelnika, który się  
z nami skontaktuje, mamy  
darmowy egzemplarz  
„Galeonów wojny”  
z autografem Autora.**





Tajniki dzieł marynistów (26)

# Artysta syntetyczny

Bohater niniejszego artykułu Waław Wąsowicz dzięki talentowi, pracowitości i niewątpliwej żyłce artystycznego eksperymentatora cieszył się zasłużoną sławą już za życia. Należał do artystów poszukujących ciągle nowych środków wyrazu.

Udatnie starał się godzić stare z nowym. I dzisiaj jeszcze, jego prace ujmują widza oryginalnością i nowatorstwem.



Fot. Mirosław Bracki

„Lato nad morzem”, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Urodził się w 1891 r. w Warszawie. Studia artystyczne odbył w latach 1909-1910 w warszawskiej Szkole Rysunkowej im. W. Gersona u **Mieczysława Kotarbińskiego**. Naukę kontynuował w Szkole Sztuk Pięknych w Warszawie pod kierunkiem **Ignacego Pieńkowskiego**. W 1914 r. krótko uczęszczał do pracowni **Jacka Malczewskiego** w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych. W latach 1918-

1920 pracował jako nauczyciel gimnazjum im. K. Kulwiecia w Warszawie. Zdumiewające, jak w czasie stosunkowo niedługiego życia (artysta zmarł w 1942 r. w Wilanowie) przeszedł długą drogę artystyczną, w której odbiły się wszystkie chyba prądy artystyczne epoki. Był członkiem grupy „Ekspresjoniści Polscy”, która w 1919 r. przekształciła się w kierunek zwany formizmem.

## Przenikanie

Artysta - tworzący wówczas pod wpływem sztuki Paula Cezanne'a - geometryzował kompozycje malarskie, nadając im formy zbliżone do kuli, walca czy stożka. Nie przeszkadzało mu to zarazem skwapliwie korzystać z dokonań impresjonizmu i mimo zachowania poważnych, ciemnych barw, wprowadzać migotliwe

Fot. Mirosław Brucki



„Pejzaż holenderski z kutrem”,  
ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Fot. Mirosław Brucki



„Brygantyna w Dubrowniku”,  
ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku

efekty luministyczne. Odtąd już zawsze w jego malarstwie pojawiać się będzie wzajemne przenikanie zgoła przeciwstawnych konwencji malarskich - na zdyscyplinowaną, przestrzenną i brylowatą strukturę obrazu artysta nakładać będzie światłocieniową, żywą tkankę barw, kładzionych swobodnie, krótkimi pociągnięciami pędzla, biorącymi swój rodowód z postimpresjonizmu. Artysta na przemian skłaniać się będzie ku kubizującemu for-

mizmowi, malując posępne, ciężkie i brylowate postacie wieśniaków bretońskich, innym razem ku kapizmowi, tworząc lekkie i rozedrgane pejzaże, gdzie miękka plama barwna panuje całkowicie nad strukturą przedmiotu.

Artysta stale poszukiwał nowych środków wyrazu. Fascynowała go zarówno twórczość Tadeusza Makowskiego, którego poznał podczas pobytu w Paryżu w 1931 r., jak dokonania dawnych mi-

strzów holenderskich i malarstwo Eugène Delacroix, słynnego artysty francuskiego doby romantyzmu. To od niego przejął przekonanie, że obraz powinien być „świętem dla oka”. Niespokojna natura malarza kazała mu chwilowo zwrócić się również w kierunku realizmu, a nawet swoistego klasycyzującego monumentalizmu, gdzie najważniejszą rzeczą jest modelunek światłocieniowy i przestrzenne relacje pomiędzy przedmiotami. Nie bez wpływu na tę zmianę kierunku jego malarskich poszukiwań pozostała podróż do Włoch w 1937 r. i zainteresowanie artysty sztuką włoskiego renesansu. Jedynym nurtem artystycznym, który pozostał mu obcy, była sztuka abstrakcyjna.

### Pewna ręka

Tak jak artysta niespokojnie śledził, badał i adaptował różnorodne, niekiedy sprzeczne konwencje malarskie, tak również próbował swoich sił w różnych dziedzinach sztuki. Malarstwo olejne nie było jedyną dziedziną, w której czuł się dobrze. Równie udane kompozycje powstawały w technice akwarelowej, mniej zobowiązującej i bardziej swobodnej niż technika olejna, aczkolwiek wymagającej od artysty pewnej ręki i dużej wrażliwości na kolor.

Artysta malował przede wszystkim portrety, wizerunki wieśniaków, postacie dziewcząt, sceny rodzajowe z życia Huculów, pejzaże z Bretanii, Lubelszczyzny i Podlasia, akty, martwe natury, szczególnie kwiaty i owoce. W jego dorobku znalazło się też miejsce dla widoków morskich. Utrwalił swe wrażenia z podróży do Gdańska i Orłowa (1926), jak również do Holandii (1928) i na Bałkany (1930). Ponadto Waław Wąsowicz z powodzeniem zajmował się polichromią. Jest autorem dekoracji ściennych w kawiarni Skamandrytów „Pod Pikadorem” i w Klubie Futurystów Polskich w Hotelu Europejskim w Warszawie. W jego dorobku znajdziemy też rysunki i grafikę, głównie drzeworyt. Artysta parzył się ponadto malowaniem na jedwabiu, dekorowaniem ceramiki, a nawet sztuką użytkową, łącznie z dekoracją wnętrz.

W oczach znajomych uchodził raczej za człowieka poważnego i skupionego. Chociaż jest też bohaterem kilku anegdot. Jawi się w nich jako człowiek obdarzony niewątpliwym poczuciem humoru, trochę złośliwy, ale potrafiący zachować dystans do własnej twórczości. Cho-

ciaż z czasem zyskał sławę i uznanie, początki nie były łatwe. Według jednej z anegdot kiedyś, na początku kariery pochwalili się ponoć znajomemu:

- *Wiesz, umieściłem swoje płótno na wystawie.*

- *I zostało przyjęte?*

- *Tak, umieszczono je nawet przed wejściem.*

- *Gratuluję, ale co przedstawia?*

- *Tablicę z napisem „Trzymać się prawej strony”...*

### Wizja morza

Jak już wspomniano, w bogatym dorobku artysty znalazły się też pejzaże nadmorskie. Inspiracją do ich powstania był pobyt na polskim Wybrzeżu, podróże do Holandii, Włoch i na Bałkany. W zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, które jako jedno z zadań priorytetowych wyznaczyło sobie gromadzenie i dokumentowanie dokonań artystów polskich w dziedzinie szeroko pojętej marynistyki, znajduje się też kilka

prac Wacława Wąsowicza. Wśród nich są dwa obrazy poświęcone ulubionemu przez artystę motywowi plaży. Na pierwszym, pt. „Lato nad morzem” widzimy strefową kompozycję podzieloną horyzontalnie na trzy nierównej szerokości pasy: plaży, morza i nieba. Obraz powstał w 1926 roku, co wskazuje, że malarz uwiecznił tu polskie Wybrzeże, gdzie w tym właśnie roku przebywał. Obraz ujmuje widza niewymuszonym, bezpretensjonalnym wdziękiem. Swobodnie, niemal szkicowo przedstawia artysta plażowiczów w jaskrawych kostiumach kąpielowych, opalających się na kocach, kąpiących się w morzu czy pływających w kajakach i łódkach. Morze, ciągnące się daleko w głąb, do wysoko usytuowanej linii horyzontu, oglądamy właśnie z ich perspektywy, z dołu. Artysta pozostaje tu wierny ulubionemu syntetycznemu ujęciu przedstawionego krajobrazu. Nie analizuje szczegółowo ruchu wody morskiej - ton morską maluje długimi, szerokimi i stosunkowo gładkimi pociągnięciami pędzla, skupiając się na subiektywnych roz-

wiązaniach kolorystycznych, gdzie obok głębokich, chłodnych i stosunkowo ciemnych granatowo-szafirowych tonów, pojawiają się idealnie z nimi zharmonizowane szare błękity, złamane zielenie, a nawet brązy. Linia brzegowa, która u wielu innych artystów przedstawiana jest zazwyczaj realistycznie bądź dekoracyjnie, tutaj została wyobrażona za pomocą jednego pociągnięcia pędzla - oliwkowy kolor w sposób zdecydowany odcina morze od skontrastowanej z nim kolorystycznie jasnej, złotawo - różowej plaży. Patrząc na obraz, jesteśmy wdzięczni artyście za to, że nie odtwarzał nadmorskiego widoku z drobiazgową fotograficzną dokładnością, lecz pokusił się o własną wizję, przez co dostarczył nam ciekawych wrażeń estetycznych.

### Refleksy świetlne

Inny obraz artysty p.t. „Morze” (1930 r.) przedstawia dwoje plażowiczów ostrożnie wchodzących do wzburzonego morza. Brak innych kąpiących się w pobliżu



„Morze”, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



„Miasteczko rybackie”, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

osób dowodzi, że są jedynymi amatorami kąpeli przy tak wietrznej pogodzie. Spienione, podobne do pagórków morskie fale oraz barwa morza przybierająca chłodne, turkusowe odcienie zieleni i błękitu sprawiają, że nieomal fizycznie odczuwamy chłód morskiej wody tego wietrzego, zimnego, letniego poranka. Obraz malowany jest zupełnie inaczej niż omówiony poprzednio. Zamiast spokojnych i gładkich pociągnięć pędzla widzimy urozmaiconą fakturę obrazu, znaczoną nieregularnymi, rozedrganymi plamami koloru, nakładanymi w postaci niedokładnie rozproszonych gęstej pasty.

Najbardziej jednak charakterystyczny dla stylu artysty jest obraz pt. „Miasteczko rybackie” (ok. 1930 r.). Przedstawia widok na niewielką zatokę, częściowo przysłoniętą przez tonące w bujnej zieleni trzy murowane domki z malowniczymi dwuspadowymi dachami. Na drugim planie przycumowane do brzegu dwie łodzie rybackie o nagich masztach. Ten niewielkich rozmiarów obraz jest bardzo zmysłowy i substancjonalny. Formy tu zastosowane sprawiają wrażenie nieco

ciężkich poprzez swoją kubiczność i zwarłość. Farba nierównomiernie nakładana, raz gęsta i porowata, innym razem gładka i lśniąca, tworzy urozmaiconą fakturę, którą dodatkowo wzbogacają drobne, jasne impasty przypominające rozedrgane cienie kreski. Artysta w ten sposób ukazał refleksy świetlne ślizgające się po powierzchni przedmiotów.

Jak wiadomo, Wacław Wąsowicz posługiwał się różnymi technikami artystycznymi. Był również biegłym rysownikiem jak malarzem. W zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego znajduje się akwarela i rysunek tuszem podmalowany akwarelą i gwaszem autorstwa artysty. Pierwsza z wymienionych prac powstała podczas pobytu malarza w 1930 r. w Holandii i nosi tytuł „Pejzaż holenderski z kutrem”, druga, zatytułowana „Brygantyna w Dubrowniku”, narysowana została podczas podróży na Bałkany w 1928 r. Obie sprawiają wrażenie naszkicowanych w pośpiechu, zaledwie kilkoma trafnymi kreskami i swobodnie kładzioną plamą barwną.

Akwarela przedstawia niewielką przystań rybacką. W centrum kompozycji znaj-

duje się przycumowany do mola kuter rybacki z opuszczonym gaflowym żaglem, na molo dwie postacie - mężczyzny i kobiety w naszkicowanym ołówkiem charakterystycznym holenderskim czepku. Artysta potrafił oddać kształt kadłuba i ciężar opuszczonego żagla, posługując się właściwie dwiema barwami: ceglasczerwona i błękitem paryskim z drobnymi akcentami zieleni i żółci.

Rysunek przedstawia fragment portu w dalmatyńskim Dubrowniku położonym malowniczo u podnóża niewysokich pagórków o łagodnych zboczach. Do nabrzeża przycumowano statek żaglowy ukazany wzdłuż prawej burty. Mamy tu okazję zaobserwować, jak kilka z pozoru niedbale poprowadzonych kresek organizuje całą kompozycję, a wykonana akwarelą i gwaszem barwna podmalówka pogłębia wrażenie przestrzeni.

**Liliana Gieldon**

**Ilustracje:**

**© Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku**

„Totalna zagłada” na płytach DVD

# Zabójcza fala w Londynie



Wszyscy doskonale pamiętamy tragiczne obrazy zniszczonych przez potężną falę tsunami w grudniu 2004 roku wybrzeży Azji, czy też zalanego wodą, po przejściu w sierpniu 2005 r. huraganu Katrina, Nowego Orleanu. A co by się stało, gdyby podobny kataklizm dotknął którąś z europejskich metropolii, np. Londyn? Taką katastroficzną wizję przedstawia brytyjski obraz „Totalna zagłada” (oryginalny tytuł: „Flood”), który właśnie ukazał się w Polsce na płytach DVD.

Film jest kinowym debiutem reżysera Tony’ego Mitchella, znanego angielskiego dokumentalisty, mającego na koncie m.in. czterogodzinny serial telewizyjny „Starożytni Egipcjanie”. Ten zrealizowany z ogromnym rozmachem, przy użyciu najnowszych technik komputerowych, fabularyzowany dokument przyniósł Mitchellowi sławę na całym świecie i najważniejszą brytyjską nagrodę filmową – BAFTA. Wyniesione z pracy nad „Starożytnymi Egipcjanami” doświadczenia

z animacją komputerową, przydały się teraz reżyserowi przy tworzeniu scen zalazanego masami wody Londynu.

## Jak u Hitchcocka

Akcja „Totalnej zagłady” skupia się na grupie ludzi, mających tylko kilka godzin na uratowanie Londynu przed zabójczą falą wywołaną potężnym sztormem. Film zaczyna się w momencie, gdy pierwszy atak huraganu znad Morza Północnego całko-

## Huragany

Do określenia siły huraganu stosowana jest skala Saffir-Simpsona:

### Stopień 1:

siła wiatru 33-42 m/sek.,  
fala powodziowa o wys. 1-1,7 m

### Stopień 2:

wiatr 43-49 m/sek., fala 1,8-2,6 m

### Stopień 3:

wiatr 50-58 m/sek., fala 2,7-3,8 m

### Stopień 4:

wiatr 59-69 m/sek., fala 3,9-5,6 m

### Stopień 5:

wiatr powyżej 70 m/sek.,  
fala powyżej 5,7 m

wicie zatapia niewielkie, nadmorskie miasteczko w Szkocji. Już ta scena, będąca zaledwie zwiastunem późniejszej tragedii, robi na widzach duże wrażenie, zarówno od strony wizualnej, jak i emocjonalnej. Film jest zresztą zrobiony według klasycznej maksymy mistrza suspense Alfreda Hitchcocka – „na początku jest trzęsienie ziemi, a potem napięcie stopniowo rośnie”.

Wprawdzie pomiędzy początkowym „trzęsieniem” a jeszcze bardziej dramatycznym finałem znajduje się też kilka dłuższych i schematycznych rozwiązań dramaturgicznych (m.in. rozwiedziona para w obliczu tragedii znów jest razem, a lekceważony przez lata ekspert jednak miał rację...), tym niemniej całość powinna się spodobać widzom, lubiącym przecież oglądać cudze nieszczęścia...

### Powrót huraganu

Wróćmy jednak do filmu. Po wspomnianej wyżej tragedii szkockiego miasteczka, brytyjski rząd prosi ekspertów meteorologicznych o szczegółowy raport na temat, jak mogło dojść do takiej tragedii i czy to już koniec. Naukowcy informują władze, że huragan wprawdzie przybiera na sile, ale za to oddala się od brzegu i kieruje się w stronę Morza Północnego, więc niebezpieczeństwo minęło. Oczywiście - jak możemy się spodziewać - stanie się do-

kładnie odwrotnie. Huragan zawraca i kieruje się - a wraz z nim wielka fala - prosto do... ujścia Tamizy.

Jest wprawdzie jeden człowiek, który to przewidział - emerytowany profesor, ekspert od budowy zapór, jednak nikt do tej pory nie chciał słuchać jego ostrzeżeń. Teraz wraz z synem Robem (w tej roli Robert Carlyle, znany m.in. z „Goła i wesoła”), specjalistą od budowy zapór i jego była żoną Jesslyn, zarządzającą tamą na Tamizie chroniącą Londyn przed powodzią, mają tylko kilka godzin, aby przekonać władze, że prawdziwa katastrofa dopiero nadciąga!

### Trudne decyzje

Gdy w końcu informacja o zagrożeniu dociera do rządu, do nadejścia zabójczej fali pozostają niespełna trzy godziny. To o wiele za mało na ewakuację wszystkich mieszkańców. Służby ratownicze zmuszone są więc podejmować trudne decyzje o tym, kogo zdążą ocalić, a dla których dzielnic miasta na ratunek jest już za późno...

W tym momencie tak naprawdę dopiero zaczyna się właściwa akcja filmu. Trójka głównych bohaterów zostaje odcięta od Londynu, kiedy wielka fala przelewa się przez tamę na Tamizie. Próbuje dostać się do centrum, gdzie zebrał

## Jeden żywioł - kilka nazw

W różnych rejonach świata huraganowe burze na morzu noszą własne, lokalne nazwy. Wszystkie odnoszą się jednak do tego samego zjawiska meteorologicznego:

- **huragan** (ang. hurricane) - najbardziej rozpowszechniona nazwa, stosowana na całym północnym Atlantyku oraz północno-wschodnim i południowym Pacyfiku i częściowo na Oceanie Indyjskim,

- **tajfun** (ang. typhoon) - nazwa stosowana w rejonie północno-zachodniego Pacyfiku,

- **cyklon** (ang. cyclone) - tak nazywane są pojawiające się od stycznia do marca burze tropikalne w rejonie Zatoki Bengalskiej, Morza Arabskiego i południowej części Oceanu Indyjskiego,

- **bungo** (tajw. bagujos, vagio) - tak określa się huragany z rejonu Filipin, występujące w okresie od lipca do listopada,

- **willy-willy** - nazwa stosowana u północno-zachodnich wybrzeży Australii w odniesieniu do huraganów występujących w tym rejonie od listopada do marca,

- **cordonazo** - pochodząca z języka hiszpańskiego nazwa określająca mały huragan na północno-wschodnim Pacyfiku, występujący jesienią u wybrzeży Meksyku.



się sztab kryzysowy, sami muszą walczyć o życie z potężnym żywiołem niszczącym wszystko i wszystkich na swej drodze. Naturalnie, koniec końców uda im się ocalić i siebie, i kilkanaście osób po drodze, a także stolicę Wielkiej Brytanii. Zanim to jednak nastąpi, czeka widzów kilkadziesiąt minut emocjonujących scen, w tym oczywiście widok zalanego po dachy centrum Londynu - na co od początku wszyscy czekali.

### Nie do końca fikcja...

Chociaż historia opowiedziana w „Totalnej zagładzie” to tylko filmowa fikcja, tego typu katastrofa może się w każdej chwili zdarzyć. Nie dalej jak pod koniec sierpnia 2005 roku cały świat oglądał przerażające zdjęcia zalanego wodą Nowego Orleanu po przejściu niezwykle gwałtownego huraganu Katrina. Setki ofiar śmiertelnych, tysiące ludzi bez domów, miliony dolarów strat... Chociaż od tamtej pory minęły prawie trzy lata, Amerykanie nie odbudowali jeszcze zniszczonego w 90-procentach miasta.

Największą w historii tragedią wywołaną huraganem była powódź, jaka dotknęła w 1970 roku Bangladesz. Zginęło ponad 300 tysięcy ludzi! W 1991 roku kolejny cyklon w tym kraju spowodował śmierć 140 tysięcy osób. Z kolei pamiętna fala tsunami z grudnia 2004 roku (wywołana wprawdzie nie huraganem, lecz trzęsieniem ziemi) w całej południowej Azji pochłonęła aż 200 tysięcy ofiar śmiertelnych.

W Europie największą falę powodziową spowodowaną sztormem odnotowano w lutym 1953 roku na południowo-zachodnich wybrzeżach Morza Północnego. Zniszczonych zostało wówczas wiele domów w Wielkiej Brytanii i Holandii, a prawie 2 tysiące osób poniosło śmierć. Również w Polsce mamy położony poniżej poziomu morza spory obszar Żuław Wiślanych, które w przypadku cofnięcia się wód morskich mogą zostać zalane. Na szczęście na Bałtyku nie występują aż tak gwałtowne burze, jak oceaniczne huragany. Chociaż - o czym pisaliśmy w styczniowym „Morzu Filmów”, polecając naszym Czytelnikom oscarowy dokument „Niewygodna prawda” - klimat na Ziemi cały czas się zmienia i to, niestety, na gorsze...

**Tomasz Konopacki**  
Zdjęcia: Monolith



### Totalna zagłada

**Reżyseria:** Tony Mitchell

**Obsada:** Robert Carlyle, Jessalyn Gilsig, Tom Courtenay i inni

**Czas trwania:** 105 minut

**Obraz:** 1.78:1 (anamorficzny 16:9)

**Dźwięk:**

Dolby Digital 5.1 – angielski, polski (lektor)

**Napisy:** polskie

**Dodatki:**

- zwiastun  
- zapowiedzi



## Opowieści frontowe: Wyspy Gilberta

W listopadzie 1943 roku armia japońska zacięcie broniła Wysp Gilberta przed atakiem amerykańskiej piechoty morskiej. To starcie zapisało się jako jedno z najkrwawszych w historii II wojny światowej.

••••• **Emisja** •••••

Niedziela, 16 marca, g. 20.30, 02.30

## Zatopić niszczyciela



Jak ogromna siła jest potrzebna, aby zatopić nowoczesny okręt wojenny? Zobaczymy, co się dzieje z takim okrętem, kiedy stanie się celem ataku.

••••• **Emisja** •••••

Środa, 19 marca, g. 21.00, 00.00, 03.00

Środa, 26 marca, g. 09.00, 14.00

## Inwazja meduz



Meduzy to tajemnicze, ale jednocześnie budzące strach i przerażenie stworzenia. Można je spotkać we wszystkich morzach i oceanach na świecie, a liczba ich rośnie w zastraszającym tempie.

••••• **Emisja** •••••

Czw., 27 marca, g. 21.00, 00.00, 03.00

## Czysta nauka: Narodziny życia



Organizmy żywe na ziemi można spotkać zarówno na szczytach najwyższych gór, jak i w mrocznych głębinach oceanów. Kiedy pojawiło się życie na Ziemi? Jak rozpoczął się ewolucyjny wyścig?

••••• **Emisja** •••••

Wtorek, 18 marca, g. 18.00

Środa, 19 marca, g. 06.00

Czwartek, 27 marca, g. 08.00

Niedziela, 30 marca, g. 00.00

## Opowieści frontowe: Bitwa pod Anzio

Rekonstrukcja wydarzeń z czasów II wojny światowej. Zobaczymy, co się stało, kiedy alianci dotarli na Półwysep Apeniński. Początkowo napotkali na niewielki opór, ale sytuacja szybko uległa zmianie.

••••• **Emisja** •••••

Niedziela, 23 marca, g. 20.30, 02.30

## Opowieści frontowe: Bitwa o Kwajalein



Po przejęciu kontroli nad małą, koralową wyspą Kwajalein batalion budowlany armii amerykańskiej rozpoczął budowę bazy wojskowej, wykorzystując strategiczne położenie wyspy.

••~•• **Emisja** ••~••

Niedziela, 30 marca, g. 20.00, 02.00

Zdjęcia: National Geographic Channel, Wikipedia. Redakcja nie odpowiada za zmiany w programie wprowadzone przez stację po oddaniu numeru do druku.





**ZPORR**  
Zintegrowany Program  
Operacyjny  
Rozwoju Regionalnego



# Kodeks dla klastra morskiego

Z koordynatorem projektu InMor, dyrektorem technicznym i rozwoju Stoczni Szczecińskiej Nowa Jackiem Tatarowiczem rozmawia Zofia Bąbczyńska-Jelonek

Fot. Z archiwów Stoczni Szczecińskiej Nowa.

**- Niebawem kończą się prace zespołu specjalistów z dwóch stoczni, firmy kooperującej z nimi, portu i przedstawicieli uczelni Pomorza Zachodniego, mające na celu wypracowanie płaszczyzny i pewnego rodzaju systemu komunikacji między światem nauki i praktykami z gospodarki morskiej, które miałyby wpływ na podniesienie zarówno konkurencyjności, jak i innowacyjności podmiotów gospodarczych związanych z morzem w tym regionie. Skąd ten pomysł?**

- Wejście Polski do Unii Europejskiej dało naszemu krajowi wiele szans na przestawienie gospodarki na nowoczesne tory. Zwłaszcza firm, które nadal pozostają w gestii skarbu państwa. Jedną z takich szans jest możliwość uczestniczenia przy b. dużym wsparciu finansowym ze strony Unii Europejskiej w różnych pro-

jektach badawczo-rozwojowych, które pozwalają na takie ukierunkowanie min. gospodarki morskiej w naszym regionie. W ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego związanego z EFS - Europejskim Funduszem Społecznym, w latach 2006-2008, w ramach projektu „InMor. Innowacyjność i współpraca – siłą gospodarki morskiej regionu” prowadzone były badania i działania mające na celu nawiązanie pewnego rodzaju symbiozy między uczelniami regionu a przedsiębiorstwami, przede wszystkim państwowymi. Całe to przedsięwzięcie było w 75 proc. współfinansowane przez EFS, 25 proc. z budżetu państwa.

Uczestnikami programu InMor były, ze strony gospodarki morskiej - dwie stocznie: Stocznia Szczecińska Nowa, Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia”, Zarząd Morskich Portów Szczecin i

Świnoujście oraz firma kooperująca z przemysłem stoczniowym – Porta Styl w Szczecinie. Ze strony uczelni w projekcie uczestniczyły: Akademia Morska w Szczecinie oraz Uniwersytet Szczeciński i Politechnika Szczecińska.

**- Uczestnicy programu InMor jako cel wyznaczyli sobie „podniesienie konkurencyjności regionu przez wdrożenie rozwiązań innowacyjnych w gospodarce morskiej”. M.in. przez zbudowanie systemu komunikacji i współpracy między przedsiębiorstwami gospodarki morskiej a „jednostkami sfery badawczo rozwojowej oraz instytucjami wsparcia”. Udało się to osiągnąć przez te dwa lata?**

- Uczestnicy programu InMor podjęli działania na kilku płaszczyznach jednocześnie. Prowadziliśmy badania w małych i średnich firmach oraz w dużych przed-

siębiorstwach gospodarki morskiej, a także w instytucjach badawczych w naszym regionie pod kątem możliwości współpracy i transferu technologii. Pozwoliły one na zorganizowanie giełd kooperacyjnych oraz szeregu innych spotkań zainteresowanych stron, m.in. konferencji dot. klastra morskiego. Stworzyliśmy także internetową bazę danych, gdzie umieszczane są aktualne informacje związane z realizacją projektu, dotyczące uczestników projektu, jak i jego beneficjentów. Jest tam forum dyskusyjne, oferty technologiczne i oferty

nansowych, badań i rozwoju, klasyfikacji a także władz regionalnych. Duże zainteresowanie spotkaniem unaocznilo nam, że branża morska w regionie ma świadomość i bierze pod uwagę możliwość szerszej, niż dotychczas współpracy i oczekuje na konkretne propozycje. Przy okazji zarysowały się znaczne różnice w pojmowaniu klastra morskiego między środowiskiem naukowym a praktykami z gospodarki morskiej.

**- Wróćmy na giełdy kooperacyjne.**

zem skupiliśmy się na innowacyjnych rozwiązaniach dot. infrastruktury, ochrony środowiska, problemów związanych z nowymi technologiami w budownictwie, automatyzacji i informatyzacji. W giełdzie uczestniczyło ponad 40 przedsiębiorstw branży morskiej, przeprowadzono 17 dwustronnych spotkań.

**- Poza kontaktami osobistymi, które są istotne w nawiązywaniu wszelkich związków między nauką a przemysłami morskimi, poza konfrontacją z procedurami unijnymi, jakie wiążą się z prowadzeniem projektów opartych na współfinansowaniu przez fundusze unijne - stworzenie pewnego rodzaju kodeksu i płaszczyzny dla klastra morskiego na Pomorzu Zachodnim uważa Pan za najważniejsze osiągnięcie projektu InMor.**

- Tak, jest to niewątpliwie nasz największy sukces. Potwierdziły to wszelkie nasze działania w ramach projektu InMor. 17 maja 2007 r. podczas zorganizowanej przez nas konferencji „Klaster Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego” zebrani przez aklamacje wybrali dr hab. Czesławę Christową, profesora Akademii Morskiej w Szczecinie na lidera działań wiodących do utworzenia „Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego”

Potwierdza to także trzecie „spotkanie klastrowe” (8 listopada 2007 r.), którego głównym tematem były sprawy związane z przygotowaniem do powołania klastra morskiego. Uczestniczyli w nim m.in. eksperci z Krajowego Punktu Kontaktowego Programów Badawczych UE. Przedstawili doświadczenia krajowe i państw unijnych związane z zakładaniem klastrow i uzyskaniem dla nich wsparcia finansowego.

Podczas czwartego „spotkania klastrowego” (18 grudnia 2007 r.) przedstawiliśmy aspekty prawne związane z tworzeniem klastra morskiego. Przedstawiciele kancelarii radcy prawnego Krzysztofa Wesołowskiego zaprezentowali formy organizacyjne klastrow, procedury powołania klastra i wymagane dokumenty, zaproponowali kilka rozwiązań prawnych, w tym finansowanie działalności klastrowej i omówili inne problemy związane z działalnością klastrow.

Zainteresowanym stronom z branży morskiej, przygotowaliśmy w ramach naszego projektu InMor - solidny grunt pod powołanie klastra morskiego na Pomorzu Zachodnim.

Fot. Paweł Plus



**Jednym z głównych partnerów projektu jest Stocznia Szczecińska Nowa.**

współpracy oraz informacje o możliwościach finansowania. Prezentujemy tam również biuletyn Inmor'u.

**- W takim razie zacznijmy od giełd kooperacyjnych.**

- To były ważne spotkania. Ale chciałbym rozpocząć od przypomnienia konferencji z 30 marca 2006 r., która odbyła się na Uniwersytecie Szczecińskim, przebiegającej pod hasłem projektu: Innowacyjność i współpraca – siłą gospodarki morskiej regionu. Konferencja sprecyzowała jedną z inicjatyw uczestników projektu InMor – stworzenie warunków do działania klastra morskiego, łączącego przedsiębiorstwa gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego i ich kooperantów. Konferencja zgromadziła ponad setkę przedstawicieli takich firm. Ta inicjatywa zaowocowała w rok później „spotkaniem klastrowym”, zorganizowanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (6 marca 2007 r.). Uczestniczyło w nim ponad 200 osób - przedstawicieli firm żeglugowych, spedycyjnych, logistycznych, stoczni, portów, instytucji fi-

- Pierwszą giełdę zorganizowaliśmy 10 maja ub. roku na Uniwersytecie Szczecińskim, pod hasłem: „Nowoczesne techniki i technologie w gospodarce morskiej oraz sposoby ich finansowania”. Szczególny nacisk położono na innowacyjne rozwiązania dot. hydrotechniki, bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz automatyzacji i automatyki. Dla uczestników giełdy przygotowano trzy punkty konsultacyjne - Biura Programów Międzynarodowych Politechniki Szczecińskiej, Północnej Izby Gospodarczej oraz Zachodniopomorskiej Agencji Rozwoju Regionalnego, które serwowały usługi doradcze dla uczestników giełdy. Druga część spotkania poświęcona była prezentacji wiodących firm branży morskiej regionu zachodniopomorskiego. W giełdzie uczestniczyło ponad 30 przedsiębiorstw i przeprowadzono 27 dwustronnych spotkań.

Kilka miesięcy później, 20 września zorganizowaliśmy na uniwersytecie drugą giełdę, pod hasłem: „Nowoczesne techniki i technologie w gospodarce morskiej oraz sposoby ich finansowania”. Tym ra-

## EUROSTER

## Istota w działaniu

Rozmowa z dr Marzeną Czerwińską,  
kierownikiem Projektu Partnerstwa Euroster

**- Pani doktor, kończy się projekt Euroster. Proszę przypomnieć jego genezę. Kiedy się zaczął i co miał na celu?**

- Po naszej akcesji do Unii Europejskiej została stworzona możliwość uczestniczenia w programie Inicjatywy Wspólnotowej Equal. Latem 2004 roku został ogłoszony nabór wniosków, a w listopadzie 2004 roku nastąpiło ogłoszenie wyników. Do dalszego działania zostało zakwalifikowanych ponad sto Partnerstw, wśród których znaleźliśmy się i my. Oznaczało to, że mamy zielone światło do dal-

szego działania, że musimy się zmobilizować, uzgodnić między sobą warunki współpracy, podpisać umowę partnerską, ustalić zakres prac, podzielić je między siebie. Mieliśmy na to pół roku. Ten etap zakończył się w maju 2005. Wówczas musieliśmy złożyć pełną propozycję i rozpocząć tzw. Działanie 2, które formalnie miało ruszyć 1 czerwca, a w rzeczywistości stało się to z kilkumiesięcznym poślizgiem. Lato 2006 - trzeci ważny krok, etap, w którym Partnerstwa wchodziły w działanie, które wiąże się z szeroko rozumianym upowszechnianiem rezultatów. Chodziło o to, że z bardzo różnych przedsięwzięć i pomysłów realizowanych przez Partnerstwo, należało wskazać jeden bądź kilka takich, które zdaniem Partnerstwa nadawały się do intensywniejszych działań promocyjnych, skierowanych do różnych grup zainteresowanych daną kwestią. To spowodowało, że w pewnym momencie realizowaliśmy niejako dwa przedsięwzięcia: formalnie kontynuowaliśmy działanie zasadnicze, zwane Działaniem 2 i realizowaliśmy Działanie 3. Obydwa kończą się w marcu 2008.

**- Program przeznaczony był dla pracowników przemysłu stoczniowego. Jednak na starcie sytuacja w stoczniach, jeżeli chodzi o pracowników, była inna niż kilkanaście miesięcy później. Na początku ludzie szukali pracy, potem – stocznie szukały pracowników, bo wielu wyjechało np. do Skandynawii. Musieliście modyfikować program.**

- Tak, program był poważnie modyfikowany. Sytuacja na rynku pracy zmieniła się diametralnie, nie tylko w branży stoczniowej. Dotknęło to wszystkie Partnerstwa. Nie było naszym zamiarem rozwiązanie wszystkich problemów, które w kwestiach pracowniczych istnieją w przemyśle okrętowym. Widzieliśmy problem zwiększonej mobilności, potrzeby poprawy konkurencyjności ze względu na nie do końca zorganizowany proces zarządzania kadrami. Panuje opinia, że stocznie są przykładami przedsiębiorstw, w których administruje się kadrami, a nie zarządza. Próbowaliśmy zwrócić uwagę na kilka rzeczy, między innymi na to, że należy inaczej motywować, zwracaliśmy uwagę na potrzebę szkoleń. I to nie tylko na zasadzie zaspokojenia najpilniejszych potrzeb, które wynikają z uregulowań prawnych – np. BHP. Zwróciliśmy także uwagę na to, iż podniesienie konkurencyjności stoczni może odbywać się w sferze organizacji pracy i w tym celu niezbędne jest wdrożenie wielozawodowości, a przynajmniej dwuzawodowości. Nie było to dla tych zakładów zjawisko zupełnie nowe, już wcześniej podejmowały one takie próby, chodziło jednak o wypracowanie pewnego modelu, wskazanie tych par zawodów, w których takie łączenie jest możliwe i sensowne. Novum, które zastosowaliśmy – wybieramy osoby nadające się

do takiej wielozawodowości, które nie tylko mają kwalifikacje, ale też i kompetencje i połączyliśmy to z doradztwem personalnym. Zwróciliśmy uwagę na kwestię mobilności, która spowodowała, że projekt musiał zweryfikować swoje początkowe założenia. Mobilność naszym zdaniem jest nie tylko rezultatem otwarcia przez Unię Europejską rynków pracy (pracownicy się przenoszą, bo gdzieś indziej mogą lepiej zarobić), ale powinna być wpisana na stałe w pewien system funkcjonowania przedsiębiorstw sektora okrętowego. Wyobrażaliśmy sobie, że ze względu na to, iż w przemyśle stoczniowym występują okresowe spiętrzenia prac, a cykl produkcyjny statku jest długi, można pomyśleć o rozwiązaniach, które pozwalałyby możliwie elastycznie dostosowywać zapotrzebowanie na pracę do potencjału kadrowego. Myśleliśmy o tym, że należy wspierać proces podejmowania decyzji o uelastycznieniu zatrudnienia. Powstał pomysł stworzenia narzędzia, które jest symulatorem korzyści stosowania elastycznych form zatrudnienia. Dotknęliśmy kilku zagadnień, to pewien początek, jesteśmy bogatsi w doświadczenia, które możemy kontynuować w przyszłości. Takie jest zresztą założenie Equalu, który ma podtytuł: Laboratorium polityki zatrudnienia. Laboratorium, czyli szansa na eksperymenty: to co się udaje – kontynuujemy, co się nie udaje, próbujemy robić inaczej. W tej chwili rezultaty Part-

nerstw działających w Equalu są dyskutowane na poziomie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Staramy się je upowszechniać na wyższych szczeblach decyzyjnych, bo wiele działań wymaga zmian legislacyjnych.

**- Które z działań podejmowanych przez Partnerstwo się udało, cieszyło się zainteresowaniem, było strzałem w dziesiątkę?**

- Udały się szkolenia, przede wszystkim kadry kierowniczej. W tym obszarze są spore zaniedbania w samych stoczniach. Jest jednak problem z tym, że nie ma pracowników, których można by szkolić, bo duża część ludzi posiadających odpowiednie kwalifikacje wyjechała za granicę. Udała się kwestia zainicjowania poważnej debaty nad możliwościami wdrożenia elastycznych form zatrudnienia. Wprawdzie jesteśmy często odbierani jako grupa instytucji, które chcą usankcjonować istnienie samozatrudnienia w branży okrętowej, ale myślę, że wynika to z niezrozumienia do końca idei symulatora. To jest prototypowe narzędzie, które nie ma porównywalnego odnośnika. Rzeczą, która się udało są pomysły związane z modelowaniem systemu motywacyjnego. Firmy sektora okrętowego interesują się możliwością wdrożenia modelu. W ramach działań Eurosteru nie mogliśmy sobie na pełne wdrożenie pozwolić, gdyż nie można eksperymentować z systemem motywacyjnym; jeśli już coś robimy, to musimy to robić naprawdę, a nie tylko pozorować działania.

Przy okazji współpracy ponadnarodowej z partnerami z Finlandii udało nam się zrealizować pewne działania związane z edukacją w zakresie BHP. Wkrótce będziemy mieli podręcznik, po raz pierwszy dedykowany potrzebom sektora okrętowego, wskazujący najistotniejsze kwestie związane z bezpieczeństwem i higieną pracy właśnie w tym przemyśle.

**- Co ewidentnie nie wyszło?**

- Nie do końca, choć są to może bardziej kwestie ograniczeń systemowych, zewnętrznych, nie udało się nam dwie rzeczy. Pierwsza wiąże się z kwestią mobilności. Mieliśmy apetyty pójść dalej, w kierunku wzmocnienia sensownych mechanizmów związanych z funkcjonowaniem systemu pośrednictwa pracy na rynku europejskim, jakim jest Eures. To okazało się nie do końca możliwe, ponieważ wymagało od nas ingerencji w system informatyczny, stanowiący pod-

stawę Euresa. Musieliśmy poprzestać na pewnych, bardzo ogólnych stwierdzeniach i sformułowaniach, ponieważ nie dostaliśmy zgody na branżowe wyodrębnienie systemu pośrednictwa. Druga rzecz, która się nie udało, albo udało w minimalnym zakresie, to kwestie związane ze szkoleniami w zakresie dwuzawodowości, gdzie natknęliśmy się na przeszkodę związaną z pomocą publiczną dla przemysłu okrętowego. Kwestia pomocy publicznej to kwestia nie do końca jasnej sytuacji naszych największych stocznii, które najbardziej były zainteresowane wielozawodowością. Zmiana przepisów dotyczących pomocy publicznej spowodowała, że w momencie, kiedy w zasadzie wszystko było przygotowane dla uruchomienia tych szkoleń, żadna ze stocznii nie zdecydowała się na podpisanie z nami umowy. Musieliśmy zrobić zwrot, pójść w kierunku firm ołostoczniowych, które nie bały się hasła „pomoc publiczna”, nie bały się, że Unia Europejska odrzuci im programy restrukturyzacyjne, ale jednocześnie nie widziały w szerszym zakresie stosowania wielozawodowości u siebie. Zebraliśmy więc kilkanaście osób i je szkolimy.

**- Kończy Pani ten program z uczuciem ulgi, niedosytu?**

- W pewniej mierze ulgi, bo był to program bardzo absorbujący i koordynowanie prac siedmiu partnerów i zapewnienie tego, że wózek, który zapakowany został w listopadzie 2004 dojechał do dnia dzisiejszego w zasadzie bez większych perturbacji, było trudne. Ale to nie tylko moja zasługa, ale całego zespołu, który tutaj pracował. Niedosyt? Trochę tak, bo z jednej strony – fajne pomysły, ludzie, którzy mają otwarte głowy. A z drugiej – twarda rzeczywistość, która nie pozwala na zrobienie wszystkiego, co by się chciało. Equal był po raz pierwszy i ostatni realizowany w Polsce i nie tylko my zaznajamialiśmy się z funkcjonowaniem w tym programie, ale również nasza Krajowa Struktura Wsparcia, którą jest Fundusz Współpracy. Wszyscy się uczyliśmy zderzenia pomysłów ze skomplikowaną rzeczywistością formalno-prawną. Tak więc, w pewnym stopniu ulga, ale szukamy już następnych pomysłów i możliwości ich realizacji.

**- Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał:  
Czesław Romanowski**

## EUROSTER

Projekt EUROSTER jest częścią inicjatywy EQUAL, finansowanej przez Europejski Fundusz Społeczny.



Partnerami projektu są: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – Gdańska Akademia Bankowa, Gdański Związek Pracodawców, Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdańsk, Agencja Informatyczna, Fundacja Gospodarcza, Uniwersytet Gdański, Grupa Stoczni Gdynia.

Strona internetowa Partnerstwa:  
<http://www.equal-euroster.org/>



Materiały audiowizualne  
tego wydania miesięcznika  
„Nasze MORZE” obejrzysz  
w Internecie na stronie:

[www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl)  
w zakładce AUDIO/VIDEO.



**Minister Anna Wypych-Namiotko,  
o gospodarce morskiej...**



**Nowy armator:  
Gdańskie Linie Morskie**



**Trzymajmy się morza!  
Liga Morska i Rzeczna**



# REMONTOWA

---

---

---

## GRUPA

Gdańska Stocznia REMONTOWA im. J. Piłsudskiego S.A.

GDAŃSKIE LINIE MORSKIE Sp.z o.o.

Stocznia PÓŁNOCNA S.A.

INVEST – REM S.A.

HYDROSTER Zakłady Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

RUMIA Fabryka Urządzeń Okrętowych Sp.z o.o.

POLAM – REM S.A. – *sprzęt oświetleniowy, konstrukcje pulpity sterowniczych*

FAMOS Fabryka Mebli Okrętowych Sp.z o.o.

PBUCH Przedsiębiorstwo Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.

KLIMOR Zakłady Urządzeń Chłodniczych i Klimatyzacyjnych Sp.z o.o.

MORS Morska Obsługa Radiowa Statków Sp.z o.o.

IT – REM Sp.z o.o. – *elektroautomatyka statków, teleinformatyka*

STAL – REM S.A. – *konstrukcje stalowe*

KMK Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

HOLM Construction Sp.z o.o. – *konstrukcje stalowe*

TRANS – REM Sp.z o.o. – *usługi transportowe*

PAINT – INVESTREM Sp.z o.o. – *usługi konserwacyjno-malarskie*

SHIP PAINTERS Sp.z o.o. – *zabezpieczenia antykorozyjne*

TAK – REM Sp.z o.o. – *obróbka mechaniczna*

RAMO – REM Sp.z o.o. – *usługi elektryczne*

GAZ – REM Sp.z o.o. – *dostawy gazów technicznych*

ENERGO – REM Sp.z o.o. – *remonty infrastruktury energetycznej*

CAPITAL Sp.z o.o. – *usługi rusztowaniowe*

METALOCK Polska Sp.z o.o. – *regeneracja części maszyn*

TMX Zakłady Techniczne Sp.z o.o.

NED Sp.z o.o. – *okrętowe biuro projektowo-konstrukcyjne*

HUT – REM Sp.z o.o. – *obrót wyrobami hutniczymi*

POLSHIP Trading GmbH, Hamburg – *dostawy stali i części zamiennych*

Okrętownictwo i Żegluga Sp.z o.o. – *wydawca miesięcznika Nasze Morze*

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.northship.com.pl](http://www.northship.com.pl)

[www.uslugi.investrem.com.pl](http://www.uslugi.investrem.com.pl)

[www.hydroster.com.pl](http://www.hydroster.com.pl)

[www.fuorumia.pl](http://www.fuorumia.pl)

[www.polam-rem.com.pl](http://www.polam-rem.com.pl)

[www.famos.com.pl](http://www.famos.com.pl)

[www.pbuch.com.pl](http://www.pbuch.com.pl)

[www.klimor.pl](http://www.klimor.pl)

[www.mors.gda.pl](http://www.mors.gda.pl)

[www.it-rem.pl](http://www.it-rem.pl)

[www.stalrem.com.pl](http://www.stalrem.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.paint-investrem.pl](http://www.paint-investrem.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.ned.com.pl](http://www.ned.com.pl)

[www.remontowa.com.pl](http://www.remontowa.com.pl)

[www.polship.de](http://www.polship.de)

[www.naszemorze.com.pl](http://www.naszemorze.com.pl)

**29 firm = 6 tysięcy pracowników = 4 tysiące kooperantów**