

Odwiedź miasto z morza i marzeń!

Mistrzostwa Świata
w Odpoczynaniu
Gdynia'08

Lato zaczyna się w Gdyni: 21 czerwca
Gdynia Sailing Days: 30 czerwca - 6 lipca

GDYNIA
www.gdynia.pl



nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 6 (30) czerwiec 2008
NR INDEKSU 211214



Parada Statków Pasażerskich

**Remontowa SA buduje
najnowocześniejszy
w Europie ekologiczny
statek do transportu
trzech rodzajów gazu.**



Arka ojca Palecznego



Tajemnica kutra 3039

Sensacyjne zdjęcia
sprzed 70 lat



GAZOWIEC Z POLSKI

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

ISSN 1895-4812



9 771732 078056

Praca na morzu

Ponad 500 ofert pracy miesięcznie



MASTER, C/O, 2/OFF, 3/OFF, C/E, 2/ENG, 3/ENG, 4/ENG, ELECTRICIAN, EL.CADET, BOSUN A/B, AB/BOSUN, O/S, O/S CADET, MOTORMAN, WIPER, PUMPMAN, OILER, COOK, STEWARD



PortalMorski.pl

www.PortalMorski.pl

SPAWACZ ELEKTRYCZNY, SPAWACZ GAZOWY, MONTER RUROCIĄGÓW, MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH, MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO, MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ, MONTER WENTYLACJI, ELEKTROMONTER OKRĘTOWY, MONTER RUSZTOWAŃ, ŚLUSARZ REMONTOWY, MALARZ KONSERWATOR, OPERATOR CNC, OPERATOR WÓZKA WIDŁOWEGO, PODDŹWIGNICOWY



Praca na lądzie

Nowy dział w serwisie PortalMorski.pl



Materiały audiowizualne
tego wydania miesięcznika
„Nasze MORZE” obejrzysz
w Internecie na stronie:

www.naszemorze.com.pl
w zakładce AUDIO/VIDEO

www.portalmorski.pl
w zakładce Multimedia



Pomorska Kronika Biznesu
Marek Kański przedstawia:



**VIII Międzynarodowe Forum
Gospodarcze w Gdyni**



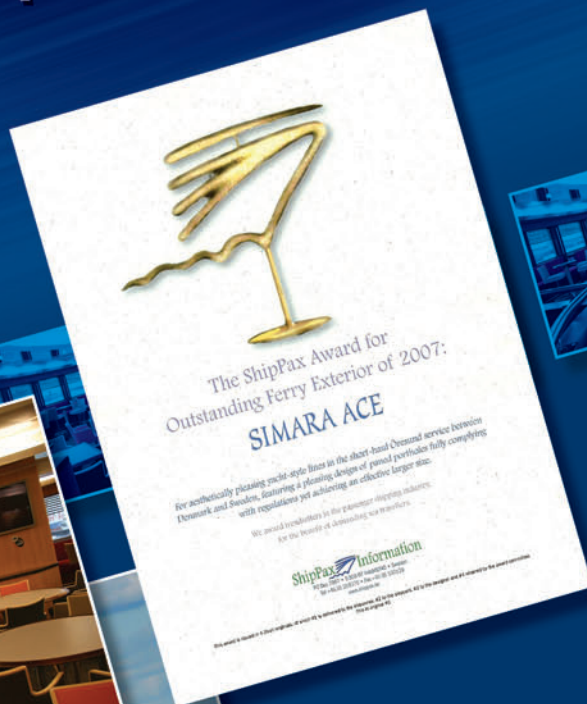
**Wodowanie gazowca
Coral Methane**



ShipPax Award 2008 dla promu *Simara ACE*

- Za estetyczną, stylizowaną na jacht sylwetkę promu kursującego w serwisie bliskiego zasięgu przez cieśninę Sund pomiędzy Danią i Szwecją, a zwłaszcza za świetnie zaprojektowane duże iluminatory dające doskonały efekt zewnętrzny, a jednocześnie spełniające wymagania przepisów.

- Za ustanowienie nowego trendu w żegludze pasażerskiej z korzyścią dla wymagających użytkowników.



ShipPax Award
Nagrody przyznawane od 1999 roku przez stowarzyszenie szwedzkich publicystów morskich za innowacyjność w budowie i przebudowie promów, statków pasażerskich i ro-ro.

Simara ACE, Silona ACE
Promy pasażerskie typu 1064
Dł. = 60,40 m
Ilość pasażerów: 400
Bandera: Szwecja
Port Macierzysty: Helsingborg
Główny kontraktujący: Remontowa SA
Główny projektant: Stanisław Szyczak, Remontowa SA
Stocznia budowy: Stocznia Północna SA
Operator: ACE link A/S
Armator zarejestrowany: ACE link Holding AS
Grupa właścicielska (beneficiary owner): Eitzen Holding AS

REMONTOWA

Ponad 10 lat doświadczenia w projektowaniu i budowie promów pasażerskich i samochodowych.

www.naszemorze.com.pl

Nr 6 (30) 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 Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@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:Hubert Bierndgarski,
Monika Jankiewicz - Brzostowska,
Liliana Gieldon, Jerzy Drzemczewski,
Tomasz Konopacki, Krzysztof Kubiak,
Marian Lenz, Andrzej Perepeczko,
Piotr Radwański, Marek Twardowski,
Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

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 3300 egz.



Zapraszamy na mistrzostwa...

Zanim jeszcze tego roku rozpoczęło się astronomiczne lato, było gorąco. Po pierwsze dlatego, że początek czerwca przywitał nas piękną pogodą, która wedle zapewnień synoptyków, taką ma być przynajmniej do końca wspomnianego miesiąca. Po drugie, lato to tradycyjnie już – dosłownie i w przenośni - gorący czas dla polskich stoczni. To za ich sprawą pora roku, która do tej pory kojarzyła się głównie z ogórkami, odtąd będzie wpływać pod znakiem gorącego kartofla i brukselki.

Na temat niekończącego się procesu prywatyzacji polskich stoczni produkcyjnych, podzucanego sobie niczym gorący kartofel przez kolejne rządy RP oraz Komisji Europejskiej grożącej koniecznością zwrotu udzielonej im pomocy publicznej, powiedziano i napisano już wystarczająco dużo (czyt. na str. 7). I jak zwykle nie zrobiono nic. A tymczasem, należąca w prawie 100 proc. do prywatnej Gdańskiej Stoczni Remontowej, Stocznia Północna zwdowała (przy pięknej pogodzie!) pierwszy budowany w Polsce statek do transportu trzech rodzajów gazu (czyt. w dodatku Budownictwo Okrętowe). O tym unikatowym w skali europejskiej prototypie oraz tendencjach i prognozach rozwoju światowej floty zbiornikowców LNG piszemy w naszym raporcie (str. 41). Na szczęście, akurat w lecie zamiast grzać się w ciepłe gazowych piecyków, częściej grzejemy się w słońcu.

Dlatego z czystym sumieniem zapraszamy Państwa latem do Trójmiasta, nad morze. A zwłaszcza do Gdyni. Przyjedźcie i weźcie udział w Mistrzostwach Świata w Odpoczywaniu Gdynia '08. Zachęcamy do tego wspólnie z ambasadorem tej imprezy, gdynianką – aktorką Anną Przybylską, która ostatnio coraz częściej zamienia Turcję (gdzie pracuje jej mąż, piłkarz Jarosław Bieniuk) na Gdynię właśnie. Szczegóły czekających Was atrakcji znajdziecie w informatorze dołączonym do tego numeru „Naszego MORZA”.

My jednak szczególnie gorąco zapraszamy Was do odwiedzenia dwóch miejsc. Pierwszym jest Aleja Statków Pasażerskich, gdzie możecie zobaczyć tablice poświęcone luksusowym wycieczkowcom z całego świata zawijającym do „miasta z morza i z marzeń”, no i same statki oczywiście też! Ostatnio odwiedziła Gdynię *Queen Victoria*, której wejście do portu oglądało na nabrzeżu kilkaset osób! Kto jeszcze statku nie widział – będzie miał okazję, bo ten największy wycieczkowiec klasy panamax za-



winie do Gdyni w lipcu. My byliśmy i widzieliśmy. I w najbliższym „Naszym MORZU” pokażemy „Królową Wiktorię” i o niej napiszemy.

Miłośników historii zapraszamy zaś serdecznie do Klubu Marynarki Wojennej Riwiera w Gdyni. Od 16 czerwca przez całe lato będzie można obejrzeć tam – po raz pierwszy w Polsce - arcyciekawą wystawę „Fala za falą, życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej”, czyli sensacyjne, niepublikowane dotąd zdjęcia z lat 1939-1947, przedstawiające marynarzy polskiej floty wojennej na Zachodzie. „Nasze MORZE” patroluje temu wydarzeniu z pełnym przekonaniem, że to początek odkrywania wciąż jeszcze nieznanych kart naszej polskiej historii, i że za tą wystawą pójść następane. Próbkę tych fotografii znajdziecie Państwo w dołączonym do tego wydania specjalnym katalogu. Zachęcamy do przeczytania zamieszczonych w nim tekstów, obejrzenia wybranych zdjęć, a także do lektury rozmowy „Naszego MORZA” z pomysłodawcami projektu – Lechem Trawickim ze Stowarzyszenia Lastadia i Adamem Fleksem z Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego (czyt. str. 23). Dzięki ich pasji i zaangażowaniu, wspólnie udało się nam pokazać ten przez lata zakazany i godny zapamiętania kawałek naszej polskiej historii.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE

maritime magazine

OD REDAKTORA

Zapraszamy na mistrzostwa... str. 3

WYDARZENIA

Morskie newsy	str. 4
Stocznie nad przepaścią	str. 7
Nowelizacja izb morskich	str. 9
Rybacy głównie stoją	str. 11
Ożywiona kula czasu	str. 12
Kierunek Bornholm	str. 14
Będzie przekop	str. 25
Targi RORO w Göteborgu	str. 18
Dwa spojrzenia na kurort	str. 20
Zamiatanie GMO	str. 22
Czarno-biały zapis prawdy	str. 23
Podwodniacy mówią „beautiful”	str. 26
Śpiewając szanty	str. 28



31

Arka ojca Palecznego

- Dla mnie ten jacht to symbol pozornie niemożliwego – wyjaśnia sens budowy jednostki ojciec Bogusław Paleczny, kamilianin. - Najgorsze w bezdomności jest nabranie przekonania, że nie ma wyjścia z tej sytuacji. A to nieprawda.

Dla bezdomnych jest w stanie zrobić niemal wszystko. Prowadzi pensjonat, bar charytatywny „Św. Marta” i punkt pomocy medycznej „Św. Kamil”. Jakby tego wszystkiego było mało, postanowił zbudować dla nich... jacht.

- Pomysł narodził się, kiedy zachorowałem na gruźlicę i trafiłem do szpitala – opowiada ojciec Paleczny. - Obok mnie leżał śmiertelnie chory żeglarz, którego opowieści przywołały moje własne wspomnienia z młodości.

MORZE WYPRAW

Ludzie Orła str. 29

MORSKIE MARZENIA

Arka ojca Palecznego str. 31

MORSKIE PROCESY

Chińska tragedia? str. 34

MORZE GOSPODARKI

Kurs na sukces str. 39

Perspektywy gazowej floty str. 41



34

Tajemnica kutra 3039

Wachtę po północy objęli II oficer Bogdan Gajewski i dwóch marynarzy. Statek płynie całą naprzód z szybkością 14 węzłów „pod balastem” (bez ładunku). Około 3.30 Gajewski zauważa na prawo od siebie kilkadziesiąt światełek, które wkrótce okazują się kutrami rybackimi. W pewnej chwili czuje wstrząs i słyszy uderzenie. Patrzy na wodę – nic tam nie ma. Wbiega do sterówki, stopuje maszyny. Żeby oznaczyć miejsce zdarzenia, wyrzuca koło ratunkowe z bojką. Na mostek zbiegają się inni członkowie załogi, w tym kapitan Kubica. W co uderzono?

MORZE PRAWA

Zwykły zarząd ładunkiem str. 46

POCZTÓWKA Z MORZA

Flotylla szkolna str. 48

ARCHIWUM MORZA

Ważne daty sprzed lat str. 56

MORZE TAJEMNIC

Niemieccy kamikadze str. 58

41



Perspektywy gazowej floty

Zeszłoroczny spadek produkcji nowych gazowców LNG można było przewidywać już od 2004 czy 2005 roku. W 2004 zanotowano rekordową liczbę aż 66 zamówień na nowe gazowce LNG. Od tamtego czasu nowe zamówienia zmniejszały się o ok. 30 proc. każdego roku, spadając do poziomu zaledwie 26 nowo zamówionych statków w roku 2007.

Sądząc po perspektywach wydobycia i konsumpcji tego najczystszej paliwa kopalnego, zanotowane ostatnio spowolnienie rynku może być uznane za „dołek”, po którym będzie znowu lepiej.

WSPOMNIENIE „MORZA”

Szukając Fata Morgany str. 62

MORZE OPOWIADAŃ

Kawa u Pana Tadzienia str. 64

OBRAZY MORZA

Polskie malarki o morzu str. 68

MORZE KSIĄŻEK

Polacy na morzach str. 72

W dodatku „Budownictwo Okrętowe”:

Budowa wycieczkowców na świecie	str. 2
Unikatowy gazowiec z Polski	str. 7
Smutny jubileusz „Nowej”	str. 9
Nowy – stary <i>Kopernik</i>	str. 11

Zdjęcie na okładce:

Wodowanie gazowca Coral Methane w Stoczni Północnej SA.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Zapraszamy na okręty...



Heweliusz na Bałtyku.

...i po „Nasze MORZE”

Szykuje się nie lada gratka dla miłośników morza. Z okazji Światowego Dnia Hydrografii, 21 czerwca, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP wspólnie z „Naszym MORZEM” zaprasza na Skwer Kościuszki w Gdyni.

Każdy kto tego dnia znajdzie się w okolicach okrętu-muzeum *Błyskawica* będzie miał okazję na własne oczy przekonać się, jak wygląda praca polskich hydrografów. Przy nabrzeżu zacumują dwie jednostki

hydrograficzne: okręt *Heweliusz* z Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego MW i statek *Zodiak* z Urzędu Morskiego w Gdyni.

Oba udostępnione zostaną zwiedzającym w godz. 12.30-15.30.

Zainteresowani będą mogli obejrzeć wystawę poświęconą osiągnięciom polskiej hydrografii oraz zapoznać się ze specjalistycznym sprzętem. Przy okazji będzie także można otrzymać

**- ZA DARMO -
archiwalne numery
naszego miesięcznika!**

Światowy Dzień Hydrografii obchodzony jest po raz trzeci. Hydrografowie zajmują się badaniem morza i sporządzaniem map morskich oraz przygotowaniem innych publikacji nautycznych, np. locji.

Tradycje polskiej hydrografii sięgają okresu przedwojennego. Pierwszym okrętem wojennym po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku był właśnie okręt hydrograficzny *Pomorzanin*.

Relację z obchodów Światowego Dnia Hydrografii zamieścimy w lipcowym numerze „Naszego MORZA”. W nim też znaleźć będzie można tekst opisujący rejs, jaki nasi dziennikarze odbyli na pokładzie *Heweliusza* obserwując codzienne życie i pracę jego załogi.

**Czekamy na Was
21 czerwca!**

NEWS

ŻEGLUGA

Lechia na wodzie

Jak już informowaliśmy - gdańskie przedsiębiorstwo żeglugowe zakupiło z rynku jednostek używanych dwa statki - *Ladoga-105* i *Ladoga-108*. Pierwszy z nich, przy okazji remontu, przemianowano na *Laila 5*, drugi frachtowiec miał się nazywać *Laila 8*. Jednak nieoczekiwanie, na krótko przed wyjściem statku ze stoczni, na przełomie maja i czerwca br., okazało się, że na jego burtach i rufie wymalowano nazwę *Lechia*, z portem macierzystym Gdańsk (zatem najprawdopodobniej statek będzie nosił polską banderę). Nie wiadomo, czy o „tę” *Lechię* chodziło armatorowi, jednak większości gdańszczan nazwa kojarzy się głównie z lokalnym klubem sportowym.

Fot. Piotr B. Stępień



Lechia w Remontowej SA.

Warto tu wspomnieć o istniejących we flocie armatorów niemieckich przykładach statków, które nie tylko noszą nazwy znanych klubów piłkarskich, ale i pomalowane są w ich barwy. I tak np. pojemnikowiec dowozowy *Borussia Dortmund* pomalowany jest na czarno i żółto.

(PioSta)

NEWS

STOCZNIE

Więści z „Nowej”

Niezależnie od perturbacji z prywatyzacją i złej sytuacji finansowej, największe państwowe stocznie polskie wciąż pracują. 24 kwietnia 2008 r. wypłynęła w swój dziewiczy rejs *Pulpca* - piąta jednostka typu con-ro B201-II zbudowana w Stoczni Szczecińskiej Nowa. Jednostka została przekazana holenderskiemu armatorowi Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. z Amsterdamu. B201 określane są jako seria statków najnowszej, szóstej generacji we flocie operatora Transfennica (przejętego kilka lat temu przez Spliethoffa), o wyrafinowanym wyposażeniu

Fot. Marek Czarnej / SSN



Statek typu con-ro z SSN - Pulpca.

i wysokim zaawansowaniu technicznym. Statek został zaprojektowany przez Biuro Projektowe Stoczni Szczecińskiej Nowa. Mierząca 205 m długości jednostka łączy funkcje typowe dla kontenerowca i statku typu ro-ro. Przystosowana jest do przewozu różnej wielkości kontenerów i kaset oraz ładunków tocznych w pozabawionej pokryw ładowni ro-ro, których załadunek odbywa się przez rampę rufową i system ramp wewnętrznych, a ładunki rozmieszczone są na czterech poziomach. Kontenery w systemie lo-lo ładuje się do ładowni w części dziobowej i na pokładzie otwartym na rufie statku, gdzie zaplanowano demontowalne prowadnice. Prędkość statków oraz wielofunkcyjny system przeładunkowy pozwala armatorowi zaofiarować swoim klientom atrakcyjne czasy przewozu oraz sprawny przeładunek towarów. Jednostki spełniają najnowsze wymagania Lloyd's Register, łącznie z fińską/szwedzką klasą lodową 1A super.

Charakterystyka podstawowa

długość całkowita	205,00 m
długość między pionami	190,00 m
szerokość	25,50 m
zanurzenie	8,50 m
nośność	17 700 t
ładowność kontenerów	640 TEU
całkowita długość linii ładunkowej	2800 m
moc silników napędu głównego	2 x 12 600 kW
prędkość eksploatacyjna	22,6 węzła
klasa lodowa fińska	1A super

Zaś 7 maja 2008 r. w SSN położono stępkę pod kontenerowiec B178-I/25, budowany dla rosyjskiego armatora FESCO z Władywostoku. B178-I to uniwersalny pojemnikowiec o nośności 41 850 t i ładowności 3091 TEU. Długość jednostki wynosi 220 m, szerokość 32,24 m. Głównym projektantem serii statków B178-I jest mgr inż. Jacek Łożyński.

Dziesięć dni później, 17 maja, zwodowano z pochylni Odra Nowa w Stoczni Szczecińskiej Nowej pojemnikowiec *FESCO Vitim*, typu B170-V, budowany dla tego samego armatora rosyjskiego. Charakteryzuje się nośnością 23 tys. ton i ładownością 1730 TEU. Jest to statek o długości 184 m i szerokości 25,30 m. Z pochylni zwolnił go dyrektor rosyjskiego armatora Vladimir Korchanov. Armator odbierze statek za pół roku.

W sumie, dla rosyjskiego armatora powstanie siedem kontenerowców - cztery mniejsze typu B170-V i trzy większe typu B178-I. FESCO to jeden z największych rosyjskich armatorów, istniejący od 128 lat. Od 16 lat jest spółką prywatną notowaną na moskiewskiej giełdzie. Ma ponad 70 statków, w większości kontenerowców.

W ostatni dzień maja odbyło się natomiast (otwarte dla publiczności) wodowanie z pochylni Wulkan Nowa kolejnego statku serii B178, budowanego na zamówienie armatora zarejestrowanego w Wysp Mashalla (jednostka B178-I/23), za którym stoi niemiecka firma NSC Schiffahrtsges mbH & Cie. Było to już czterdzieste wodowanie w Stoczni Szczecińskiej Nowej oraz 678. w powojennej historii Stoczni Szczecińskiej. Jednostka, która zostanie przekazana armatorowi w listopadzie br., wycarterowana zostanie najprawdopodobniej przez armatora Hamburg Süd. Zdanie statku przez stocznnię odbędzie się więc ok. 6 miesięcy po wodowaniu. Do tego trzeba doliczyć ok. 7 miesięcy montażu do chwili

wodowania. W lepszych czasach SSN budowała statki szybciej - czas od położenia stępki do zdania armatorowi w przypadku statku typu B178/I wyniósł około 6 miesięcy.

(PioSta, rel)

Wodowanie w Gdyni

30 kwietnia br. w suchym doku SD II Stoczni Gdynia SA zwodowano kontenerowiec komorowy *Raba Bhum*. Było to drugie wodowanie w Stoczni Gdynia w tym roku, a wodowany statek jest dwudziestym pierwszym z serii 8184, o nośności 39 000 t i ładowności 2732 TEU. Symbolicznego zalania doku i zainicjowania wodowania dokonał prezes stoczni Antoni Poziomski. Jednostka przeznaczona jest dla firmy z Wyspy Man Polaris Shipmanagement Company Limited (spółka zależna armatora niemieckiego Rickmers). Armatorem zarządzającym jednostki przekazanej najprawdopodobniej w lipcu lub sierpniu będzie Rickmers Singapore.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



Pojemnikowiec typu 8184 budowany w Stoczni Gdynia SA dla grupy Rickmers z Niemiec.

Raba Bhum w pięciu ładowniach będzie mógł przewozić 1200 kontenerów 20-stopowych, a na pokładzie 1500 kontenerów ułożonych w sześciu warstwach, w tym 300 kontenerów chłodzonych (500 według informacji armatora). Jednostka budowana jest pod nadzorem i według przepisów towarzystwa klasyfikacyjnego Germanischer Lloyd.

Seria statków 8184 została zaprojektowana w Biurze Projektowym Stoczni Gdynia SA pod kierownictwem generalnego projektanta inż. Wojciecha Żychskiego. Kierownikiem projektu statku jest Maciej Lisowski, a kierownikiem biura budowy Michał Ryngwelski. Głównym technologiem budowy statku jest Dariusz Kozłowski, natomiast jakość wykonania nadzoruje inspektor Biura Jakości Sławomir Kreft. Budowa statku jest finansowana z kredytów udzielonych przez PKO Bank Polski SA i BRE Bank SA poręczonych przez rząd polski.

Charakterystyka podstawowa jednostki 8184/21

długość całkowita	210,92 m
długość między pionami	196,00 m
szerokość	32,26 m
wysokość boczna	19,00 m
zanurzenie	10,00 m
zanurzenie maksymalne	12,00 m
nośność	39 000 t
tonaż pojemnościowy brutto	32 124
silnik główny	Cegielski MAN B&W 7S70MC-C
moc napędu głównego	21 735 kW (91 obr./min.)
prędkość	21,6 węzła

Obecnie Stocznia Gdynia SA buduje cztery statki: jeden kontenerowiec o zdolności przewozowej 2700 TEU i trzy samochodowce. Stocznia ma uprawomocnione kontrakty na zbudowanie (w latach 2008-2009) 15 statków o wartości sprzedaży około 800 mln USD i 15 mln EUR.

(PioSta, rel)

NEWS

PORTY

Największy samochodowiec przy Nabrzeżu WOC II



Talia na gdańskim WOC-u.

26 maja br. przy nowo wyremontowanym Nabrzeżu WOC II zacumował samochodowiec *Talia* armatora Wallenius Wilhelmsen Logistics. Statek ma niemal 200 m długości, 32 m szerokości i nośność 21 tys. ton. Zabiera na pokład do 6 400 samochodów. Zbudowany został w Stoczni Gdynia w 2006 r. To największa jednostka, jaka dotychczas zacumowała przy Nabrzeżu WOC II. Modernizacja nabrzeża została sfinansowana przy udziale funduszy Unii Europejskiej w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego - Transport.

Talia zawinęła do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk w ramach regularnego połączenia żeglugowego z Japonią. Statek dostarczył 2257 samochodów marki Toyota przeznaczonych na rynek rosyjski. Wyładunek rozpoczął się o godzinie 16.40 i zakończył o 4.40 następnego dnia.

Dwa dziewicze zawinięcia jednego dnia

31 maja Gdynię odwiedziły *Queen Victoria* (wprowadzony do eksploatacji w grudniu 2007 r.) oraz *AIDAbella* (ochrzczona w kwietniu 2008 r.). Zacumowały przy nabrzeżach Francuskim i Polskim gdyńskiego portu.

Fot.: Piotr B. Stareńczak



Wycieczkowce Queen Victoria i AIDAbella podczas wizyty w Gdyni 31 maja br.

Już o 6 rano zgromadziło się w porcie liczne grono mieszkańców Trójmiasta, turystów i miłośników statków i okrętów (*shiploverów*)

oraz „polujących” na statki z aparatami fotograficznymi (*shipspotterów*). Jeszcze większe tłumy żegnały *Queen Victorię* wczesnym popołudniem tego samego dnia. Wcześniej, na Nabrzeżu Pomorskim (na końcu Skweru Kościuszki w Gdyni), w Alei Statków Pasażerskich, przy dźwiękach kwartetu smyczkowego, odsłonięto w obecności kapitana „Królowej Wiktorii” pamiątkową tablicę z podobizną statku. Imprezie towarzyszyła wystawa zdjęć statków, które zawinęły do Gdyni w latach 2001-2008.

Przypomnijmy, że szczegółowe, bogato ilustrowane monografie zarówno statków *Queen Victoria* i *AIDAbella* ukazały się już w naszej serii „Parada statków pasażerskich” (w wydaniu kwietniowym i lutowym).

(PioSta)

NEWS

W SKRÓCIE

■ Koreański koncern stoczniowy STX Shipbuilding opracował projekt gigantycznego kontenerowca o ładowności 22 000 TEU w dwóch wersjach: z napędem jedno- i dwuśrubowym. Prędkość projektowana przewidywana jest na poziomie 24-26 węzłów. Długość giganta ma wynieść 450-460 metrów, a szerokość aż 60 metrów. Takie proporcje pozwolą zachować stosunkowo niewielkie zanurzenie, co umożliwić ma takim statkom odwiedzanie większości głównych portów świata. Największe obecnie pojemni-kowce legitymują się ładownością ok. 13 500 TEU.

■ Z inicjatywy Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, w marcu tego roku, doszło do pierwszego spotkania zespołu mającego wypracować wstępną analizę idei zlokalizowania nowoczesnej, ekologicznej elektrowni węglowej na terenie portu. Ustalono, że mówić należy o mocy 1000 do 2000 MW.

■ Holownik Petrobalticu *Vivero*, o długości ok. 35 m, wychodzący w nocy z 12 na 13 maja z portu we Władysławowie, zdrzyfował na brzeg u nasady Półwyspu Helskiego i utknął (dziobem w ostrogach, czyli wychodzących w morze rzędach pali chroniących brzeg) zaledwie kilkanaście metrów od plaży. Szstorm utrudniał akcję ratowniczą. Jednostkę ściągnęły z mizliny dopiero 16 maja w godzinach popołudniowych dwa lodolamacze rzeczne. Holownik skierowano na remont do Gdyni.

NEWS

IMPREZY DLA TURYSTY I SHIPLOVERA

Dni Morza we Władysławowie... W 2008 roku organizację „Centralnych Obchodów Dni Morza” powierzono miastu Władysławowo. Władysławowo związane jest z morzem od zawsze. Znajduje się tam największy port rybacki polskiego wybrzeża, bogata baza przetwórstwa rybnego, to również wspaniałe miejsce do uprawiania sportów wodnych i wypoczynku. Program imprez centralnych obchodów Dni Morza i towarzyszących, zaplanowanych na 27-29 czerwca, znaleźć można pod adresem: www.centralnednimoza.wladyslawowo.pl/program.php

Święto marynarzy. 29 czerwca w Gdyni będą miały miejsce obchody Święta Marynarki Wojennej.

Sea Fest. Na dni 18-19 lipca w Gdyni zapowiedziano Festiwal Morza – Sea Fest 2008.

Stocznie nad przepaścią



Fot. Michał Wietzielski / Kurier Szczeciński / KFP

W Stoczni Szczecińskiej Nowa wciąż jeszcze pracują.

Stocznie w Gdyni i Szczecinie zostały na lodzie – z zakupu nieoczekiwanie zrezygnował właściciel Złomrexu Przemysław Sztuczkowski. Komisja Europejska zażądała zwrotu pomocy publicznej. Ministerstwo Skarbu uspokaja, że ma już nowych inwestorów...

Dwie największe polskie stocznie: Szczecińska Nowa i Stocznia Gdynia były o krok od prywatyzacji. Skłonny do przejścia był właściciel Złomrexu, krajowego potentata w handlu stalą i złomem (a ściślej - jego spółka-córka Amber). 12 maja w siedzibie Ministerstwa Skarbu Państwa odbyło się spotkanie Przemysława Sztuczkovskiego z zespołem negocjacyjnym resortu skarbu oraz z zespołem negocjacyjnym Agencji Rozwoju Przemysłu SA i Korporacji Polskie Stocznie SA. Tego dnia miały się zakończyć negocjacje w sprawie prywatyzacji zakładów. W tym samym czasie pod kancelarią premiera manifestowali stoczniowcy z Gdyni, którzy domagali się od szefa rządu osobistego zaangażowania w prywatyzację stoczni

w Gdyni i Szczecinie. Obawiali się, że rozmowy inwestora z przedstawicielami państwa mogą się przeciągnąć. Pośpiech byłby jak najbardziej wskazany, ponieważ czas na prywatyzację tych firm, jaki dała Polsce Komisja Europejska upływa z końcem czerwca.

„Nie” dla inwestycji

Rozmowy się zakończyły. Sztuczkowski poinformował, że... rezygnuje z zaangażowania w przemysł stoczniowy. Wieczorem Ministerstwo Skarbu Państwa wydało w tej sprawie oficjalny komunikat.

„W trakcie tego spotkania Inwestor poinformował, że w wyniku przeprowa-

dzonej analizy wykonanych dla niego przez PPP Poland projekcji finansowych obu stoczni uznał, że obie stocznie nawet po restrukturyzacji będą podmiotami trwale nierentownymi i w związku z powyższym postanowił wycofać się z udziału w obu tych inwestycjach, rezygnując z dalszego przedłużenia wyłączności” – brzmiał jego fragment. Mówiło się także o tym, że właściciel Złomrexu oczekiwał od MSP pomocy finansowej. „Oczekiwane zaangażowanie Skarbu Państwa kilkukrotnie przekraczało deklaracje inwestycyjne Inwestora. Takie żądania były nie do zaakceptowania” – czytamy dalej. Według specjalistów, biznesmen musiałby dołożyć do stoczni kilkaset milionów złotych, by wyprowadzić je na prostą. „Gazeta Wyborcza” twierdziła nawet, że według jej informacji Złomrex zażądał od Skarbu Państwa dokapitalizowania obu stoczni gigantyczną kwotą 1,4 mld złotych!

- Rezygnujemy i nie będziemy się ubiegać o stocznie. Wszystkie wyliczenia i biznesplany, które sporządziliśmy, wska-

zuja, że niemożliwe jest domknięcie finansowe tych projektów - mówił dziennikarzom prezes Złomreksu.

Czarne chmury

Wycofanie się jedyne i niemal już pewnego inwestora to zła wiadomość nie tylko dla obu zakładów, ale całego sektora stocznioowego. Komisja Europejska, która monitoruje proces prywatyzacji i która kilkakrotnie ustalała nowy, ostateczny termin prywatyzacji, w obliczu takiego obrotu sprawy, straciła cierpliwość. Jej przedstawiciele zagrozili, że jeśli do końca czerwca stocznie nie staną się prywatne, nakaże zwrócić pomoc publiczną, jaką oba przedsiębiorstwa otrzymały. To, jak wiadomo, oznacza bankructwo tej dziedziny przemysłu w naszym kraju, bo stocznie nie mają już tych pieniędzy, czyli, według rzecznika KE ds. konkurencji Jonathana Todda, 5 mld zł. Bezpieczna nie jest nawet Stocznia Gdańsk, która choć już prywatna, nadal negocjuje z KE redukcję swoich mocy produkcyjnych. Jeżeli rozmowy zakończą się fiaskiem, ona także może być zmuszona do oddania pieniędzy. W przypadku czarnego scenariusza 70, a może nawet 100 tys. ludzi (stocznioowcy plus kooperanci) mogłoby zostać bez pracy.

- Komisja już kilka razy przedłużała termin i nie wiem, czy zdecyduje się na to jeszcze raz - alarmuje Marek Lewan-

dowski, rzecznik prasowy Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ Solidarność.

Związkowcy winą za fiasko negocjacji obarczyli stronę rządową i zarządy obu stocznii. Zapowiadają, że jeżeli sytuacja się nie zmieni, będą protestować na ulicach stolicy. Ich prezesi starali się uspokajać nastroje.

- Nie obawiam się o przyszłość - mówił prezes SSN Artur Trzeciakowski.

- Ta decyzja nie zasmuciła nas, bo otwiera możliwości poszukiwania innych inwestorów. Nikt nawet nie rozważa wariantu upadłości. - mówił ustami swego rzecznika prezes Stoczni Gdynia, Antoni Poziomski. Według niego, stocznia potrzebuje inwestora branżowego, mającego pomysł na działalność na tym rynku i wizję rozwoju przedsiębiorstwa. Amber taką firmą nie była.

Państwo stocznie uratuje?

Sytuacja obu stocznii jest nie do pozazdroszczenia. Mają wielomilionowe długi i wciąż dokładają (z powodu nierentownych kontraktów) do produkowanych statków. Nie są więc atrakcyjnymi „kaskami” dla potencjalnych inwestorów. W nieco lepszej sytuacji jest zakład z Gdyni, ponieważ może wrócić do rozmów z izraelskim armatorem Rami Ungarem, który był drugim, obok spółki Amber zainteresowanym stoczną inwestorem i któ-

ry cieszy się poparciem znacznej części załogi. SSN interesował się tylko Sztuczowski, choć jeszcze przed nieco ponad rokiem, jak przypominają związkowcy, ówczesny szef Agencji Rozwoju Przemysłu Paweł Brzezicki mówił o kilku inwestorach i to takich, których każda stocznia może pozazdrościć. O jakie firmy chodziło - nigdy nie zdradził.

Podobnie tajemniczo, tym razem o czterech nieujawnionych z nazwy inwestorach zainteresowanych Gdynią i Szczecinem, mówił minister skarbu państwa Aleksander Grad. Twierdzi, że KE została o nich powiadomiona. - Resort skarbu zwrócił się do Komisji Europejskiej o wydłużenie o kilka miesięcy czasu na prywatyzację stoczni - mówił na konferencji prasowej minister Grad.

„Ministerstwo zrobi wszystko, aby nie dopuścić do upadłości nie sprywatyzowanych jeszcze stocznii, a duże zainteresowanie ich zakupem jest podstawą do optymizmu.” - napisano w komunikacie na stronach internetowych MSP.

Do chwili oddania do drukarni tego numeru „Naszego MORZA”, nie poznaliśmy reakcji Brukseli na polskie propozycje. Według jednych źródeł, KE podjęła już decyzję i nie zamierza przedłużyć terminu prywatyzacji. Według innych, jest skłonna do rozmów, czeka tylko na realny plan strony polskiej.

Czesław Romanowski

Czarne chmury nad gdyńską stoczną...



Fot. Krzysztof Mystkowski / WFP

Nowelizacja izb morskich



Fot. Czesław Romanowski

Przewodniczący Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni Witold Kuczorski uważa, że przyjęty przez rząd projekt nowelizacji jednocześnie zachowuje status quo izb morskich i spełnia żądania Trybunału w Strasburgu.

Niepoważna kosmetyka?

Nie zanoszą się na rewolucję – tak o projekcie nowelizacji ustawy o izbach morskich mówią wszyscy. Dobrze to czy źle?

Trzy lata temu przez środowisko morskie przetoczyła się dyskusja na temat izb morskich. Powodem była sprawa katastrofy promu *Jan Heweliusz*, a właściwie orzeczenie Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu, który uznał, iż rozpatrująca sprawę tragedii izba morska nie zapewniła m.in. bezstronności postępowania procesowego (ten sam sędzia prowadził dochodzenie, a później postępowanie dowodowe). Trybunał nakazał Polsce zmianę kształtu izb morskich. Pracę nad

nowelizacją rozpoczął zespół powołany przez ówczesnego ministra gospodarki morskiej Rafała Wiecheckiego.

Oddech ulgi

W międzyczasie wśród ludzi morza odbywały się dyskusje na ten temat. Dokładnie rok temu przedstawiciele środowisk morskich podczas debaty w murach Akademii Morskiej w Gdyni gorąco protestowali przeciw likwidacji izb mor-

skich (była to jedna z wersji opracowywanej nowelizacji) i zastąpienia ich sądami morskimi o znacznie mniejszej kompetencji, w których ławnikami nie byłiby już, jak obecnie, ludzie związani z morzem.

Mimo zmiany rządu i likwidacji ministerstwa, prace nad modyfikacją trwały. Anna Wypych-Namietko, wiceminister infrastruktury odpowiedzialna za sprawy morskie, w czasie uroczystości upamiętniających piętnastą rocznicę katastrofy *Heweliusza* zapewniała, iż „nowe uregulowania prawne, zgodne z obowiązującymi w Unii Europejskiej, pozwolą na skuteczne odwoływanie się od postanowień izb i na przyznawanie rodzinom ofiar katastrof morskich odszkodowań.”

Kilka tygodni temu Ministerstwo Infrastruktury przedłożyło, a rząd przyjął projekt nowelizacji ustawy o izbach morskich. Przeciwnicy likwidacji odetchnęli z ulgą – izby będą istniały nadal. Zmieni się tylko nieco tryb powoływania sędziów, zwiększy się możliwość odwoływania od wyroku oraz poszerzy krąg osób, które



Publicysta morski kpt. ż. w. Marek Błuś uważa, że zmiany proponowane przez Ministerstwo Infrastruktury są jedynie kosmetyczne.

będą mogły uczestniczyć w postępowaniu przed izbą.

Oddzielnie funkcji

Istotę zmian tłumaczy przewodniczący Odwoławczej Izby Morskiej w Gdańsku, Witold Kuczorski: - Na dzień dzisiejszy stan prawny jest taki: sędziowie w izbie morskiej zostają powołani na funkcję przewodniczącego czy wiceprzewodniczącego izby przez ministra sprawiedliwości, w porozumieniu z ministrem infrastruktury. Ten stan prawny powoduje, że miesza się niejako dwie funkcje: orzeczniczą z administracyjną. Zmiana proponowana przez rząd polega na instytucji delegacji sędziego.

Innymi słowy: według nowelizacji, przewodniczący i wiceprzewodniczący izby będą zajmować się administrowaniem tą instytucją, natomiast sądzeniem zajmą się delegowani na jakiś czas lub bezterminowo sędziowie innych sądów. Warunek – muszą specjalizować się w tematyce morskiej.

Przewodniczący Kuczorski: - Do tej pory w izbach morskich łączono dwie instytucje: postępowania przygotowawczego z funkcją orzeczniczą. Teraz dochodzenie ma być prowadzone przez inspektora dochodzeniowego z izby, przy udziale funkcjonariuszy kapitanatów portów, a sędziom pozostanie część dotycząca funkcji orzeczniczej. To słuszne - powinna być możliwość innej optyki spojrzenia; człowiek, który prowadzi sprawę na etapie gromadzenia dowodów może mieć zatraconą czujność kontroli tego, czy zrobił wszystko poprawnie.

Status quo zachowane

Kolejna zmiana dotyczy możliwości odwoływania się od orzeczenia: - Dzisiaj, jeżeli zainteresowany nie zgadza się z rozstrzygnięciem pierwszej instancji, może je zaskarżyć do odwoławczej izby morskiej – tłumaczy prezes Kuczorski. – Dodatkowo, od 2004 roku wprowadzono możliwość wnoszenia apelacji do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku dla osób, wobec których odwoławcza izba morska orzekła sankcję w postaci zakazu zajmowania określonych stanowisk. Zmiana ma pójść w tym kierunku, że apelacja będzie przysługiwała w każdej sprawie, bez względu na to, czy orzeczona została sankcja czy nie. A krąg podmiotów uprawnionych do wniesienia odwołania rozszerzono na wszystkie osoby uczestniczące w procedowaniu. Ta nowela zmierza w kierunku szerszej kontroli sądowej, brak której zarzucił nam Trybunał w Strasburgu.

Aktualnie grono zainteresowanych wypadkiem morskim obejmuje: armatora, kapitana statku, którego dotyczy wypadek oraz osoby podejrzane o jego spowodowanie. Nowe przepisy przewidują, że do tej grupy będzie można włączyć każdą osobę, której dotyczyć będą skutki prawne wypadku morskiego.

To, czego najbardziej obawiali się zwolennicy status quo izb, czyli ich likwidacji lub tego, że ławnikami nie będą już, jak do tej pory, specjaliści od spraw morskich, (podczas wspomnianej debaty przekonywano, iż „o przyczynach wejścia na mieliznę i winie kapitana nie może rozstrzygać fryzjerka tylko ktoś, kto ma doświadczenie, by mógł sprawiedliwie ocenić, co się stało i dlaczego.” - red.) nie nastąpi.

Kpt. Mirosław Proskurnicki, sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej: - To są dokładnie zmiany, o które walczyliśmy, to wyjście naprzeciw naszym postulatam. Izba morska pozostaje, sędzia będzie delegowany, a nie wyznaczany przez ministra.

Przewodniczący Kuczorski także jest dobrej myśli, choć uznaje obecne uregulowania za przejściowe: - Status quo jeżeli chodzi o funkcjonowanie izb morskich zostało zachowane, ale na jak długo? Funkcjonujemy w Unii Europejskiej i jeśli zostanie uchwalona dyrektywa, w myśl której będzie trzeba powołać komisję do spraw badania wypadków morskich, będziemy musieli to uczynić.

Zmiany bez zmian

Za powołaniem takiej komisji, z tym, że do badania wszystkich wypadków „technicznych”, niezależnie od ich miejsca i charakteru oraz za jednoczesną likwidacją izb morskich jest publicysta morski kpt. ż. w. Marek Błuś. To dzięki jego śledztwu i interwencji w sprawie *Heweliusza* sprawą działania i organizacji naszych izb morskich zajął się Strasburg. W takiej komisji nie zasiadaliby sędziowie ani prawnicy, jedynie ludzie znający się na rzeczy. Organ ów opracowywałby raport, który nie orzekałby o winie i byłby zaskarżalny do instytucji wyższej instancji, czegoś w rodzaju sądu apelacyjnego. Taki model przyjęty jest w Szwecji - tamtejszy urząd zbiera tylko materiał dowodowy, a następnie przedstawia go prokuraturze i ta dopiero formułuje zarzuty lub umarza sprawę.

Według kpt. Błusia zmiany proponowane przez Ministerstwo Infrastruktury są jedynie kosmetyczne i nie zmieniają w ich działalności i strukturze właściwie niczego. Śmieszy go na przykład sformułowanie o delegowanych „specjalizujących się w tematyce morskiej” sędziach.

- A są tacy? – pyta drwiąco.

Według przewodniczącego Kuczorskiego, nawet jeżeli komisja badania wypadków morskich zostanie powołana do życia, izby morskie nadal mogłyby funkcjonować.

- Chociażby po to, by stanowić instytucję, która będzie czymś w rodzaju sądu korporacyjnego dla marynarzy, żeglarzy i sterników – przekonuje.

Wersja przyjęta przez rząd nie jest ostateczna, choć jej główne założenia raczej nie powinny ulec zmianie. Pod obrady Sejmu ma trafić w ciągu najbliższych miesięcy.

Czesław Romanowski

Czasowy zakaz połowu

Rybacy głównie stoją

Dokładnie 22 maja Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi wprowadziło całkowity zakaz połowu dorsza na południowym Bałtyku. Zakaz potrwa do końca września. Wszystko dlatego, że według obliczeń specjalistów rybacy wyłowili już 70 procent rocznego limitu na tę rybę.

O tym, że rybacy wyłowili większość limitu połowowego na dorsza mówiło się już na początku maja. Wtedy według szacunków polskich specjalistów limit wykorzystano w połowie. O wiele dalej poszli jednak unijni eksperci, stwierdzając, że do maja odłowiliśmy ponad 70 procent limitu. W obawie przed przełowieniem, pod koniec kwietnia wprowadzono ograniczenia w połowach (5 dni w tygodniu łowili rybacy z portów na zachód od Ustki, a kolejne 5 dni rybacy z portów na wschód od Ustki). Okazało się jednak, że te ograniczenia są za małe i pojawiło się ryzyko, że limit i tak zostanie przekroczony. Przekroczenie może grozić wielkimi restrykcjami ze strony Unii Europejskiej, która cały czas ostrzega polską administrację rybacką przed powtórką z ubiegłego roku. (Od 9 lipca 2007 do końca roku wprowadzono całkowity zakaz połowu dorsza, bo według unijnych urzędników Polacy w ciągu niespełna 6 miesięcy 3-krotnie przekroczyli limit – red.). Teraz polscy urzędnicy chcą wy-

przedzić unijne restrykcje, wprowadzili własny zakaz, który będzie obowiązywał od 22 maja do końca września.

- Chcemy być elastyczni dla rybaków i jednocześnie nie łamać unijnych przepisów. Dlatego wprowadziliśmy czasowy zakaz połowów - wyjaśnia Kazimierz Plocke, wiceminister do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. - Cały czas szacujemy, ile dokładnie dorsza odłowiono. Możliwe, że od września do końca roku będziemy mogli odłowić tylko 20, a nie 30 procent. Mam nadzieję, że środowiska rybackie będą re-spektowały ten zakaz.

Według wyliczeń, od października do końca roku, rybacy będą mogli wyłowić około 2 tysiące ton ryby. To bardzo mało. Możliwe, że od września pojawią się kolejne ograniczenia w połowach. Rybacy dali się jednak przekonać do zakazu, bo obiecano im w zamian rekompensaty za postoje w portach.

- Żadna ze stron nie chce powtórki z ubiegłego roku i całkowitego zakazu połowów. Nie zamierzamy również blokować portów i protestować, bo takie rozwiązania tylko komplikują sprawę - wyjaśnia Jerzy Wysoczański, prezes Związku Rybaków Polskich - Do końca czerwca obiecano nam wypłaty rekompensat za rok 2007. Później pomiędzy wrześniem i grudniem mamy dostać odszkodowania za ten rok, za okres od maja do końca czerwca.

Wysoczański dodał również, że zakaz do końca czerwca i od 1 do 30 września nie będzie obowiązywać armatorów kutrów do długości 12 metrów.

- Ci rybacy mają do wyboru, czy chcą odszkodowania, czy też wolą normalnie łowić dorsza - dodaje prezes Związku Rybaków Polskich.

Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że problemem z limitami dorsza w Polsce interesował się osobiście Joe Borg, unijny komisarz do spraw rybołówstwa. Pisał nawet listy do naszego ministerstwa z zapytaniem, co urzędnicy zamierzają z tym problemem zrobić.

W tym roku polscy rybacy mają do odłowienia około 12 tysięcy ton dorsza. To o dwa tysiące ton mniej niż rok temu. W ramach tego limitu rybacy spłacają rybę, którą przełowili w ubiegłym roku. Oficjalnie jest to 8 tysięcy ton, nieoficjalnie mówi się aż o 15 tysiącach ton dorsza. Przełowionego dorsza będziemy spłacali przez 4 lata. Średnio rocznie będzie to około 2 tysiące ton odejmowanych od naszego limitu.

Hubert Bierndgarski

Od 22 maja wszystkie kutry dorszowe stoją w portach. Rybakom nie zostaje nic innego jak reperacja sprzętu i przygotowania do jesiennych połowów.

Fot. Artur Błaszczak

*Spełnione
marzenie
latarnika*

Ożywiona kula czasu



Najpierw kula uniosła się do połowy masztu, potem powędrowała na samą górę, by po sygnale dźwiękowym, opaść w dół...

To najbardziej niezwykły z gdańskich czasomierzy. Kula czasu, według której kapitanowie statków nastawiali chronometry, po dziewięćdziesięciu latach znów działa.

- Jestem szczęśliwy – mówił 21 maja Stefan Michalak, właściciel latarni w Nowym Porcie, na której umieszczono kulę czasu. Chwilę wcześniej odrestaurowane dzięki niemu urządzenie wskazało godzinę dwunastą w południe.

O latarni w Nowym Porcie i jej właścicieli pisaliśmy w kwietniowym „*Naszym MORZU*”.

Przypomnijmy: latarnia zaczęła działać w 1894 roku. Zamknięto ją w 1984 roku. Piętnaście lat później zainteresował się nią mieszkający od czterech dekad w Kanadzie Polak, Stanisław Michalak, syn lekarza okrętowego, współtwórca Akademii Medycznej w Gdańsku, absolwent elektroniki na Politechnice Gdańskiej i Warszawskiej.

- Mieszkam nad Zatoką Św. Wawrzyńca – tłumaczył Michalak. – Ma ona u wejścia 25 kilometrów szerokości, jest usiana wysepkami, a na każdej z nich jest latarnia morska. Żyję latarniami morskimi na co dzień. Kiedy więc dowiedziałem się o latarni w Gdańsku, wiedziałem że muszę się nią zająć. Zwróciłem się do prezydenta miasta, a on okazał mi niezwykłą pomoc.

Szaleniec z latarni

Prezydent Gdańska Paweł Adamowicz podczas uroczystości uruchomienia kuli czasu, tak wspominał ów moment: - Pan Michalak przyszedł do mnie i powiedział, że chce kupić latarnię. Pomyślałem,

że to jakiś szaleniec. O co mu chodzi? Przecież to jest dziura bez dna. Nie da się na tym zarobić. Ale pomyślałem, że trzeba zaufać. Pomogłem we wszystkich procedurach. Przecież latarnia stała bezczynnie. Teraz jest to wspaniała atrakcja turystyczna.

Latarnia została otwarta w 2004 roku. Można ją podziwiać z zewnątrz. Można z niej podziwiać zachwycający widok na Westerplatte, ujście Martwej Wisły, kanały portowe i wody Zatoki Gdańskiej. Ale inżynierowi Michalakowi było mało. Wiedział, że przed laty na szczycie latarni znajdowała się tzw. kula czasu. Działała do 1929 roku, kiedy uległa zniszczeniu podczas sztormu. Jaką rolę pełniło urządzenie?

- Kula czasu pozwalała kapitanom statków przed wyjściem w daleką podróż, po raz ostatni nastawiać dokładnie chronometry, które z kolei służyły do wyznaczania długości geograficznej statku na otwartym morzu – wyjaśnia Michalak.

W szczegółach wyglądało to tak: kilka minut przed godziną dwunastą w po-

łudnie, kulę wciągano do połowy masztu. Za dwie dwunasta wędrowała na szczyt, a w samo południe sygnał biegnący linią telegraficzną z Królewskiego Obserwatorium Astronomicznego w Berlinie zwalniał mechanizm. Spadająca kula oznaczała dokładnie godzinę 12 w południe w środkowoeuropejskiej strefie.

Serce jest zegarem

Michalak szukał specjalisty, który zająłby się odtworzeniem takiego urządzenia. Znalazł. Tym kimś okazał się dr Grzegorz Szychliński, zegarmistrz, kustosz gdańskiego Muzeum Zegarów Wieżowych. Przy rekonstrukcji urządzenia korzystał z archiwów, opisów oraz rysunków niemieckiego architekta. Dzięki temu udało się odtworzyć wymiary nietypowego zegara z dokładnością co do centymetra.

- Zrobiliśmy ją od podstaw, parametry geometryczne są identyczne, tylko napęd inny – opowiada Szychliński. – Starą prawdopodobnie podnoszono ręcznie, ta podnosi się automatycznie.

Jak mówi, nie jest to specjalnie skomplikowany mechanizm: - Jestem przekonany, że każdy absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Gdańskiej jest w stanie takie urządzenie zaprojektować. Skoro radzono sobie z tym w XIX wieku, trudno sobie wyobrazić, żeby w XXI były jakieś trudności - tłumaczy. I dodaje: - Kula czasu jest rodzajem zegara. Z racji rozmiaru i umieszczenia, można ją zakwalifikować do grupy zegarów wieżowych. Tyle, że nie pokazuje czasu wskazówkami i podziałką na tarczy. Samo serce jest zegarem, tylko wskaźnik jest inny.

Praca przy urządzeniu zajęła kilkaset godzin. Najważniejszą rzeczą, jak podkreśla zegarmistrz, jest to, by kula działała niezawodnie. A warunki jej pracy są trudne – wybrzeże morskie, wiatr, deszcz, oblodzenie. - Nie żalowaliśmy materiałów, wszystko jest z nierdzewnej stali. Sama robota wymagała uwagi, staranności.

Niestety, praca na wiele miesięcy została przerwana z powodu pożaru, w maju 2006 roku, kościoła św. Katarzyny, gdzie znajduje się Muzeum Zegarów Wieżowych. Trzeba było ratować eksponaty, dokumenty, to czego płomienie nie strawiły. Rekonstrukcję kuli na jakiś czas odłożono.

Ekskluzywne grono

Ten czas nadszedł 21 maja. Czasomierz został zamontowany już wcześniej, teraz

przyszedł czas na jego uruchomienie. Przed południem pod latarnią stawiło się grubo ponad sto osób. Był oczywiście sprawca całego zdarzenia, był prezydent miasta, wiceminister infrastruktury Anna Wypych – Namiotko oraz prezesi firm, które ufundowały kulę: prezes Saur Neptun Gdańsk Zbigniew Maksymiuk i prezes Zarządu Portu Morskiego Gdańsk Ryszard Strzyżewicz. Uroczystości przypatrywali się także pasażerowie wpływającego właśnie do gdańskiego portu promu.

Kilka chwil przed godziną dwunastą uczestnicy uroczystości z napięciem czekali na uruchomienie mechanizmu. Mieli stać się świadkami wydarzenia, którego nie obserwowano tu przez 90 lat. Najpierw kula uniosła się do połowy masztu, potem powędrowała na sama górę, by po sygnale dźwiękowym, opaść w dół. Kiedy się stało, widzowie klaskali, a właściciel promieniał radością.

- To jest ukoronowanie naszych wysiłków, kula czasu była elementem, którego od niemal wieku brakowało na latarni. Teraz jest i mam nadzieję, że będzie działała wiele lat - mówił. - Kiedyś tych urządzeń było około dwustu, we wszystkich większych portach świata. Teraz na całym świecie jest ich raptem pięć czy sześć. Wprowadza to naszą gdańską latarnię morską nie tylko do ligi najpiękniejszych latarni północnej Europy, ale też do bardzo ekskluzywnego grona latarni z kulą czasu.

Oczywiście obecnie kapitanowie raczej nie będą nastawiać chronometrów według tego urządzenia, ale... - Jeżeli ktoś będzie miał ochotę według niego nastawiać zegarek, to oczywiście będzie nastawiony z niezwykłą precyzją, z dokładnością do jednej sekundy błędnie na 200 tysięcy lat – śmieje się Michalak.

Spadający zegar

Kula czasu na latarni w Nowym Porcie jest jedynym tego typu działającym czasomierzem w Polsce i w basenie Morza Bałtyckiego. Do dziś zachowało się zaledwie kilka egzemplarzy, m.in. w Wielkiej Brytanii, USA i Nowej Zelandii. Są wielkimi atrakcjami turystycznymi, jako zabytki techniki nawigacyjnej. Pierwszą na świecie zbudowano w Greenwich, w Anglii, w 1833 roku. Gdańska kula czasu została zbudowana jako pierwsza nad Bałtykiem, w 1876 roku na specjalnej drewnianej wieży, a w 1894 roku przeniesiono ją na szczyt właśnie wybudowanej latarni morskiej, gdzie funkcjonowała do 1929 roku. Żelazna kula ma ok. 1,5 metra średnicy i waży ok. 70 kg. Obecnie spadek zrekonstruowanego zegara będzie wyzwalany specjalnym sygnałem radiowym na falach długich, odbieranym z Europejskiej Centrali Czasu w Mainflingen koło Frankfurtu.

Kula czasu w sezonie letnim będzie uruchamiana nie tylko w samo południe, ale też o godz. 10, 14, 16 i 18. Dzięki temu wielu chętnych będzie mogło oglądać jej działanie.

Czesław Romanowski



Szczęśliwy latarnik, czyli Stefan Michalak, właściciel latarni w Nowym Porcie.



Fot. Czesław Romanowski

Prom w Ustce

Kierunek Bornholm

Od 9 lipca do Ustki po latach przerwy wraca połączenie promowe z Bornholmem. Urzędnicy z ustckiego magistratu porozumieli się z przedstawicielami Żeglugi Gdańskiej, której promy będą pływały w Ustce. Trwa ustalanie szczegółów związanych z terminami i częstotliwością połączeń.

Połączenie promowe Ustki z Nexo, na duńskiej wyspie Bornholm funkcjonowało do 2005 roku, kiedy to zarząd Żeglugi Gdańskiej uznał, że połączenia są nieopłacalne. Przeniesiono je do Darłowa. - Szybciej i taniej dowieziemy pasażerów do Darłowa i tam wsadzimy ich na prom, a po powrocie odwieziemy - tłumaczył wtedy Jerzy Latała, prezes Żeglugi Gdańskiej. - A po drugie, przy podróży z Ustki, musimy omijać zamknięte podczas ćwiczeń akweny wojskowe.

Po latach prezes Latała przyznaje, że nie tylko o oszczędności chodziło... - Nie mogłem porozumieć się z poprzednim burmistrzem i ostatecznie zrezygnowaliśmy z tego połączenia. Teraz jednak współpraca układa się o wiele lepiej i aż ciężko odmówić. Musimy jednak dokładnie przeanalizować możliwości połączenia. Wstępnie myślimy o jednym kursie w tygodniu - dodaje prezes Latała.

- Nie byłoby to możliwe, gdyby nie przychyłność Urzędu Morskiego, Kapita-

natu Portu w Ustce, komendanta poligonu w Wicku Morskim i Straży Granicznej - wylicza burmistrz Ustki Jan Olech.

Ile trzeba wydać

Według wstępnego rozkładu, prom ma kursować od 9 lipca do 27 sierpnia. Z Ustki miałyby wypływać w każdą środę. Podróż nowoczesnym statkiem *Lady Assa*, mogącym zabrać jednorazowo ponad 700 osób, trwałaby nieco ponad cztery godziny. Dorośli za bilet w dwie strony będą musieli zapłacić ok. 150 zł (100 zł w jedną stronę), a dzieci do lat 12 - ok. 120 zł (90 zł). Bilety rodzinne i grupowe sprzedawane będą w cenie ok. 120 zł (90 zł). Dodatkowo, za każdy rower zapłacić będzie trzeba ok. 30 zł, a motorower ok. 40 zł.

Na pobyt na Bornholmie, by poznać jego najciekawsze miejsca, trzeba zarezerwować przynajmniej tydzień. Warto zabrać ze sobą rower, gdyż na wyspie

Prom z Ustki do Nexo będzie kursować od 9 lipca do 27 sierpnia.

znajduje się prawie 200 km tras rowerowych.

Współpraca z Duńczykami

Na początku tego roku, na zaproszenie burmistrza Jana Olecha, do Ustki przyjechali: Per Ole Petersem, wiceprezes Stowarzyszenia Euroregion Bałtyk i prezes portu w Nexo oraz Niell Chresten Andersen, odpowiedzialny za kontakty Bornholmu z Euroregionem Bałtyk. Przedstawiciele obu krajów dyskutowali na temat współpracy portów w Ustce i Nexo oraz o możliwościach wspólnego ubiegania się o pieniądze z Unii Europejskiej. Prezes portu w Nexo zadeklarował, że skontaktuje władze Ustki z potencjalnym armatorem zainteresowanym uruchomieniem kolejnego połączenia promowego. - Jeżeli tylko dojdzie do uruchomienia połączenia pasażerskiego, będziemy wspólnie starać się o pieniądze z Programu Południowego Bałtyku. Celem Programu jest turystyczna promocja Ustki i Bornholmu - wyjaśnia Jarosław Teodorowicz, naczelnik Wydziału Integracji Europejskiej Urzędu Miasta w Ustce.

Hubert Bierndgarski

Jest zielone światło

Będzie przekop?

- Powinien powstać w Skowronkach, będzie opłacalny i nie zagrozi środowisku - tak o kanale żegludowym przez Mierzeję Wiślaną mówią twórcy studium wykonalności tej inwestycji.
- Nie ma uzasadnienia ekonomicznego, pochłonie o wiele więcej pieniędzy niż się zakłada i poczyni wielkie straty w ekosystemie – twierdzą jego przeciwnicy.

„Planowany Kanał Żegludowy będzie przebiegał przez Mierzeję Wiślaną na obszarze o szerokości około 150 m i długości 1100 m na terenie niezabudowanym i o stosunkowo małej wartości ekologicznej, zarówno z punktu widzenia przyrodniczego objętego Programem NATURA 2000, jak też turystyczno-rekreacyjnego.” – piszą autorzy studium (specjaliści firm Polbud Pomorze, Geosyntex i Fundacji Naukowo-Technicznej z Gdańska). I dalej: - „Wykonane badania i analizy wykazały, że zbudowanie Kanału Żegludowego nie naruszy w istotny sposób środowiska przyrodniczego Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana. Przedsięwzięcie to nie będzie miało istotnego negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze.”

Kanał nie spowoduje także znacznego zasolenia Zalewu Wiślanego – przekonują autorzy studium. - Przy ograniczeniu poprzez regulację śluzy wlewu (cofki) z Zatok, nie ma prawdopodobieństwa wzrostu zasolenia – piszą w opracowaniu.



Krynica Morska z lotu ptaka.

Mierzeja Wiślana i Zalew Wiślany - okolice planowanego przekopu, który miałby połączyć otwarte morze z Zalewem Wiślanym dając Elblągowi bezpośredni dostęp do morza .

Straci natura?

Studium wykonalności kanału łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską to bodaj najważniejszy dokument, który ma zadecydować o losach inwestycji. Powstał od sierpnia zeszłego roku i kosztował około milion złotych. Na długo przed wykonaniem studium, ekolodzy zrównali całe przedsięwzięcie z ziemią. Na forach internetowych trwały (i trwają nadal) zażarte dyskusje między przeciwnikami i zwolennikami przekopu.

- Analiza ekologiczna jest pozytywna, ale na jej podstawie rząd nie może podjąć ostatecznej decyzji o budowie przekopu - mówi Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni. - Dlatego zleciliśmy

sporządzenie bardziej szczegółowego raportu środowiskowego.

Jednak według ekologów nawet ów „szczęśliwy raport” to działania pozorne. Bo cokolwiek by badano, wiadomo, że tak duża, ingerująca w środowisko inwestycja musi wyrządzić w nim niepozwetowane szkody.

- Na czym polega sztuczka? Ano na tym, że tamta strona udaje dobrą wolę, mówi, że trzeba przeprowadzić dodatkowe badania i próbuje w ten sposób obejść kluczową sprawę, czyli negatywny wpływ inwestycji na siedliska przyrodnicze - mówi jeden z bardziej aktywnych przeciwników przekopu Szymon Bzoma, prezes Grupy Badawczej Ptaków Wodnych „Kuling”. - Proszę sobie wyobrazić, że wycina pan kawał lasu, robi ścieżkę,

nalewa do niej szamba i mówi, że nie ma to negatywnego wpływu na środowisko. Tylko dlatego pan tak twierdzi, że las jest przykryty folią i tego szamba nie widać. W morzu nie będzie widać tego co się stanie. A głównym poszkodowanym będzie przyroda. Przecięcie Mierzei Wiślanej, uczynienie z niej wyspy, będzie miało wielkie konsekwencje - na wyspie na przykład słabsze gatunki giną.

Według Szymona Bzomy ucierpi unikatowa ostoja ptaków wodnych na Mierzei, gdzie zimują głównie kaczki, ale też perkozy czy nury. - A nikt nie zadał sobie trudu, żeby ocenić gdzie te ptaki występują, w jaki sposób zwiększenie ruchu statków w zachodniej, czyli najbardziej izolowanej, spokojnej części zalewu wpłynie na ich warunki życia i w jaki sposób wyrycie kanału żegludowego, zniszczenie powierzchni dna, zmiany sieci troficznej, zmiana bazy pokarmowej wpłynie na ekosystem - wlicza prezes.

- To przedwczesne obawy - mówi wicedyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. - Poczekajmy na rezultaty pracy twórców raportu.

Zdaniem autorów, kanał nie spowoduje zagrożenia dla ptaków, gdyż w planowanej lokalizacji przekopu, we wsi Skowronki, nie znaleziono ich siedlisk. - Nie znaleziono, bo nie szukano - ironizuje Bzo-

Fot. Kaaper Kowalski / KFP



Okolice Krynicy Morskiej.



ma. - Wiem, jak się tam trudno liczy ptaki, wiem, że nikt tego nie zrobi dobrze.

Może zyskają ludzie?

- Studium wykazuje ekonomiczny sens budowy kanału - podkreśla Anna Stelmaszyk-Świerczyńska. - Eksperti zbadali, że kanał przyczyni się do gospodarczego rozwoju regionu, a poniesione nakłady zwrócą się w ciągu dwudziestu lat.

Budowa kanału przez Mierzeję w Skowronkach kosztować ma około 400 mln. Twórcy studium największą wartość inwestycji widzą w rozwoju elbląskiego portu, który dzięki przekopowi będzie miał bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej. Co za tym idzie, znacznie zwiększy się liczba tam przywożonych i przeładowywanych ładunków, co z kolei spowoduje rozwój przemysłu (czyli wzrost zatrudnienia i siły nabywczej mieszkańców). Skorzystają na nim także posiadające porty i przystanie gminy nadzalewowe, czyli m.in. Krynica Morska, Frombork czy Stegna. Rozwinie się też turystyka, dzięki rejsom statków pasażerskich oraz jachtów płynących z lub do tych portów i przystani przez projektowany kanał. Poza tym, rejsy statkami stanowią alternatywę dla przejazdów samochodami z Mierzei Wiślanej i innych miejscowości nad Zalewem do Trójmiasta. Zmniejszyć one mogą przejazdy o 5100 samochodów rocznie - wyliczyli specjaliści.

Nie zyskamy a tracimy - twierdzą jednak mieszkańcy tamtejszych miejscowości, na przykład Krynicy Morskiej. Obawiają się zniszczenia środowiska, a przecież to piękne krajobrazy przyciągają tam latem tysiące ludzi. Jak mówi Adam Ostrowski, burmistrz tej miejscowości, istnieje niebezpieczeństwo, iż szeroka plaża, z której znana jest Krynica, zniknie. A kiedy jej nie będzie, ucierpi turystyka, która w tamtym regionie jest podstawowym źródłem dochodów.

- Owszem, kanał zmieni linię brzegową, ale także w bardzo małym zakresie, szacujemy, że małe zmiany mogą wystąpić na odcinku jednego kilometra w bezpośredniej bliskości kanału - twierdzą naukowcy.

Przeciwnicy kanału mówią, że aby w tym miejscu pływały statki morskie, oprócz kanału trzeba by pogłębić cały Zalew Wiślany i non-stop przy nim pracować, ponieważ woda będzie wciąż nanosić muł. Co oczywiście znacznie podniesie koszty.

- Nie wydaje mi się, by pogłębianie całego Zalewu było potrzebne, a utrzy-

mywanie kanału tak kosztowne - odparowuje dyrektor Stelmaszyk-Świerczyńska.

Poza tym, przekonują ci, którzy uważają budowę kanału za marnotrawstwo, Elbląg ma bardzo małe możliwości przyjmowania statków, a w sytuacji, gdy 60 km dalej, w Gdańsku, jest działający port, nazywają to ekonomicznym bezsensem. Wystarczyłoby za o wiele mniejsze pieniądze udrożnić istniejący szlak wodny przez Szkarpawę, którą już teraz pływają do Elbląga barki. A jak wzrosłaby turystyka - z pięknie utrzymanej i malowniczej trasy korzystałoby wielu żeglarzy.

Tu z kolei od złośliwości nie może powstrzymać się Julian Kołtoński, dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg. - Szkarpawa? Tam to dopiero byłoby co pogłębiać! Przecież ten szlak ma metr dwadzieścia głębokości! Czyli 40 kilometrów pogłębiania, poszerzania, poza tym remont, budowa, przebudowa mostów zwodzonych, śluz. To kosztowałoby ze dwa, a może i ze cztery razy tyle. Tam można pływać małym jachtem, ale statki pasażerskie nie przepłyną - przekonuje.

Podobnie twierdzą autorzy studium inwestycji. Przy jego opracowywaniu brali pod uwagę udrożnienie Szkarpawy. Ale wyszło im, że jest to znacznie kosztowniejsze.

- Realizacja tej opcji dałaby możliwość wykorzystania aktualnego potencjału techniczno-gospodarczego i turystyczno-sportowego oraz dalszego rozwoju Portu Morskiego w Elblągu i pozostałych portów nad Zalewem Wiślanym - przyznają, dodając zaraz potem, iż opcja ta wymaga bardzo długiego czasu (8 - 10 lat) i wysokich nakładów finansowych oszacowanych na około pół miliarda złotych. Wysokie byłyby też koszty eksploatacyjne kilkudziesięciokilometrowego odcinka wodnej drogi śródlądowej (oszacowano je rocznie na około 7 - 8 mln złotych) nieporównywalnych z efektami ekonomicznymi, które przyniesie. „Długa na kilkadziesiąt kilometrów trasa żegluga i bardzo długi czas płynięcia z portu Elbląg lub innych portów Zalewu Wiślanego do Zatoki Gdańskiej, w porównaniu z odległością i czasem przepływu Kanałem Żeglugowym przez Mierzeję Wiślaną nie przyniesie spodziewanych efektów ekonomicznych.”

A może przekopu w ogóle nie będzie?

Ostateczna decyzja o budowie kanału ma zapaść za około rok. Jeżeli byłaby

Fot. Wojtek Jakubowski / KFP



Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni.

dla inwestycji pomyślna, prace mogłyby rozpocząć się w 2010, a skończyć w 2013 r. Tymczasem nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że rząd Donalda Tuska poważnie zastanawia się nad rezygnacją z tego pomysłu i wycofaniem się z jego finansowania. Przypomnijmy, że sama idea (choć myślano o niej od wielu lat), powstała dwa lata temu, za rządów Prawa i Sprawiedliwości i była jednym ze sztandarowych pomysłów ówczesnego ministra gospodarki morskiej Rafała Wiechckiego. Miała uniezależnić nas od Rosjan, którzy od czasu do czasu blokują żeglugę po Zalewie Wiślanym zamykając dla polskich statków Cieśninę Piławską.

O takiej możliwości, jak przyznała, słyszała też dyrektor Anna Stelmaszyk-Świerczyńska. Nie chciała jednak tego komentować. Od dyrektora Biura Informacji i Promocji Ministerstwa Infrastruktury Mikołaja Karpińskiego otrzymaliśmy oficjalną informację, która nie potwierdza tych doniesień, a „plan wieloletni dla drogi wodnej z Zalewu Wiślanego na Bałtyk jest w stadium szczegółowych analiz.”

Czesław Romanowski

Koła na morzu

RORO 2008 - operatorzy statków, porty i terminale, producenci wyposażenia okrętowego i terminalowego, projektanci statków i wielu innych uczestników rynku ro-ro spotkało się w dniach 20-22 maja w Göteborgu.

RORO to targi na pozór nieduże (przypominają wielkością gdańskie Baltexpo), skupiają jednak wszystkich najważniejszych światowych graczy żeglugowego, portowego i stocznioowego rynku ro-ro - jeśli nie na samej wystawie, to w osobach prelegentów na towarzyszącej targom konferencji.

Odbývają się co dwa lata. W tym roku, w dniach 20-22 maja w Göteborgu.

Szwedzki port jest jednym z najsilniejszych ośrodków żeglugi promowej i ro-ro, zarówno w kontekście historycznym, jak i współcześnie. Bardzo intensywny jest tu ruch promów pasażersko-samo-

chodowych (głównie do Niemiec i Danii) i towarowych statków ro-ro. W Göteborgu miały lub mają siedziby firmy związane z przeladunkami i przewozem ładunków tocznych - m.in. TTS, Stena Line, Stena RoRo, Wallenius Wilhelmsen Logistics.

Na tegorocznych targach pojawiały się głosy o ich możliwej marginalizacji, głównie ze względu na zniechęcającą politykę organizatorów, którzy dyktują bardzo wysokie ceny za udział w targach, przy serwisie nie należącym do jakościowej czołówki, znanej np. z Nor-Shipping czy SMM. Z drugiej strony, wielu uczestników

RORO 2008 umawiało się na spotkanie na następnej edycji, w Bremie - jeszcze silniejszym ponoć ośrodku biznesu ro-ro (zwłaszcza od strony żeglugowej, portowej i logistycznej).

RORO 2008 na pewno nie można uznać za mało interesujące wydarzenie, tym bardziej dziwi nadzwyczaj skromna reprezentacja polska.

O nowinkach technicznych i głównych trendach w żegludze ro-ro, jakie pojawiły się w Göteborgu, opowiemy w najbliższych wydaniach „Naszego MORZA”. Dzisiaj kilka targowych migawek.



DFDS - jeden z większych operatorów tonażu ro-ro na Bałtyku i Morzu Północnym.



Jeden z największych w świecie operatorów samochodowców - Wallenius Wilhelmsen Logistics.



Technologia przeładunku w systemie ro-ro (czyli przeładunku poziomego ładunków tocznych) to oczywiście nie tylko statki, ale i odpowiednio wyposażone terminale, a na nich - m.in. takie, jak ten ciągniki terminalowe obsługujące specjalne, niskie trailery (terminalowe) lub tzw. kasety. Popularny rodzaj trailerów terminalowych nazywany jest czasami (od nazwy pierwszego producenta) „mafi-trailerami”.



Na terminalowym trailerze ro-ro (platformy takie nie są przeznaczone do poruszania się na drogach publicznych, a służą przewożowi na statkach ro-ro ładunków, które nie mają własnych kół, lub które niewygodnie byłoby przeładowywać w systemie ro-ro) można przewozić prawie wszystko - także ładunki wielkogabarytowe lub ciężkie.



Jednym z najszerzej przedstawianych i dyskutowanych statków ro-ro nowej generacji, był szybki (27 węzłów) prom konwencjonalny ze stoczni Aker Yards o długości 211 m, 2000 m linii ładunkowej ro-ro oraz miejscach dla 1800 pasażerów. Pierwsza jednostka tego typu (z dwóch zamówionych, o łącznej wartości ok. 250 mln euro) została przekazana przez stocznice w Raunie, w Finlandii, w lutym br.



Holenderska firma Siri Marine przedstawiła oprzyrządowanie (m.in. czujniki ruchu statku) i zestaw procedur umożliwiających kapitanowi statku ro-ro zastosowanie (w określonych warunkach nawigacyjnych i pogodowych, zgodnie z przepisami) zredukowanych mocy i ładunków na trasach w żegludzie bliskiego zasięgu.

Stocznie Aker Yards Germany (z Wismaru i Rostoku) zaprezentowały na targach RORO 2008 nowo opracowany projekt standardowych jednostek typu ro-ro - Aker RoRo 52 i ro-pax Aker RoPax 40. Promowane są pod hasłem „Green - Efficient - Smart”, a charakteryzują się m.in. zmniejszonymi emisjami CO₂.



Na tegorocznych targach RORO zabrakło wielu stoczni znanych z budowy promów i statków typu ro-ro. Pojawił się jednak jeden z najważniejszych graczy na tym rynku - norweski koncern Aker, który buduje tego rodzaju statki głównie w swoich niemieckich i fińskich stoczniach.

TTS - norweski producent wyposażenia okrętowego (znany także jako jeden z większych dostawców polskich stoczni budujących lub przebudowujących statki ro-ro) powstał zaledwie 25 lat temu, a na targach w Göteborgu świętował swą dziesięć latnią pozycję i... urodziny.



Grupa Cargotec (skupiająca firmy MacGregor, Kalmar i Hiab) zapowiedziała przy okazji targów w Göteborgu, iż wspomniane brandy zostaną zachowane, ale silniejsze będzie odtąd ich utożsamianie z nazwą „firmy-matki” i wrośnie ekspozycja marketingowa Cargotec.

Jednym polskim przedsiębiorstwem obrotu portowo-morskiego obecnym na targach RORO 2008 był Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia.



Na targach RORO 2008 pojawili się też producenci wyposażenia okrętowego nie związanego bezpośrednio z funkcją statków ro-ro, np. producent silników i pędników.

Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

Port w rękach samorządu?

Dwa spojrzenia na kurort



Jeszcze w tym roku powstanie w Ustce spółka Zarząd Portu Morskiego.

Ustka myśli nad komunalizacją portu morskiego. Na początku tego roku radni przyjęli strategię rozwoju portu, teraz na podstawie zawartych tam propozycji, będą podejmowane prace zmierzające do przejęcia infrastruktury portowej przez samorząd. Pierwszą decyzją ma być utworzenie spółki Zarząd Portu Morskiego w Ustce, która zajmie się komunalizacją.

Już od kilku lat uestecki samorząd nosi się z zamiarem przejęcia portu i stworzeniem spółki, która by tymi terenami zarządzała. Zarządu Portu Morskiego funkcjonuje z powodzeniem w sąsiednim Darłowie już prawie 10 lat i ciągle się rozwija.

Zgodnie w założeniach strategii rozwoju portu, w Ustce powinien funkcjonować port rybacki, handlowy oraz turystyczny. Strategia zakłada również powiększenie terenu portu

morskiego w Ustce na funkcje przeładunkowo-składowe, budowę stanowiska przeładunkowego dla statków handlowych, reaktywację połączenia kolejowego, wspieranie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, pomoc w rozwoju gospodarki rybackiej, dotowanie rozwoju rybactwa, budowę fabryki lodu, rozwój Aukcji Rybnej, reaktywację stoczni remontowej dla kutrów, budowę basenu jachtowego. - Ustka ma ogromne szanse na rozwój portu - mówi prof. Czesława Chri-

stowa z Akademii Morskiej w Szczecinie, która pomagała tworzyć strategię rozwoju portu. - Dzisiaj jest tu zastój gospodarczy, ale moim zdaniem, w przyszłości miastu będzie przybywać zarówno mieszkańców, jak i turystów. Na pewno więc warto rozwijać turystykę morską. Na dzisiaj nie wiadomo, jaka będzie przyszłość polskiego rybactwa. Zakładamy jednak, że nie zniknie całkowicie z naszej mapy gospodarczej, a że Ustka jest jednym z naj-

większych portów rybackich, więc i ta funkcja zostanie zachowana. Oczywiście największej niepewności wiąże się z rozwojem i reaktywacją portu handlowego. Duża grupa specjalistów uważa, że nie ma szans na przywrócenie tej gałęzi gospodarki morskiej w Ustce. Ja jestem całkiem innego zdania i dlatego pojawiło się ono w strategii.

Nie wszystkie jednak pomysły zapisane w strategii podobają się prywatnym inwestorom działającym w Ustce.

- Moim zdaniem Ustka powinna iść tylko i wyłącznie w jednym kierunku - turystyce - przekonuje Jerzy Malek, właściciel

firmy przetwórstwa ryb Morpol w Duninowie, który jest również właścicielem terenów postoczniowych we wschodniej i zachodniej części miasta, a także wielu innych działek w kurorcie. - To jedyna możliwość rozwoju i rozkwitu miasta. Nie zgadzam się z założeniami strategii, które mówią o rozbudowie portu handlowego. Jest już za późno na takie inwestycje. Powinniśmy zachować port rybacki i inwestować w marinę żeglarską. Malek na swoich terenach postoczniowych chce wybudować wielkie centrum handlowe. Myśli również o budowie kładki łączącej wschodnią i zachodnią część kurortu

(obecnie przez rzekę Słupię, która dzieli miasto przechodzi tylko jeden most). W starym spichlerzu zbożowym ma powstać nowoczesny hotel z zapleczem konferencyjno-prasowym. Do tego mają dojść podziemne przejścia, pasáže, przystanie jachtowe i parkingi, których dzisiaj chronicznie w mieście brakuje.

- Te inwestycje to około miliarda złotych. Mam już nawet potencjalnych inwestorów, którzy są zainteresowani Ustką. Problem polega na tym, że trzeba do mojego pomysłu przekonać urzędników. A z tym jak na razie jest problem - dodaje na koniec Malek. Pokazał już swoje projekty urzędnikom. Widział je również wicemarszałek woj. pomorskiego Mieczysław Struk.

- Pomysły są ciekawe i na pewno przy planowaniu rozwoju tych terenów będziemy brali je pod uwagę - komentuje Jacek Cegła, rzecznik prasowy Urzędu Miasta w Ustce.

Hubert Bierndgarski

Fot. Morpol



W budynku po starym spichlerzu portowym ma powstać centrum kongresowo-wypoczynkowe.



Budynki postoczniowe mają być zamienione w kompleks handlowy.

Fot. Morpol



Na ulicy Wczasowej zaplanowany jest hotel z dodatkowym molo spacerowo-jachtowym.



Fot. Morpol

Czy można uciec od modyfikacji?

Zamiatanie **GMO**

Zarządy portów Szczecina, Świnoujścia, Gdańska i Gdyni oraz szefowie wyspecjalizowanych terminali w tych portach zorganizowali na początku maja wspólną konferencję prasową, na której bili na alarm w sprawie mającego wejść w życie w sierpniu zakazu importu modyfikowanych genetycznie substancji paszowych. Wkrótce po „portowej” konferencji, rząd postanowił... nie postanawiać ostatecznie w tej sprawie.

O katastrofalnych skutkach przepisu sprzecznego z prawem Unii Europejskiej, od dłuższego czasu mówili przedstawiciele polskich hodowców i producentów zbóż, pasz i mięsa. Jego wejście w życie uderzyłoby również w polskie porty, które od lat notują sukcesywny wzrost przeładunku śruty sojowej. Polska importuje rocznie ok. 2,5 mln ton modyfikowanych substancji paszowych.

Zakaz importu substancji GMO to problem dla wielu branż. Zgodnie z ustawą o paszach, przyjętą przez Sejm V kadencji, 12 sierpnia 2008 r. miał wejść w życie całkowity zakaz importu i stosowania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej pasz opartych na roślinach genetycznie modyfikowanych. Zakaz ten dotyczy również modyfikowanych surowców, m.in. śruty sojowej.

Pasze sporządzane w oparciu o modyfikowaną śrutę sojową są od dawna stosowane nie tylko w Polsce, ale i na całym

świecie. Żadne badania nie wykazały ich szkodliwości; nie można w żaden sposób traktować ich jako pasz gorszych od opartych na roślinach niemodyfikowanych. Są za to tańsze i pozwalają na opłacalną produkcję mięsa. Obecnie 80 procent pasz stosowanych przez polskich producentów zawiera składniki modyfikowane genetycznie. Szacuje się, że na świecie 90 procent całej produkowanej śruty sojowej kwalifikuje się jako substancje GMO.

Wprowadzona do ustawy o paszach regulacja, jest sprzeczna z prawem unijnym, co podkreślała już Komisja Europejska. Jak wynika z informacji, którymi dysponuje Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w przypadku utrzymania zakazu, Komisja Europejska najprawdopodobniej skierowałaby pozew przeciwko Polsce do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. W opinii prawników, Trybunał przyznałby rację Komisji i nakazał Polsce uchylene kontrowersyjnego przepisu.

Niewykonanie przez Polskę tego wyroku skutkowałoby nałożeniem ryczałtu, wynoszącego co najmniej 3 610 000 euro i tzw. kary okresowej, w przypadku naszego kraju wynoszącej od 4300 do 260 000 euro za każdy dzień zwłoki w dostosowaniu prawa do wymogów unijnych.

Przepis zakazujący sprowadzania i używania w żywieniu zwierząt

pasz zawierających składniki genetycznie modyfikowane (GMO) ma zacząć obowiązywać w Polsce 1 stycznia 2012 r., nie zaś 12 sierpnia 2008 r. Tak 11 maja br. zdecydował rząd, przyjmując projekt nowelizacji ustawy o paszach. Ustawa trafi teraz do Sejmu i Senatu, musi też zyskać aprobatę prezydenta.

Nawet jeśli uda się przeforsować tę zmianę w ciągu najbliższych trzech miesięcy, problem pozostanie. Zainteresowani uczestnicy rynku, w tym portowe terminale, nie będą mieli pewności, czy wobec zbliżającego się końca działania moratorium, realizować zaplanowane inwestycje, czy nie?

Jeżeli uregulowanie prawne, zakazujące importu materiału GMO, weszłoby ostatecznie w życie w 2012 r., wszyscy odczujemy dodatkowy, poważny wzrost cen żywności. Nie da się zapewnić polskim hodowcom zwierząt dostaw pasz wolnych od GMO w cenie, którą płacili do tej pory. Aktualnie soja niemodyfikowana genetycznie (non GMO), w zależności od kraju pochodzenia, jest o 12-15 proc. (o 32-40 USD/t) droższa niż soja GMO. Różnica uzasadniona jest niższymi kosztami produkcji soi GMO. Można jednak z dużą dozą prawdopodobieństwa przewidzieć, że w przypadku wprowadzenia zakazu przetwarzania i stosowania śruty sojowej wyprodukowanej z soi zmodyfikowanej genetycznie, różnice cen zostaną co najmniej podwojone, a ceny śruty sojowej non GMO mogą być o 25-30 proc. wyższe niż śruty GMO.

- Byłoby tragedią, gdyby się okazało, że śruta GMO ucieka z portów polskich, a w gruncie rzeczy polski rynek nadal zaopatrywany jest np. w mięso na bazie takich samych pasz, tylko importowanych przez porty niemieckie do tamtejszych hodowli. Wtedy wszyscy będziemy mieli problem: porty nie przeładują, firmy współpracujące przy obrocie portowym nie obsługują tego towaru w Polsce, nie będzie przetwórstwa na bazie śrut, cierpieć będą polscy rolnicy, a jednocześnie finalny produkt będzie na rynku, tyle że importowany i znacznie droższy, a ileś polskich firm uczestniczących w tym łańcuchu dostaw po prostu nie będzie zarabiał. Nie chciałbym, żeby zaistniała taka sytuacja, że zarabiać będą inni, a nie my – Polacy - powiedział „Naszemu MORZU” Janusz Jaroński, powołany niedawno w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia na stanowisko prezesa zarządu tej firmy.



Pasze wyładowywane w gdynińskim porcie.

PioSta , rel



Fot. Czesław Romanowski

Lech Trawicki
(z lewej)
i Adam Fleks.

Czarno-biały zapis prawdy

Z Adamem Fleksem, prezesem Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego i Lechem Trawickim, wiceprezesem Stowarzyszenia Lastadia rozmawia Czesław Romanowski.

O dziejach niepublikowanych fotografii z kolekcji Jerzego Pertka, prezentujących służbę marynarzy polskiej floty wojennej w czasie drugiej wojny światowej pisaliśmy w poprzednim numerze „*Naszego MORZA*”. Dzisiaj rozmowa z twórcami wystawy „*Fala za falą, życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej*”, której patronem medialnym jest „*Nasze MORZE*”.

- Co przedstawiają fotografie z kolekcji Pertka?

Adam Fleks: - Większość została wywołana z negatywów, które poza tym, że zostały wywołane, do niczego nie były wykorzystane, nie robiono z nich odbitek. Nikt ich więc, zwyczajnie mówiąc, do tej pory nie widział. Przede wszystkim nie publikowano ich ze względów politycznych. W czasach PRL Polska Marynarka Wojenna na Zachodzie nie miała dobrej

prasy, a na jednym ze zdjęć widzimy na przykład schodzącego z trapu, po wizytacji przypuszczalnie ORP *Pioruna*, a może *Błyskawicy*, generała Andersa. Inne zdjęcie przedstawia wejście polskiego okrętu podwodnego *Sokół* do La Valetty po udanym patrolu, kiedy to zostało zatopionych sporo nieprzyjacielskich jednostek. Kolejna, dość nastrojowa fotografia - to już jest końcówka wojny, po kapitulacji Niemiec - do polskiego okrętu podchodzi niemiecki

U-Boot, żeby się poddać. Poddające się U-Booty zostały potem zniszczone, był to symboliczny akt ukarania ich za masakrę, której dokonały w czasie wojny, szczególnie na żegludze brytyjskiej. Inne zdjęcie z tej samej serii pokazuje U-Boota już cumującego do polskiego niszczyciela. Ciekawe są zdjęcia żołnierzy dwóch wrogich do niedawna armii, którzy mierzą się wzajemnie wzrokiem. Ta fotografia niesie duży ładunek emocjonalny, to jest prawdziwa historia. Kolejne zrobiłem z negatywu, który zaczął się wysrebrzać, czyli zanikać, przedstawia grupę oficerów marynarki wojennej, wśród których stoi, zresztą w dość zabawnych spodniach, komandor Eugeniusz Pławski. Dowodził w czasie wojny niszczycielem *Piorun*, a od 1943 roku był polskim attache morskim przy ambasadzie w Sztokholmie. *Piorunem* kierował w słynnej akcji polowania na niemiecki pancernik *Bismarck*. Dowodzona przez niego jednostka odnalazła ścigany przez aliancką flotę okręt i dzięki temu udało się go zatopić. Samo zdjęcie zostało wykonane w drugiej połowie września 1941 roku, kiedy *Piorun* płynął w eskorcie bardzo dużego konwoju z zaopatrzeniem na Maltę, wówczas na okrągło bombardowaną przez Włochów i Niemców.

- Z tego co wiem, dzięki wystawie i tym właśnie zdjęciom, do Polski z

Kanady przyjedzie syn komandora Pławskiego.

Lech Trawicki: - Tak, Jerzy Pławski, były lotnik morski z kanadyjskiego lotniskowca, którego poinformowaliśmy o odnalezionych zdjęciach, przyjeżdża pod koniec maja do Polski. Specjalnie, by zobaczyć zdjęcia swego ojca, których nie ma w jego rodzinnym albumie i których nigdy nie widział.

Dodam, że komandor Pławski był autorem wspomnień pt. „Fala za falą”, z tych przedstawionych na fotografiach czasów, stąd zresztą tytuł naszej wystawy.

AF: - Większość zdjęć to fotografie codziennego życia załogi. Na jednym z nich, na przykład, suszą się spodnie marynarzy *Sokoła*, niczym na średniowiecznych okrętach. Jest ciekawe zdjęcie, które przedstawia panie z pomocniczej służby kobiet, które na barkasie cumują przy polskim okręcie. Obydwie strony, nasi marynarze i angielskie panie obserwują się, zaczyna się jakaś interakcja...

LT: - ...a w środek zdjęcia wkracza sztywny oficer, który udaje, że nie widzi tych pań...

AF: - Jest trochę zdjęć z tzw. oficjałek, czy też fotografii pozowanych. Mają ten walor, że bardzo dobrze widać na nich twarze marynarzy.

LT: - Jeszcze innym walorem jest mnóstwo szczegółów uzbrojenia, opancerzenia, wyposażenia, oznakowania poszczególnych jednostek. To cenne dla kolekcjonerów, którzy zbierają zdjęcia statków. Część zdjęć z tego zbioru, około dwudziestu procent, była publikowana i jest znana. Trzeba jednak zaznaczyć, że owe publikacje, wydawane w czasach PRL-u, były słabej jakości. Dopiero teraz jest okazja by je zobaczyć w dużym formacie i w dobrej jakości. Udało nam się ustalić, że jednym z autorów zdjęć był Andrzej Jaraczewski, zięć marszałka Piłsudskiego. Wiemy nawet jakim aparatem robił zdjęcia, zachował się dokument - zgoda na używanie aparatu Voigtlander Bessa 46. Co ciekawe, na wielu zdjęciach Jaraczewskiego, przedstawieni są członkowie załóg ścigaczy, którzy wyglądają na spędzających na nich wakacje: panowie są w okularach, wyraźnie na luzie, płyną szybką motorówką. Dopiero widok uzbrojenia uzmysławia nam, że mamy do czynienia nie z zabawą, ale z wojną. Ale nastrój tych zdjęć jest generalnie wakacyjny.

- O publikację fotografii starał się pan od dziesięciu lat...

LT: - Tak, dziesięć lat temu podczas przygotowywania wystawy o udziale Polaków w wojnie rosyjsko-japońskiej na morzu byłem na kwerendzie u pana Je-



Adam Fleks (na pierwszym planie) nad zdjęciami z kolekcji Pertka, w tle Lech Trawicki.

rzego Matysiaka, pracownika Biblioteki Raczyńskich w Poznaniu. W czasie kwerendy mogłem zapoznać się z całością zbiorów po Jerzym Pertku, które przechowuje biblioteka. Był tam m.in. zespół tysięcy negatywów, niemal zupełnie nieznanymi. Najstarsze z nich to reprodukcje zdjęć z akcji Peking w przededniu ataku Niemców na Polskę, ostatnie to fotografie z czasów rozwiązywania Polskiej Marynarki Wojennej, z 1947 roku. Niestety, są luki, niektórych okrętów jest więcej, bardzo dużo zdjęć *Pioruna*, *Garlanda*, bardzo mało *Błyskawicy*, najbardziej znanego naszego okrętu. Pan Matysiak przez lata pracował nad zbiorem, opisywał poszczególne fotografie. Wykonał gigantyczną pracę. Nam pozostało właściwie tylko uściślenie, gdzie dane zdjęcie zostało wykonane. Po skonfrontowaniu fotografii z publikacjami na ten temat, mogliśmy podać datę dzienną ich wykonania. Wszystkie zdjęcia, które zawisną na wystawie są już dosyć dokładnie rozpoznane, nie będzie to może opis monograficzny, ale identyfikacja obiektu, czasu i miejsca została dokonana.

- Czy pozostałe negatywy z kolekcji Pertka będą również wywołane i pokazane?

LT: - Jesteśmy po rozmowach z dyrektorem Biblioteki Raczyńskich i będziemy starali się jesienią przygotować projekt i wystąpić o fundusze na wykonanie jak największej liczby odbitek. Jest to działanie konserwatorskie, nie wiadomo jak długo te negatywy jeszcze wytrzymają. Wykonanie odbitek przedłuża ich istnienie przynajmniej na sto pięćdziesiąt lat.

AF: - Tak, tyle żyją najstarsze odbitki, od początku istnienia fotografii.

LT: - Rozmnożenie, wykonanie jak największej ilości kopii, w granicach rozsądku oczywiście, jest wskazane z powodów merytorycznych, historycznych, zwiększa się szansa ich przetrwania.

- Jak te zdjęcia mają znaczenie dla historyków?

AF: - Jako fotograf, a właściwie skrajny fotograficzny konserwatysta, mogę powiedzieć, że w tych zdjęciach jest prawda. To zdjęcia czarno-białe, wykonane z takiegoż negatywu, naświetlonego przez promienie światła wpadające przez obiektyw, nie ma tutaj żadnego przekłamania czy też przetworzenia obrazu na postać cyfrową, na piksele, które potem znowu są przetwarzane na obraz. Tutaj działa sama fizyka i chemia.

Jako historyk natomiast muszę powiedzieć, że jest to bardzo cenne źródło histo-



Fot. Czesław Romanowski

- Te zdjęcia emanują prawdą - mówi Adam Fleks.

ryczne, zarówno z historii Polskiej Marynarki Wojennej, ale też historii fotografii. Odbitki znakomicie wpasowują się w nurt nowego trendu, nowego oczywiście w Polsce, która jest krajem bardzo pod względem fotograficznym zacofanym, zwanego fotoarcheologią. Polega on, najprościej rzecz ujmując, na odnajdowaniu starych fotografii bądź też negatywów i wykonywaniu z nich nowoczesnych odbitek o jak najlepszej jakości. Pozwala nam to przybliżyć przeszłość, która w przeciwnym wypadku znikłaby dla nas i potomności. Patrząc na te zdjęcia cofamy się w czasie. Prawie namacalnie obcujemy z sytuacją, która miała miejsce sześćdziesiąt-siedemdziesiąt lat temu. Jest to doskonała dokumentacja pokazująca chyba najważniejszy okres istnienia naszej floty, kiedy to aktywnie uczestniczyła w działaniach przeciwko Niemcom.

- Jak pan ocenia profesjonalizm autorów zdjęć?

AF: - Widać, że fotografowie znali się dość dobrze na swojej robocie, zdjęcia są w większości prawidłowo naświetlone, dobrze skadrowane.

- Co zdecydowało, które z tego tysiąca negatywów zostaną wywołane najpierw?

AF: - Lech dał mi pudło i wieczorami je oglądałem. Oceniałem pod względem technicznym, ale też brałem pod uwagę ich oryginalność, co pokazują, a czego jeszcze nigdy nie widzieliśmy.

- Czy oprócz Andersa i komandora Pławskiego są na nich jeszcze jakieś znane postaci?

AF: - Jest na przykład admirał Jerzy Świrski, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

LT: - Działamy dopiero od miesiąca, jeszcze wiele przed nami i na pewno za jakiś czas będziemy mogli o nich powiedzieć coś więcej.

- Przy rozpoznawaniu ludzi z fotografii mogą pomóc marynarze, którzy wezmą udział w V Światowym Zjeździe Marynarzy Polskich. Odbędzie się on w czerwcu, w trakcie trwania wystawy.

- Liczymy na to, że być może niektórzy rozpoznają siebie, albo przynajmniej swoich kolegów. Jest ich już wprawdzie tylko garstka, ale kto wie?

Wystawa w Gdyni

Sensacyjne, niepublikowane dotąd zdjęcia z lat 1939-1947, od 16 czerwca oglądać można w Klubie Marynarki Wojennej Riwiera w Gdyni na wystawie „Fala za falą, życie codzienne na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej”.

Elita elit w Gdyni

Podwodniacy mówią „beautiful”

Biorąc pod uwagę kraje reprezentowane przez ludzi, którzy pojawili się w „mieście z morza i marzeń” w dniach 14 – 18 maja, kongres śmiało nazwać można światowym zjazdem byłych i obecnych marynarzy okrętów podwodnych oraz sympatyków tego rodzaju broni. Byli bowiem przedstawiciele m. in. Argentyny, Francji, Grecji, Izraela, Niemiec, Peru, Włoch, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Najliczniejsza, blisko 60-osobowa, była delegacja rosyjska. Kilku swoich przedstawicieli wysłali także Czesi, którzy jak wiadomo nie tylko nie mają nic wspólnego z okrętami podwodnymi, ale nie mają nawet dostępu do morza.

300 zadowolonych gości

Głównym celem kongresu była integracja podwodniackiego środowiska, odświeżenie starych i nawiązanie nowych przyjaźni wśród podwodnej braci, która w każdej flocie uważana jest za „elitę elit”. Widać to było już od pierwszych minut zjazdu. Podwodniacy z różnych krajów nie tylko rozmawiali o swojej życiowej pasji, ale także wspólnie biesiadowali, a nawet śpiewali marynarskie piosenki.

- Cieszę się, że mogliśmy ich wszystkich gościć – mówi dowódca Marynarki Wojennej i jednocześnie przewodniczący Honorowego Komitetu Organizacyjnego gdyńskiego kongresu wiceadmirał Andrzej Karweta. - To dla nas prawdziwy zaszczyt, że 45 - jubileuszowy - zjazd odbył się w naszym kraju, szczególnie, że to także dla nas rok szczególny, bo obchodzimy 90 rocznicę powstania Polskiej Marynarki Wojennej.

Gospodarzem zjazdu było Bractwo Okrętów Podwodnych, istniejąca od ponad dwudziestu lat organizacja, skupiająca setkę byłych członków załóg polskich okrętów podwodnych i ich sympatyków. Bractwo bierze aktywny udział w działalności Międzynarodowego Stowarzyszenia Podwodniaków (ISA), które zrzesza z kolei podwodniackie organizacje z całego świata. ISA co roku, za każdym razem w innym kraju członkowskim, organizuje międzynarodowe kongresy. W ubiegłym roku odbył się on we Francji. W tym zaszczyt ten przypadł Polsce.

Trzeba podkreślić, że bractwo wywiązało się z nałożonego obowiązku znakomicie. Dobrą organizację kongresu podkreślali wszyscy podwodnicy. A zapewnienie atrakcji dla 300 gości nie było wcale łatwym zadaniem.

Uczestników zjazdu przywitani w Gdyni szefowie komitetów - honorowego oraz organizacyjnego: dowódca Polskiej Marynarki Wojennej wiceadmirał Andrzej Karweta oraz prezes Bractwa Okrętów Podwodnych kmdr ppor. rez. Edward Olewiński.



Fot. Tomasz Falba



Kongresowi cały czas towarzyszyło podwodniackie „bertło”.

To było jedno z najważniejszych wydarzeń związanych z przypadającą w tym roku 90 rocznicą powstania Polskiej Marynarki Wojennej. Na Międzynarodowy Kongres Podwodniaków, któremu patronowaliśmy, przyjechało do Gdyni aż 300 gości z 17 krajów.

Zjazdowe atrakcje

- Jest ok – mówią członkowie delegacji francuskich podwodniaków: Alain, Dominique, Jean i Jean-Marie. - Polska jest piękna, morze jest piękne, wszystko jest piękne.

Program kongresu był niezwykle bogaty. Podwodniacy poznawali tradycje i historię polskich okrętów podwodnych, zwiedzili Gdańsk i Gdynię, zapoznali się z naszą marynarką wojenną w czasie wizyt w 3 Flotylli Okrętów i Akademii Marynarki Wojennej, wspólnie modlili się w czasie ekumenicznego nabożeństwa. Na trzech jednostkach (*Nawigator*, *Lech* i *Heweliusz*) wyszli także na Zatokę Gdańską. Obserwowali jak z pokładu okrętu podwodnego *Sokół* złożono wieńiec dla uczczenia pamięci tych, co odeszli na wieczną, podwodną wachtę. Było także spotkanie z byłym prezydentem Lechem Wałęsą oraz biesiada w Centrum Edukacji i Promocji Regionu w Szymbarku na Kaszubach, gdzie spore wrażenie zrobił na gościach słynny „odwrócony dom”.

- Jesteśmy zmęczeni, ale zadowoleni – mówi kmdr ppor rez. Edward Olewiński, prezes Bractwa Okrętów Podwodnych, były dowódca okrętów podwodnych *Bielik* i *Orzeł II*. - To, że oni tak na każdym kroku mówią, że jest „beautiful” oraz „you’ve done a great job” to dla nas największa nagroda.

Przez cały czas podwodniackiemu spotkaniu w Gdyni towarzyszyło specjalne berło z modelem okrętu podwodnego na szczycie, czyli rodzaj pucharu przechodniego, który Polacy otrzymali od Francuzów po ostatnim kongresie. Na zakończenie polskiego zjazdu został on uroczystie przekazany organizatorom następnego zjazdu - Amerykanom. Do pucharu dołączono upamiętniającą go plaketkę z napisem: „Gdynia 2008”.

Tomasz Falba

Okręt podwodny *Sokół* złożył na morzu wieńiec za tych, co odeszli na wieczną, podwodną wachtę.



Fot. Tomasz Falba



Jedną z atrakcji złoty był rejs po Zatoce Gdańskiej na okrętach Polskiej Marynarki Wojennej.

Francuska delegacja była zadowolona z przyjazdu na kongres.



Fot. Tomasz Falba

Kultywują pamięć

Pod białą-czerwoną banderą pływało do tej pory 20 okrętów podwodnych. W momencie wybuchu drugiej wojny światowej Polska dysponowała pięcioma jednostkami tego rodzaju. W czasie kampanii wrześniowej działania dwóch z nich przeszły do legendy. *Wilk* jako pierwszy przedał się do Anglii. Za nim, po brawurowej ucieczce z internowania (bez map), podążył *Orzeł*. Trzy pozostałe okręty: *Żbik*, *Sęp* i *Ryś* zostały internowane w Szwecji. W czasie wojny pod polską banderą pływały jeszcze trzy inne okręty podwodne: *Jastrząb*, *Sokół* i *Dzik*. *Jastrząb* został przypadkowo zatopiony przez alianatów, zanim zdołał cokolwiek zdziałać przeciw nieprzyjacielowi. Za to *Sokół* i *Dzik* udowodniły ile są warte. W czasie służby na Morzu Śródziemnym, ze względu na swoją skuteczność, zasłużyły sobie na miano „straszliwych bliźniaków”. Obecnie polska flota dys-

ponuje (w czynnej służbie) pięcioma okrętami podwodnymi. Tradycje naszej broni podwodnej podtrzymuje Bractwo Okrętów Podwodnych działające (z zachowaniem autonomii) w ramach Ligi Morskiej i Rzecznej. Stowarzyszenie nie tylko integruje swoich członków, dwa razy do roku wydaje też biuletyn pt. „Podwodnik”. Za jego pośrednictwem, a także poprzez spotkania z młodzieżą i okazjonalne akcje (jak np. rejsy śladami polskich okrętów podwodnych z drugiej wojny światowej) stara się upowszechniać wiedzę o okrętach podwodnych. Za zasługi na tym polu organizacja została uhonorowana „Pierścieniem Hallera”, najwyższym odznaczeniem Ligi Morskiej i Rzecznej. Największą flotą podwodną świata dysponuje obecnie marynarka wojenna USA. Pod banderą Stanów Zjednoczonych pływa ponad 70 atomowych okrętów podwodnych.

Śpiewając szanty

Wśród morskich fal

Jak udowodniły niedawno dzieci z kilkunastu pomorskich szkół podstawowych, piosenka żeglarska ma się świetnie. IV Międzyszkolny Konkurs Piosenki Marynistycznej „Wśród morskich fal” zorganizowała Szkoła Podstawowa nr 87 oraz Gdański Archipelag Kultury „Wyspa Skarbów”. A my imprezie patronowaliśmy.

Rzecz dzieła się na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku. Dzieci występowały w czterech kategoriach: soliści i zespoły klas I-III oraz klas IV-V. W jury zasiadli: Andrzej Kędzia, muzyk szantowego zespołu The Kendzior's, Andrzej Dębiec – żeglarz, członek Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy i szef klubu „Zejman” oraz niżej podpisany.

Wysoki poziom konkursu już na początku wyznaczyła Magdalena Popowska, która brawurowo wykonała a capella trudne pieśni „Hej joho boys” i „Hej na morze czas”. Znakomicie zaprezentowała się także zeszlóroczna zwyciężczyni starszych solistów Dominika Tabor. Równie wysoki poziom prezentowały zespoły starszej grupy wiekowej. Tu niemal od początku faworytem był zespół wokalny Szkoły Podstawowej Nr 40. Radosne, świetnie śpiewające i tańczące dziewczyny od razu podbiły serca jurorów.

W kategorii zespołów młodszych także nie było wątpliwości – najlepszy występ dały małe „Wilki morskie”. Najlepszą solistką w tej kategorii została Aleksandra Dudij, która zaśpiewała dwie bardzo różne piosenki: liryczny „Ocean” i marszowe „Morze, nasze morze”.

Młoda publiczność żywiołowo reagowała na każdy występ, wyklaskując rytm i śpiewając razem z wykonawcami. Czas między konkursem a ogłoszeniem wyni-



Magdalena Popowska świetnie zaśpiewała.



Stołówka SP nr 87, w której odbywał się konkurs, wypełniona była niemal do ostatniego miejsca.

ków zapełnił morskimi opowieściami kpt. ż. w. Tomasz Sobieszcański, znany też jako Kapitan Lobo. Koncert laureatów odbył się przy pięknej pogodzie w parku „Wyspy Skarbów”. Wszyscy wykonawcy otrzymali upominki i wyróżnienia. Specjalne statuetki, dyplomy i aparaty fotograficzne ufundowane przez naszą redakcję trafiły do zdobywców pierwszych miejsc w poszczególnych kategoriach. Dyplomy otrzymali także opiekunowie, którzy fantastycznie przygotowali młodych artystów. Finaliści dali jeszcze krótki występ, a na zakończenie wystąpił członek jury Andrzej Kędzia wraz z przyjaciółmi z grupy The Kendzior's.

Czesław Romanowski



Radość śpiewania, świetne przygotowanie muzyczno-choreograficzne - Zespół wokalny SP Nr 40 - najlepsza grupa konkursu.

Nagrodzeni

Zespoły młodszej kategorii wiekowej:

- I nagroda - Wilki Morskie, Szkoła Podstawowa Nr 81 w Gdańsku
- II nagroda - Piracka Brać, Szkoła Podstawowa Nr 87 w Gdańsku
- III nagroda - Żuławianki, Zespół Szkół w Cedrach Wielkich

Zespoły starszej kategorii wiekowej:

- I nagroda - Zespół wokalny, Szkoła Podstawowa Nr 40 w Gdańsku
- II nagroda - Ekstra Bałagan, Szkoła Podstawowa Nr 89 w Gdańsku
- III nagroda - Tęczowy Mix, Zespół Szkół w Cedrach Wielkich

Soliści młodszej kategorii wiekowej:

- I nagroda - Aleksandra Dudij, Niepubliczna Szkoła Podstawowa „Nasza Szkoła” w Gdańsku
- II nagroda - Wiktoria Piotrowicz, Zespół Kształcenia i Wychowania w Lubiewie
- III nagroda - Agnieszka Sochalska, Szkoła Podstawowa nr 21 w Gdańsku

Soliści starszej kategorii wiekowej:

- I nagroda - Magdalena Popowska, Podstawowa Szkoła Gedanensis w Gdańsku
- II nagroda - Dominika Tabor, Szkoła Podstawowa w Helu
- III nagroda - Maja Florczak, Zespół Kształcenia i Wychowania w Lubiewie



Aleksandra Dudij urzekła publiczność lirycznym „Oceanem” i pieśnią „Morze, nasze morze”.

Poszukiwanie legendy



Ludzie Orła

EKSPEDYCJA[®]
ORZEŁ
 BALEX METAL

Członkowie MAP, od lewej: Hubert Jando, Krzysztof Piwnicki, Bartosz Wilk, Andrzej Siadek, Piotr Surzyn.

Krzysztof Piwnicki, Piotr Surzyn, Hubert Jando, Andrzej Siadek i Bartosz Wilk. Radzimy zapamiętać te nazwiska. Być może to oni rozwikłają największą tajemnicę w historii Polskiej Marynarki Wojennej – zatopienia legendarnego okrętu podwodnego ORP Orzeł.

Choć niektórzy z nich znają się już od kilkunastu lat, przyznają, że na pomysł odnalezienia *Orla* wpadli spontanicznie dopiero jakieś trzy lata temu. To właśnie wtedy założyli grupę o nazwie Morska Agencja Poszukiwawcza (www.agencja-morska.pl). Krzysztof Piwnicki, 38-letni historyk z Gdyni został jej prezesem, 30-letni Piotr Surzyn, dyrektor w jednej z trójmiejskich agencji reklamowych, wiceprezesem, Hubert Jando, 31-letni pracownik Centrum Techniki Morskiej w Gdyni, skarbnikiem, 51-letni Andrzej Siadek z Ukty na Mazurach, przewodniczącym komisji rewizyjnej, a 23-letni student Akademii Morskiej w Gdyni Bartosz Wilk, członkiem komisji rewizyjnej i fotografem dokonań stowarzyszenia.

Żeby zdobyć Księżyc

Jak wspomina Piotr Surzyn, z upływem czasu coraz więcej osób angażowało się w projekt. Poza wymienionymi, wokół MAP skupiło się jeszcze kilkunastu zapaleńców (m. in. wspierający grupę prawnik Grzegorz Świątek i właściciel firmy PR Tomasz Lis, który zajął się pozyskaniem funduszy na potrzeby stowarzyszenia). Łączy ich nie tylko pragnienie rozwikłania zagadki *Orla*, ale także pasja nurkowania. Większość ma na swoim koncie eksplorację wraków w polskich i zagranicznych wodach. Największe doświadczenie nurkowe ma Andrzej Siadek, były płetwonurek Marynarki Wojennej, wybit-

ny specjalista w swojej dziedzinie, który pracował dla belgijskiego Instytutu Oceanografii na Korsyce. Sporym „podwodnym” doświadczeniem pochwalić się może także Krzysztof Piwnicki, podróżnik, który odwiedził ponad 30 krajów, od Mongolii po Pakistan.

Początkowo badaniami historycznymi i zbieraniem informacji na temat *Orla* zajmowali się Piwnicki i Jando (zapałony badacz historii broni podwodnej, szczególnie tej z czasów drugiej wojny światowej). Potem robili to już wszyscy, siedząc często do 2-3 w nocy nad dokumentami i pisząc kolejne listy do archiwów.

- MAP to nie jest skostniałe stowarzyszenie, w którym obala się zarządy i kłóci o nieistotne rzeczy. Staramy się być zespołem dynamicznych ludzi, profesjonalistów, którzy swoją wiedzę i umiejętności wykorzystują w konkretnych celach – wyjaśnia Surzyn. – „Jeśli jest to twoja

pasja, to rób coś a nie gadaj, ci co siedzieli i gadali nie polecili na Księżyc” - to zdanie powtarzamy naszym żonom i narzeczonym, które chciałyby oglądać nas częściej w domach.

Wyjaśnić niewyjaśnione

Swoją filozofię członkowie MAP wprowadzają w życie. Już w ubiegłym roku chcieli zorganizować ekspedycję w celu wyjaśnienia tajemnicy ostatniego patrolu *Orla*. Nic z tego jednak nie wyszło, bo w ostatniej chwili z finansowania rejsu wycofał się główny sponsor. Teraz ma być inaczej.

Wyprawa 29 lipca rusza na Morze Północne. Członkowie MAP są przekonani, że to właśnie tam odnajdą szczątki *Orla*. Według nich okręt spoczywa ok. 150 mil morskich na południe od wybrzeży Norwegii, na głębokości ok. 60 metrów.

Do takich wniosków doszli po dokładnym przeanalizowaniu wszystkich dostępnych dokumentów związanych z zatonięciem *Orla*. Według nich, tuż przed wyjściem okrętu w ostatni patrol, Niemcy postawili tam pole minowe, o którym załoga nic nie wiedziała. Zdaniem członków MAP *Orzeł* zatonął po wejściu na jedną z min z tego właśnie pola.

Gdyby MAP udało się zrealizować cel wyprawy, byłby to nieprawdopodobny sukces. *Orzeł* to przecież najsłynniejszy okręt w dziejach polskiej floty wojennej, a jego zatonięcie to jedna z największych tajemnic drugiej wojny światowej. Stałe miejsce w podręcznikach historii zapewniła mu ucieczka z internowania we wrześniu 1939 z Estonii i przedarcie się bez map przez Morze Bałtyckie do Anglii. Jeszcze dzisiaj dokonanie to budzi respekt.

W swój ostatni, jak się później okazało, rejs polski okręt wyszedł 23 maja 1940 roku. Dzień powrotu do szkockiej bazy w Rosyth wyznaczono na 8 czerwca. Ale *Orzeł* się tam nie stawił.

Od ponad 60 lat historycy i pasjonaci prześcigają się w próbach wyjaśnienia zagadki jego zatonięcia. Mnożą się spekulacje, często fantastyczne. Faktem jednak jest, że w tym przypadku żadna hipoteza nie jest wykluczona. Anglicy uznali, że okręt zatonął 25 maja 1940 roku po wejściu na minę, Niemcy, że 29 maja został zniszczony przez jeden z ich samolotów, ale wyjaśnienie zaginięcia jednostki może być więcej.

Część okrętu

To zdumiewające, ale dopiero MAP, chcąc przeciąć spekulacje, przystąpiła do

organizacji wyprawy mającej na celu rozwiklanie tajemnicy *Orla*. Ekspedycja wyruszy w rejon badań, specjalnie wynajętym na tę okazję, statkiem badawczym Instytutu Morskiego w Gdańsku, *Imor*. Na pokładzie znajdzie się pięciu, wymienionych na początku, członków stowarzyszenia.

Ekspedycja potrwać ma trzy tygodnie. MAP chce w tym czasie dokładnie przeczesać prawdopodobny rejon zatonięcia *Orla* przy pomocy sonarów i robota do prac podwodnych. Teren poszukiwań podzielony został na trzy obszary: wschodni, centralny i zachodni. Ustalono już, że obszar centralny zostanie sprawdzony w pierwszej kolejności.

Przez szacunek dla poległych marynarzy pletwonurkowie MAP nie zamierzają penetrować szczątków okrętu. Jeśli zajdzie potrzeba, zejść pod wodę tylko po to, aby wydobyć na powierzchnię jakąś część okrętu, którą przekażą potem w darze Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

- Więcej nam nie trzeba – przekonuje Krzysztof Piwnicki. - To nie jest komercyjne przedsięwzięcie. Nikt z nas nie chce zarobić na *Orle*.

Zarażanie historią

Wyprawa nie doszłaby do skutku, gdyby nie wsparcie sponsora. Koszty ekspedycji, wynoszące 90 tys. euro, przekazała MAP firma Balex Metal z Bolszewa koło Wejherowa, producent i dostawca rozwiązań budowlanych wysokiej jakości. Przebieg rejsu śledzić będzie można na specjalnej stronie internetowej, która ruszy niebawem.

Jak nam zdradzili członkowie stowarzyszenia, MAP przygotowuje też niespodziankę dla mieszkańców Trójmiasta i turystów, którzy w okolicach 29 lipca znajdą się na Skwerze Kościuszki w Gdyni. Zaczumuje tam statek wyprawy *Imor*, który będzie można zwiedzić (o szczegółach tego wydarzenia i innych związanych z wyprawą poinformujemy w lipcowym numerze naszej gazety). Każdy chętny będzie mógł na własne oczy zobaczyć jak wygląda Ekspedycja *Orzeł* i spotkać się z jej uczestnikami.

- Nie chodzi nam o tanią reklamę – wyjaśnia Hubert Jando. - Liczymy na to, że dzięki temu uda się zainteresować historią polskiej floty wojennej kolejnych ludzi. Nawet gdyby tylko taki miał być ostatecznie efekt naszego rejsu, powiem: warto było.

Tomasz Falba



Ostatni patrol ORP *Orla* to największa tajemnica polskiej floty wojennej.

Pod naszym patronatem

Arka

Ojciec Bogusław Paleczny,
kamilianin, który postanowił
zbudować jacht dla
bezdomnych.

Jeśli wszystko pójdzie po myśli ojca Bogusława Palecznego, Polska będzie jedynym krajem na świecie, w którym bezdomni pływać będą jachtem.

Ojciec Paleczny to jeden z najbardziej znanych polskich duchownych. 50-letni kamilianin (kamilianie to zakon zajmujący się posługiwaniem chorym i ubogim) już od ponad dwudziestu lat służy bezdomnym. Po raz pierwszy zrobiło się o nim naprawdę głośno pod koniec lat dziewięćdziesiątych, kiedy stanął w obronie bezdomnych, których chciano usunąć z warszawskiego Dworca Centralnego. Jego twarz pokazywały wtedy wszystkie najważniejsze serwisy informacyjne.

Ojciec Paleczny tymczasem działał dalej. Powołał do życia Kamiliańską Misję Pomocy Społecznej, której głównym celem jest niesienie pomocy ludziom ubogim. Mottem swojej działalności uczynił cytat z 1 Listu św. Jana: „Dzieci nie miłujmy słowem i językiem, ale czynem i prawdą.”

ojca Palecznego

Bezdomny w luksusach

Kamilianin stara się trzymać tych słów. Przy ul. Traktorzystów na warszawskim Ursusie założył pensjonat socjalny dla bezdomnych mężczyzn o nazwie „Św. Łazarz”. Pensjonat dla bezdomnych? To nie pomyłka. Nazwa odzwierciedla rzeczywistość ośrodka. Dom prowadzony przez ojca Palecznego bardziej bowiem przypomina pensjonat, niż noclegownię dla ludzi bez dachu nad głową. Dziewięćdziesięciu bezdomnych mieszka tam w komfortowych, wręcz luksusowych, jak na polskie realia, warunkach. W domu jest m.in. barek z kinem domowym, kawiarenka internetowa, a nawet jacuzzi i solarium.

- Ale proszę nie mylić naszego ośrodka z tanim hotelem – zastrzega ojciec Paleczny. - To przede wszystkim miejsce, gdzie wyprowadza się ludzi z bezdomności.

Kamilianin może się pochwalić dużymi sukcesami na tym polu. Nie dość, że w ciągu ostatnich lat kilkudziesięciu z jego podopiecznych wyszło z bezdomności,

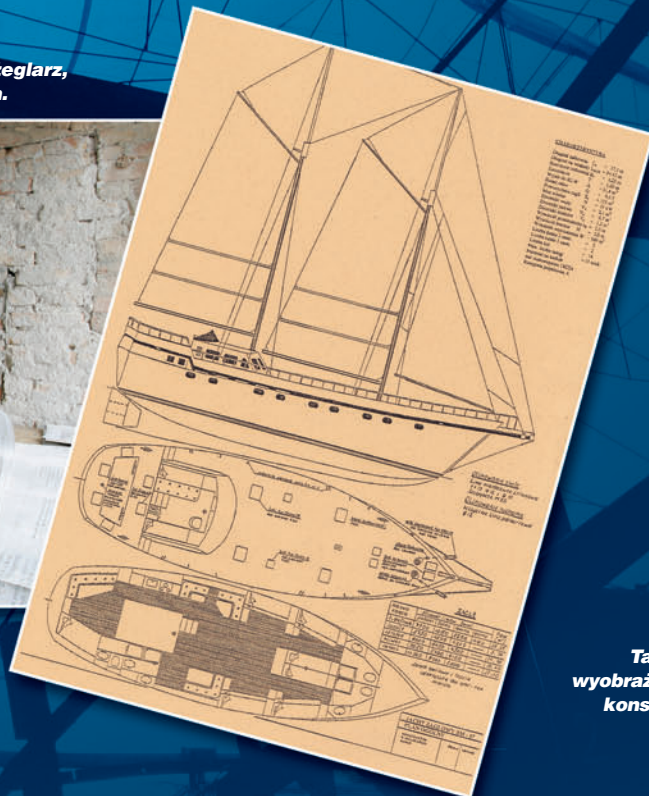
to jeszcze utrzymanie jednego pensjonariusza kosztuje w „Św. Łazarzu” miesięcznie około 350 zł, czyli najtaniej spośród wszystkich warszawskich placówek tego rodzaju. Nic dziwnego, że pensjonat ojca Palecznego stawiany jest za wzór innym ośrodkom.

Być może tajemnica sukcesu kamilianina, poza pomocą Opatrzności Bożej, tkwi w jego niespożytej energii i pomysłowości. Dla bezdomnych jest w stanie zrobić niemal wszystko. Poza pensjonatem, prowadzi dla nich w Warszawie bar charytatywny „Św. Marta” i punkt pomocy medycznej „Św. Kamil”. Jakby tego wszystkiego było mało, postanowił zbudować dla nich... jacht.

Co jest niemożliwe?

- Pomysł narodził się, kiedy zachorowałem na gruźlicę i trafiłem do szpitala – opowiada ojciec Paleczny. - Obok mnie leżał śmiertelnie chory żeglarz, którego opowieści przywoływały moje własne wspomnienia z młodości.

Konstruktor inż. Bogdan Małolepszy (z prawej) i znany żeglarz, kapitan Waldemar Rzeźnicki kierują pracą bezdomnych.



Tak jacht wyobraża sobie konstruktor.

Okazuje się, że kamilianin ma spore związki z morzem. Ojciec Bogusław jest tzw. późnym powołaniem, tzn. trafił do zakonu nie, jak zwykle w takich przypadkach, zaraz po maturze, ale dopiero w wieku 29 lat. Do tego czasu zdarzało mu się uprawiać żeglarstwo (obecnie ma patent jachtowego sternika morskiego), przez kilka lat pracował też w Stoczni Gdańskiej jako monter kadłubów. Od razu więc zapalił się do pomysłu i z wrodzoną sobie pasją przystąpił do jego realizacji.

- Dla mnie ten jacht to symbol pozornie niemożliwego – wyjaśnia sens budowy jednostki. - Najgorsze w bezdomności jest nabranie przekonania, że nie ma wyjścia z tej sytuacji. A to nieprawda. Chcę, aby moi podopieczni myśleli, że jeśli mogą zbudować jacht, to tak naprawdę mogą wszystko.

Przy „Św. Łazarzu” szybko pojawił się wielki namiot z niebieskiego brezentu. Kryje prowizoryczną stocznię, w której, jak niektórzy żartują, na wzór biblijnej arki Noego powstaje „arka ojca Palecznego”. Codziennie kilku bezdomnych, przez kilka godzin, własnymi siłami, buduje tam jacht choć, biorąc pod uwagę jego gabaryty, bardziej chyba właściwe byłoby mówienie o żaglowcu.

Projekt darowany

Jednostka ma mieć ponad 17,1 m długości, 5,25 m szerokości, 1,6 m zanurzenia. Na dwóch masztach nieść będzie 153 metry kwadratowe żagli. Załogę stanowić ma 15 osób rozlokowanych w 2 i 3-osobowych kajutach. Projekt żaglow-

ca opracował i podarował bezdomnym znany konstruktor jachtów inż. Bogdan Małolepszy.

- Jachtem bezpiecznie żeglować będzie można po każdym morzu i oceanie – zapewnia projektant. - Budujemy go pod stałym, życzliwym nadzorem Polskiego Rejestru Statków.

Małolepszy nie jest jedynym, którego zafascynował projekt ojca Palecznego. Wokół niego skupiło się grono wielu przyjaznych osób, m.in. znany żeglarz, kapitan Waldemar Rzeźnicki, który szczyści się, że ojciec Bogusław obiecał mu, iż będzie pierwszym dowódcą jednostki.

Małolepszy i Rzeźnicki kierują pracą bezdomnych. Jak przyznają, nie muszą jednak zmuszać ich do roboty. Podopieczni „Św. Łazarza” dumni są ze swojego jachtu i chętnie uczestniczą w jego budowie. Kiedy ojciec Paleczny po raz pierwszy powiedział im o nowym projekcie, okazało się, że są wśród nich niemal wszyscy fachowcy potrzebni do budowy żaglowca. Z pomocą przy bardziej skomplikowanych pracach pospieszyli pracownicy Centrumostu Stoczni Rzecznej w Płocku.

- Jakbym nie widział sensu tej roboty to bym tu nie pracował – mówi Andrzej (nie chce podać nazwiska), 54-letni bezdomny spawacz, którego zastajemy przy budowie jachtu, a który zawodu uczył się przez 5 lat w Stoczni Gdynia. - Mam tylko nadzieję, że zasłużę na to, żeby ojciec Paleczny zabrał mnie w pierwszy rejs.

Śpiewaniem zarabiać

Budowa, o czym przekonał się osobiście, składając wizytę pod niebieskim namiotem, postępuje sprawnie i bez kłopotów. Efekty pracy bezdomnych widoczne są gołym okiem. Gotowy już jest szkielet stalowego kadłuba jachtu. Jak ocenia konstruktor, reszta jednostki powinna powstać w ciągu najbliższych dwóch lat. Nikt nie wyobraża sobie przerwania realizacji projektu.

Największym zagrożeniem mógłby okazać się brak funduszy. Choć ojciec Paleczny zdaje sobie sprawę z kosztów, nie wydaje się tym specjalnie przerażony.

- Jakbym patrzył na to co ile kosztuje, niczego bym nie zrobił – mówi. - Poza tym przekonałem się już, że łatwiej znaleźć sponsorów na budowę jachtu niż na pomoc dla bezdomnych.

Kamilianin szuka pieniędzy gdzie się da. Ma zamiar nagrać płytę z szantami, z której dochód przeznaczyć zamierza na dokończenie żaglowca. To sprawdzony sposób, bo ojciec Paleczny zbierał już w ten sposób fundusze na bezdomnych. Duchowny jest uzdolniony muzycznie i literacko, pisze teksty i muzykę do piosenek. Do tej pory wydał 9 płyt z własną muzyką religijną. Za pieniądze z ich

sprzedaży, którą prowadził przy okazji koncertów w kraju i za granicą, m. in. w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Niemczech, powstał „Św. Łazarz”.

Przesądni żeglarze

Co będzie z jachtem po wybudowaniu? Ojciec Paleczny już myśli o tym, gdzie ma być wodowany. W grę wchodzi albo Płock albo Gdynia. Zaraz potem zamierza wyruszyć w rejs dookoła świata. Załogę stanowić będą oczywiście podopieczni z kamilianieńskiego pensjonatu.

- Jacht jeszcze nie pływa, a już spowodował zainteresowanie bezdomnymi – cieszy się ojciec Paleczny. - Wolę nie myśleć co będzie, kiedy w końcu wypłyniemy w morze. Liczę na to, że gdziekolwiek zawitamy, budzić będziemy sensację. Może to choć trochę zmieni wyobrażenie o ludziach, którzy stracili dach nad głową.

Ojciec Paleczny zaczął też przygotowywać bezdomnych do pracy na pokładzie. Kilkunastu z nich zdobyło już patenty żeglarza jachtowego, wspólnie odbyli rejs na Morze Północne, a nawigacji uczył ich sam Krzysztof Baranowski. Kamilianin liczy, że jacht będzie zarabiał na swoje utrzymanie. W przerwach pomiędzy rejsami z bezdomnymi, będzie go można wyczarterować.

Podopieczni ojca Palecznego chętnie uczestniczą w budowie.

Nie wiadomo jeszcze, jak jednostka będzie się nazywać. W pierwszej wersji miała nosić imię *Joanna d'Arc*, ale zrezygnowano z tego, bo za bardzo kojarzyła się z ogniem. Jak bowiem wiadomo francuska święta została spalona na stosie, a żeglarze, nawet ci w habitach, bywają przesądni. Teraz główną kandydatką na patronkę żaglowca jest św. Helena, matka cesarza Konstantyna, pod którego wpływem uczynił on chrześcijaństwo legalną religią.

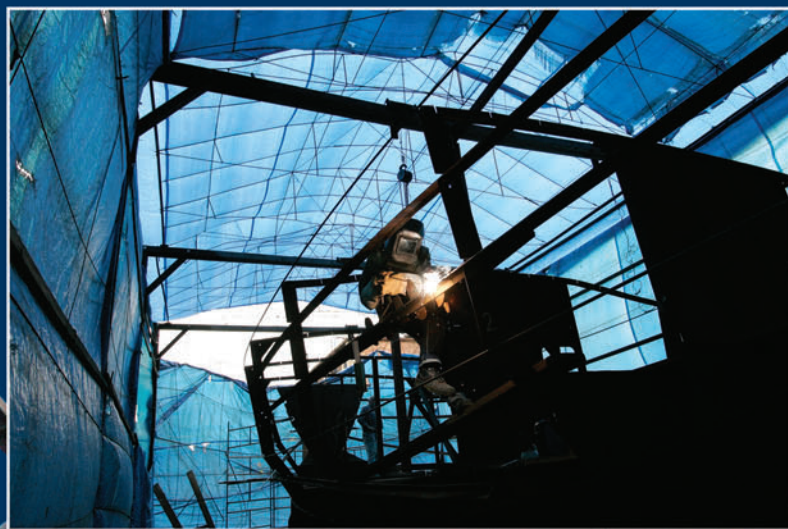
Ojciec Paleczny nie zmierza spoczywać na laurach. „*Naszemu MORZU*” wyznał, że budowa jachtu to część większego projektu. Kamilianin zamierza kupić ziemię na Dominikanie.

- Chciałbym wybudować tam przystań dla naszego jachtu i bezdomnych z Polski – rozmarza się. - Wyobraża sobie to pan?

Tomasz Falba

Zdjęcia: Łukasz Głowala

Gotowy już jest szkielet stalowego kadłuba jachtu.



Tajemnica kutra 3039

Chińska tragedia?



M/s Szymanowski.

W tej sprawie więcej jest pytań niż odpowiedzi. W co ponad ćwierć wieku temu uderzył polski drobnicowiec? W drewnianą bojkę czy metalowy kuter? Czy w następstwie uderzenia w kuter zginęła cała, dwunastoosobowa załoga? I jak wytłumaczyć fakt, że na zatłoczonym akwenu nikt nie zauważył tej tragedii ani nie znalazł żadnego z ciał?

24 października 1982 roku. Ciemna, bezksiężycowa noc na Morzu Żółtym. Drobnicowiec m/s *Szymanowski*, własność Polsko-Chińskiego Towarzystwa Okrętowego Chipolbrok wypływa z portu Xingang. Na pokładzie jest dziesięcioosobowa załoga. Kapitan statku, 39-letni Adam Kubica, śpi w swojej kajucie. Wachtę po północy objęli II oficer Bogdan Gajewski i dwóch marynarzy. Statek pły-

nie całą naprzód z szybkością 14 węzłów „pod balastem” (bez ładunku). Około 3.30 Gajewski zauważa na prawo od siebie kilkadziesiąt światełek, które wkrótce okazują się kutrami rybackimi. Płyną w dwóch grupach, jedna od drugiej w odległości, jak ocenia II oficer, siedmiu kabli. Gajewski postanawia przepłynąć między tymi grupami, według jego obliczeń da się to zrobić bez kolizji.

Walnęliśmy! Ale w co?

W pewnej chwili czuje wstrząs i słyszy uderzenie. Patrzy na wodę – nic tam nie ma. Wbiega do sterówki, stopuje maszyny. Żeby oznaczyć miejsce zdarzenia wyrzuca koło ratunkowe z bojką. Na mostek zbiegają się inni członkowie załogi, w tym kapitan Kubica. W co uderzono? Odczucia są różne.



- Według siły uderzenia, oświadczeń wachty i braku innych podstaw, przyjęto, że uderzono stewą w pływający nieduży przedmiot, prawdopodobnie belkę – raportował niedługo po zdarzeniu kapitan statku.

- Odczułem wstrząs i wydawało mi się, że uderzyliśmy o falę dziobem - zezna kilka miesięcy później przed Izłą Morską I oficer Marcin Przecherski.

Marynarze oświetlają reflektorem wodę wokół statku, ale niczego nie zauważają. Widzą jedynie oddalającą się grupę kutrów. Mimo tego kapitan ogłasza alarm „człowiek za burtą” („dla zachowania maksymalnego bezpieczeństwa” – napisze potem w raporcie). Zapalają się dodatkowe reflektory, kapitan wystrzeliwuje dwie czerwone rakietki, by zawrócić znajdujące się kilka kabli od drobnicowca chińskie kutry. Chce zwrócić ich uwagę, chce by pomogły w poszukiwaniach. Te jednak płyną swoim kursem. Jak zeznaje później Gajewski: „ani się nie zatrzymały, ani nie zareagowały w jakikolwiek sposób.” Potwierdzi to I oficer:

- Kutry odeszły w morze tak, że ledwo je było widać na widnokręgu, odeszły daleko. Żadnej akcji w okolicy nie prowadziły.

Radiooficer *Szymanowskiego* nasłuchuje na wszystkich częstotliwościach, czy ktoś nie wzywa pomocy. Żadnych sygnałów nie słycać, ani z radia, ani z wody. Kapitan każe radiooficerowi nadać przez radio, że *Szymanowski* uderzył w jakiś obiekt, prawdopodobnie statek rybacki.

Godzinę po zdarzeniu, przed piątą rano, załoga statku zauważyła na wodzie pływające koszyki i koło ratunkowe. Spuszczona szalupa wyławia po jakimś czasie trzy koła ratunkowe, dwie tratwy pontonowe (bez nazwy statku) i drewnianą deskę z numerem 3039. O 7.20 do polskiego statku podpływa jeden z kutrów rybackich. Jego załoga gestami pokazuje, żeby *Szymanowski* rzucił kotwicę. Jednak żaden z Chińczyków nie wchodzi na pokład, więc po jakimś czasie statek kontynuuje poszukiwania. Bez rezultatu.

Zginęło 12 rybaków. Jak to?

To wersja wydarzeń załogi *Szymanowskiego*. Chińczycy przedstawiali zdarzenie następująco: stalowy, trzydziestometrowy kuter Lu Wen Yu 3039 brał udział, wraz z innymi podobnymi kutrami jednej z brygad rybackich, w połowie ryb. Na pokładzie było dwunastu ludzi. Brygada miała słabe wyniki, jednostki przenosiły się z łowiska na łowisko. Nocą 24 października płynące w szyku kutry zauważyły duży statek. Zmniejszyły szybkość i sterowały w ten sposób, by nie wejść z nim w kolizję.

Kapitan chińskiej jednostki płynącej za 3039 tłumaczył potem, że wkrótce po zauważeniu polskiego statku światła tamtego kutra przestały być widoczne. Wynioskował z tego, iż prawdopodobnie minął on już *Szymanowskiego*. Później sam uważał, żeby się nim nie zderzyć, więc nie miał czas na obserwację. A potem, z powodu dużej liczby jednostek

Kapitan Mirosław Proskurnicki jest przekonany, że cała ta historia była chińską prowokacją.

w tym miejscu, nie mógł zorientować się, które światła należą do 3039. Stąd dosyć późne zauważenie jego zniknięcia, utrzymanie przez pozostałe kutry dotychczasowego kursu i nie wszczynanie akcji poszukiwawczej. Z zaginioną załogą próbowano nawiązać łączność, ale bez rezultatu. Kiedy wywoływanie przez radio nic nie dało, a z *Szymanowski*go wystrzelono czerwone rakiety, kutry zawróciły w rejon zdarzenia. Dwunastu swoich towarzyszy z Lu Wen Yu 3039 jednak nie odnalazły.

26 października *Szymanowski* zacumował w porcie Qingdao. Załoga została przesłuchana przez tamtejsze władze portowe. Następnego dnia kapitan i I oficer dokonali oględzin części dziobowej statku. Znaleźli tam kilka otarć, w tym jedno poważniejsze, szerokości pół metra. W sumie nic szczególnego. W czasie postoju kapitan otrzymał od brygady rybackiej Liu Jia list. Chińczycy obciążyli polski statek odpowiedzialnością za zatopienie kutra Lu Wen Yu 3039 (taki numer widniał na znalezionej desce) z dwunastoosobową załogą na pokładzie.

31 października drobnicowiec wypłynął w rejs powrotny do kraju. Dwa tygodnie później w Singapurze ekipa

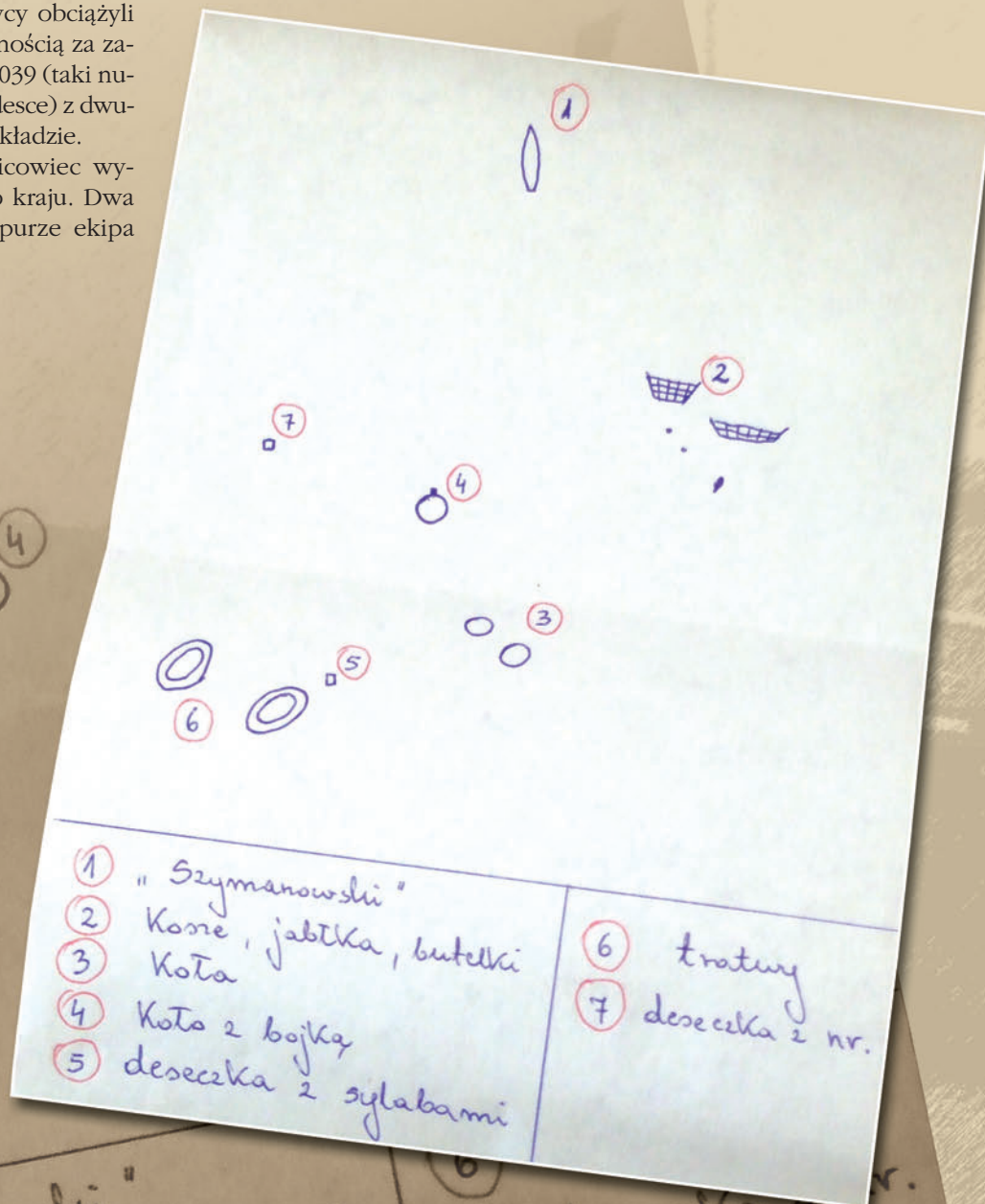
nurków oceniła stan uszkodzeń statku. Nie było uszkodzeń czy odkształceń poszycia, tylko zadrapania.

Chińczycy złożyli w Morskiej Komisji Arbitrażowej w Pekinie pozew przeciwko Chipolbrokowi domagając się 1,2 mln franków szwajcarskich odszkodowania. Zarzucali polskiemu statkowi, że nie zachował ostrożności płynąc wśród licznych łodzi rybackich i uderzył w jeden z kutrów. „Wypadek spowodował dużą stratę dla brygady rybackiej Lu Jia, cała załoga w liczbie 12 osób zginęła, żaden z nich nie został uratowany; nastąpiła strata łodzi, całego pozostałego wyposażenia, złowionej ryby i rzeczy osobistych załogi; musiała zostać wstrzymana normalna praca brygady, dochód ekonomiczny poniósł bardzo wysokie straty” – napisano w pozwie.

Sprawą zajęła się gdyńska Izba Morska przy Sądzie Wojewódzkim w Gdańsku. Po przesłuchaniach polskich marynarzy zmuszona była czekać kilka miesięcy na dokumentację strony chińskiej i zeznania tamtejszych rybaków. W tym czasie trwała też wymiana pism między przedstawicielami Warty – ubezpieczyciela statku a pełnomocnikiem brygady Liu Jia, właściciela zaginionego kutra. Według Warty roszczenie jest absurdalne, a strona chińska nie przedstawiła żadnych dowodów na twierdzenie, iż *Szymanowski* przyczynił się do zatopienia kutra.

Zła obserwacja. Z czyjej strony?

Chińczycy byli zdziwieni takim postawieniem sprawy. Według nich, zatopie-



Plan sytuacyjny sporządzony przez kapitana Kubicę.



Przedmioty znalezione po zderzeniu. Wśród nich deska z numerem zaginionego kutra.

nie kutra przez *Szymanowskiego* to pewnik. Jakież mogłyby być bowiem bardziej oczywiste dowody kolizji, jak nie uderzenie, które przecież nastąpiło, bo odczuła je polska załoga i pływające w pobliżu zdarzenia przedmioty pochodzące z kutra? A i samo zachowanie polskich marynarzy? Czyż nie świadczyły o winie załogi *Szymanowskiego*? „Jeżeli *Szymanowski* nie zderzył się z kutrem rybackim, to w jaki sposób mogli oni usłyszeć odgłos uderzenia i odczuć wstrząs statku? Dlaczego *Szymanowski* od razu zastopował maszyny i spuścił na wodę łódź ratowniczą w celu poszukiwań? Dlaczego ogłosili alarm „człowiek za burtą”, wystrzelili czerwone rakietki i wyrzucili koło ratunkowe ze światelkiem?” – pytał pełnomocnik strony chińskiej. I w końcu: w jaki sposób przedmioty pochodzące z kutra rybackiego znalazły się na powierzchni morza w miejscu gdzie wydarzyła się kolizja, w niedługim czasie po kolizji?

Chińczycy zarzucili polskiemu II oficerowi, że nie prowadził starannej obserwacji morza i dlatego nie zauważył kutra 3039. Podkreślali, że jednostka nie mogła pozostać niezauważona, ponieważ była prawidłowo oświetlona - załogi innych kutrów widziały na niej zapalone światła burtowe i masztowe. Według nich, także nikłe uszkodzenia kadłuba nie musiały być dowodem na to, że do kolizji nie doszło, bo przecież...” *Szymanow-*

ski płynął w balaście i zderzył się z kutrem, którego wysokość wolnej burty wynosi zaledwie 0,6 metra, jest więc całkiem możliwe, że na statku *Szymanowskiego* nie ma żadnej deformacji”.

Czy jest możliwe, by II oficer nie widział kutra? On sam przed Izbą Morską kategorycznie temu zaprzeczał. Jak twierdził, mimo, iż dziób idącego pod balastem statku był uniesiony wyżej, niż gdy znajdował się na nim ładunek, cały czas prowadził obserwację morza, chodził z jednego miejsca na drugie, i „gdyby coś było, to bym zauważył”.

Ubezpieczyciel twierdził, że według wszelkich symulacji szybkości obu statków i ich położenia według siebie oraz zeznań świadków, jednostki nie mogły w żadnym wypadku się zderzyć. A poza tym...

„Z 12-osobowej załogi Lu Wen Yu 3039 co najmniej 3 marynarzy musiało być na wachcie: jeden w maszynowni i dwóch na mostku, aby sterować i prowadzić obserwację. Wydaje się sprawą bardzo dziwną, że żaden z nich w chwili zagrożenia nie miał okazji, aby wyskoczyć za burtę w celu ratowania swego życia. W czasie akcji poszukiwawczej nie znaleziono żadnego ciała.” – czytamy w piśmie procesowym.

Ówczesny przedstawiciel Chipolbroku, kpt. Mirosław Proskurnicki przed Izbą Morską dodawał, że gdyby załoga kutra

znalazła się w sytuacji kolizyjnej, robiłaby wszystko, by uniknąć zderzenia: dawałaby jakieś sygnały, albo próbowała zawrócić. Tym bardziej, że w nocy kontury statku wydają się większe.

- Odruch psychologiczny na załogę jest wówczas spotęgowany – przekonywał Proskurnicki.

Takich sygnałów nikt, w tym Chińczycy, nie zauważyli.

Uderzyli. Ale czy w kuter?

Po latach Proskurnicki dodaje: - Statek, który płynie z szybkością 14 węzłów i uderza w burtę metalowej barki? Nie ma cudów, żeby nie było znaku. To nieprawdopodobne.

Izba Morska miała twarde orzech do zgryzienia. Z jednej strony bezsprzecznie *Szymanowski* w coś uderzył a po zderzeniu znaleziono przedmioty, które mogły pochodzić z zatopionego kutra. Z drugiej – nikt nie widział uderzenia, ani Polacy, ani Chińczycy z innych kutrów. Nikt nie słyszał żadnych sygnałów, które kuter w sytuacji zbliżającej się kolizji powinien nadać. Co więcej – z zachowania załóg innych kutrów nie wynika, by bezpośrednio po zdarzeniu niepokoiły się o losy kolegów z brygady. A przede wszystkim „...nie jest prawdopodobne, aby kuter Lu Wen Yu 3039, jeżeli zderzyłby się z MS *Szymanowski*, zatonąłby

tak szybko w sposób niezauważalny na kutrach chińskich oraz na statku polskim, na którym niezwłocznie podjęto akcję poszukiwawczą. Natychmiastowe oświetlenie powierzchni morza wzdłuż obu burt oraz wzmożona obserwacja nie ujawniła żadnych przedmiotów i ludzi oraz tłustych plam na wodzie”.

31 października 1983 roku Izba wydała orzeczenie. Sędziowie uznali, że nie można „z całą stanowczością” stwierdzić, że *Szymanowski* uderzył w kuter i przyczynił do śmierci jego załogi. Negatywnie oceniła jedynie zachowanie II oficera Bogdana Gajewskiego, który, według członków Izby, niepotrzebnie ryzykował starając się przepłynąć między dwiema grupami kutrów. Pewne trudności nastąpiła Izbie ocena, w co faktycznie uderzył *Szymanowski*. Jedni członkowie załogi drobnicowca słyszeli bowiem stuk i wstrząs, inni mówili o uderzeniu większej fali. IV mechanikowi zdawało się, jakby statek wszedł na piaszczystą mieliznę, a jego asystentowi, że na kamienistą. II oficer opowiadał o odgłosie „gluchym i drewnianym”. W jednym marynarze byli zgodni: gdyby wpadli w stalowy kuter uderzenie byłoby mocniejsze. Według sędziów, również otarcia na kadłubie nie wskazywały na to, by jednostka zderzyła się z metalowym kutrem. Sugerowali, że mogła być to drewniana bojka lub pływak, często spotykane na tamtejszych wodach.

Ciekawe są też ustalenia co do znalezionych w wodzie przedmiotów. Według sędziów, znaleziona deska z numerem kutra mogła z niego pochodzić. Pozostałe przedmioty nie miały żadnych oznaczeń, więc ich pochodzenie jest niepewne. Co więcej, według polskich marynarzy, którzy je wyłowili, musiały długo przebywać w wodzie, bo było mocno sfatygowane...

W sentencji Izba Morska nie zakwestionowała, iż kuter i jego załoga zatonała, ale nie miała pewności, czy to *Szymanowski* był powodem tragedii.

„W świetle materiałów pochodzących od statku polskiego oraz od strony chińskiej nie można kwestionować samego faktu, że kuter Lu Wen Yu 3039 rzeczywiście zatonął z 12-osobową załogą. Jednocześnie (...) brak jest całkowitej pewności czy m/s *Szymanowski* zderzył się z tym kutrem. Tym samym nie istnieje możliwość przyjęcia związku przyczynowego między (...) zaniedbaniami II oficera Bogdana Gajewskiego, a zatonięciem kutra. (...) Nie jest rzeczą Izby Morskiej snucie domysłów, czy i kto, jeżeli nie m/s *Szymanowski* spowodował ten wypadek.”

Co się zatem stało 24 października 1982 roku na Morzu Chińskim? Według kapitana Proskurnickiego cała sprawa była mistyfikacją zmontowaną przez Chińczyków: - Chcieli uzyskać odszkodowanie, nie wykonali planu i potrzebowali pieniędzy. Podrzucili kilka rzeczy i oskarżyli naszych, że zatopili ich kuter.

To dosyć ryzykowne twierdzenie, bo Chińczycy z innych kutrów byli zbyt daleko, żeby podrzucić znalezione potem przez Polaków rzeczy, w tym deskę z numerem zaginionego kutra. Andrzej Karnabal, dyrektor Chipolbroku także nie wierzy w taki scenariusz: - Minęło sporo czasu od tamtych wydarzeń, ale ja o żadnej prowokacji z ich strony nie słyszałem, nie może być o tym mowa. Z tego co pamiętam, to sprawa toczyła się jeszcze potem przed chińskimi sądami. I prawdopodobnie zostało wypłacone w tym wypadku jakieś odszkodowanie. Ale nie jestem tego pewien.

Jak napisaliśmy na wstępie: w tej sprawie nadal jest więcej pytań niż odpowiedzi. I być może już tak pozostanie...

Czesław Romanowski

Śmierć kapitana

Sprawa *Szymanowskiego* miała jeszcze jeden tragiczny akcent. Dwa miesiące po zdarzeniu, 26 grudnia 1982 roku w porcie w Bremie, gdzie statek zacumował na święta w rejsie powrotnym do Polski, w swojej kajucie powiesił się kapitan Adam Kubica. Co było powodem tej decyzji? Czy była związana z wypadkiem na Morzu Chińskim? Kapitan Proskurnicki ma wątpliwości.

- Przed świętami rozmawialiśmy przez radiotelefon. Kapitan Kubica był załamany, czuł się winny śmierci tych rybaków. Ale ja go podtrzymywałem na duchu, powiedziałem, że przecież nie było na statku żadnych śladów zderzenia, że nic się nie stało. No i w drugi dzień świąt Bożego Narodzenia znaleziono go martwego. To był grom z jasnego nieba. Dziwny wypadek, niemieccy lekarze stwierdzili, że to na pewno było samobójstwo. Ale jego żona mówiła, że nie było żadnych powodów do takiego czynu. Opowiadała, że po tym moim telefonie zadzwonił do niej, że był zadowolony, że moje pocieszenia odniosły pozytywny skutek.

- Samobójstwa kapitana Kubicy nie wiązałbym z tym zdarzeniem. Rozmawiałem z nim wówczas i nic nie wskazywało, żeby musiał posunąć się do tego czynu z tego powodu – potwierdza dyrektor Chipolbroku.

Szymanowski przy burcie *Galczyńskiego* – Gdynia, 7 kwietnia 1980 r.



Fot. Marek Twarowski

Polskie eldorado



Jacht Delphia 40, jedna z wizytówek naszego przemysłu jachtowego.

Kurs na sukces

Jeśli coś może być wizytówką Polski za granicą to na pewno nasze jachty. Prawie sto procent produkcji największych krajowych stoczní trafia co roku na eksport.

Z przemysłem jachtowym jest pewien kłopot. Nie bardzo wiadomo, czym on w istocie jest. Specjaliści podają różne definicje. My, dla uproszczenia, przez przemysł jachtowy rozumiemy będziemy tę część polskiej gospodarki, która zajmuje się produkcją i sprzedażą wszelkiego rodzaju jachtów żaglowych i motorowych oraz firmy z nią kooperujące. Nie jest to określenie precyzyjne (no bo np. czy producenta wiosel należy zaliczyć do przemysłu jachtowego czy nie?), ale pozwoli nam uporządkować temat.

Jest również kłopot z dokładnym określeniem wielkości branży w Polsce. Od lat mówi się, że nasz kraj to „jachtowa potęga”. Tymczasem nikt nie był nam w stanie powiedzieć, ile firm w naszym kraju obecnie można zaliczyć do przemysłu jachtowego.

Świetna branża

- Nawet Główny Urząd Statystyczny ma z tym kłopot - przyznaje Wojciech Kot, prezes Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych, największej polskiej organizacji gospodarczej skupiającej przedsiębiorstwa z branży jachtowej. - Pewne jest jedynie to, że członkami naszej Izby jest ponad sto firm.

Sto firm to oczywiście nie całe środowisko. Według różnych danych, mamy aktualnie w Polsce około tysiąca firm, które z grubsza można zaliczyć do branży, o której mówimy. Sporo. Są wśród nich naprawdę duże stocznie zatrudniające po kilkaset osób i malutkie, często rodzinne, zakłady szkutnicze. Poza firmami produkującymi jachty, są jeszcze przedsiębiorstwa z nimi współpracujące. Jachty to

przecież nie tylko same kadłuby, ale także żagle, maszty, wyposażenie wnętrza, silniki itp. W sumie można chyba zaryzykować twierdzenie, że w całej branży zatrudnionych jest kilkanaście tysięcy ludzi. Niby, przynajmniej w skali 40-milionowego kraju, to niedużo, ale jeśli spojrzeć na geografie tych zakładów, liczba okazuje się znacząca. Spora część ulokowana jest bowiem w rejonach o wysokim poziomie bezrobocia.

Bez względu jednak na to, jaką przyjmujemy ostatecznie definicję przemysłu jachtowego i wynikającą z tego wielkość branży, jedno nie ulega wątpliwości, ich świetna sytuacja finansowa. Największe polskie stocznie: Galeon ze Straszyna, Ostróda Yacht z Ostródy, Delphia Yachts z Olecka, Balt-Yacht z Augustowa, Ślepsk z Augustowa czy Sunreef Yachts z Gdańska, mają się znakomicie (obroty tylko tej ostatniej firmy rosną z roku na rok średnio o 47 procent – w 2006 roku wyniosły: 53 miliony złotych, w 2007 – 69, prognoza na 2008 – 110, a na 2009 – 144 miliony złotych). Z powodzeniem radzą sobie na europejskich rynkach i coraz śmielej na innych kontynentach. A to przecież nie koniec. „Goni” je kilkadziesiąt równie dobrych, choć mniejszych firm,

wśród których są m. in. Janmor, Sasanka Yacht, Skipper, Tes czy Tango Yachts.

Europejska popularność

Dowodem na dobrą kondycję polskiego przemysłu jachtowego jest fakt, że bez mała sto procent produkcji największych i najbardziej znanych krajowych stocznii jachtowych trafia na zagraniczne rynki. Polskie firmy eksportują rocznie ponad 20 tysięcy jachtów o wartości ponad pół miliarda złotych. To dużo zważywszy, że konkurencja ze strony innych europejskich stocznii jest w tej branży ogromna.

A jednak nasze stocznie przodują pod względem wielkości sprzedaży na wielu rynkach np. hiszpańskim, niemieckim, francuskim i brytyjskim. Niektóre marki, np. łodzie i jachty motorowe Quicksilver produkowane przez Delphia Yachts, Balt Yacht i Ślepsk, są najpopularniejszymi jednostkami w swojej klasie w takich krajach europejskich jak: Szwecja, Dania, Niemcy czy Francja.

- Wbrew pozorom to nie cena decyduje o popularności polskich jachtów wśród zagranicznych klientów, bo jest ona mniej więc porównywalna do konkurencji – twierdzi prezes Wojciech Kot, prywatnie współwłaściciel stoczni Delphia Yachts. - Odnosimy sukces przede wszystkim ze względu na wysoką jakość naszych wyrobów, która często znacznie przewyższa to, co budują stocznie w innych krajach.

Polacy mało interesują się jachtami z krajowych stocznii. Wpływają na to dwa czynniki. Po pierwsze cena, po drugie uleganie stereotypom. Nowe, luksusowe jachty, a w takich specjalizują się nasze stocznie, nie są na kieszenie przeciętnych

polskich odbiorców. Kosztują od kilkuset tysięcy do nawet kilku milionów złotych (np. za jacht motorowy Galeon 530 HT - 16 metrów długości, dwa silniki Volvo Penta po 675 KM – budowany przez stocznnię Galeon trzeba zapłacić 2,6 mln złotych). Wiadomo, że jachting, szczególnie morski, i to zarówno żaglowy, jak i motorowy, nigdy nie będzie rozrywką dla wszystkich. Ale nawet ci, których stać na zakup własnego jachtu, wolą kupować jednostki wyprodukowane za granicą, bo wydają im się po prostu lepsze. I to jest ten drugi czynnik, czyli uleganie stereotypowi. W obecnej sytuacji dodatkową zachętę do zakupu zagranicznych (choćby amerykańskich) jachtów stanowi także niski kurs dolara.

Wiatr w „żagle”

Obserwujemy więc paradoks. Polacy pływają na jachtach zagranicznych, a z zagranicy przyływają do nas cudzoziemcy na jednostkach wyprodukowanych w naszym kraju. Dochodzi nawet do tego, że jachty z polskich stocznii mają swoje premiery w naszym kraju długo po tym po tym, kiedy odniosły sukces na innych rynkach. Tak np. stało się z jachtem żaglowym Tango 30 budowanym w stoczni Tango Yacht, pokazanym po raz pierwszy w kwietniu tego roku na Gdańskich Targach Sportów Wodnych Polyacht. Do tej pory sprzedano, głównie do krajów skandynawskich, już kilkadziesiąt jachtów tego typu.

Na razie nic nie wskazuje na to, że w Europie szybko skończy się koniunktura na polskie jachty. Oznacza to, że przed polskim przemysłem jachtowym

Stocznie jachtowe

Na jachtach zbudowanych w polskich stoczniach pływają żeglarze z całej Europy, ich zalety coraz częściej dostrzegają też miłośnicy jachtingu w innych rejonach świata: Stanach Zjednoczonych, Australii czy na Bliskim Wschodzie. Branża dynamicznie się rozwija. Postanowiliśmy zaprezentować na naszych łamach osiągnięcia polskiej branży jachtowej. Pokazywać będziemy najlepsze polskie stocznie jachtowe. Opowiemy jak sobie radzą poszczególne firmy. Pokażemy jak wyglądają najpiękniejsze i najbardziej luksusowe polskie jachty żaglowe i motorowe.

rysują się dobre perspektywy. Dobry kurs krajowego przemysłu jachtowego będzie trwał. Zwłaszcza, że także Polacy, powoli, zaczynają się interesować luksusowym jachtingiem. Być może w najbliższych latach dojdzie więc do odwrócenia tendencji?

Dobre perspektywy nie oznaczają jeszcze, że polski przemysł jachtowy nie ma problemów. Wzrastające, pomimo deklaracji kolejnych rządów, koszty pracy, przepisy ograniczające transport jachtów, czy odpływ fachowców – to największe wyzwania stojące przed branżą, z którymi musi się ona zmierzyć. Na szczęście jej dotychczasowe dokonania pozwalają sądzić, że sobie z nimi poradzi.

Jak wykazuje praktyka i uczy doświadczenie, sposób na to jest tylko jeden – ucieczka do przodu. Nic zatem dziwnego, że polskie stocznie jachtowe nie zamierzają spoczywać na laurach i planują inwestować tak, aby można było budować w nich jachty coraz większe i coraz bardziej luksusowe.

Wspomniana wyżej stocznia Sunreef Yachts z Gdańska (znana z budowy kataranów) zatrudnia obecnie ponad 300 osób, które pracują w wynajętej hali na terenie Stoczni Gdańskiej. Firma chce to jednak zmienić. Kupiła 16-hektarowy teren w Wiślinie nad Martwą Wisłą i zamierza tam wybudować własny zakład, w którym chce produkować jachty o długości aż 46 metrów!



Tango 30 - w Polsce pokazany dopiero w kwietniu br., po tym jak odniósł sukces na rynkach zagranicznych.

Tomasz Falba

Perspektywy gazowej floty

Chwilowa stagnacja

Fot. APL



Gazowiec LNG Excelsior w budowie.

Od 1999 roku liczba nowych zamówień na gazowce LNG stale przekraczała liczbę statków przekazanych do eksploatacji, co sygnalizowało silnie rosnący rynek. Statystyki roku 2007 mówią o odwróceniu tego trendu. W tym okresie przekazano do eksploatacji 36 statków, a zamówiono jedynie 26.

Dla kontrastu, jak wskazuje raport rynkowy francuskiego shipbrokera BRS, przybywająca na rynku zdolność przewozowa, przy 5,5 milionach m³, nigdy dotąd nie była większa. Wynik z roku 2007 pobił rekord 3,8 mln m³ ustanowiony rok wcześniej. Zaszły także zmiany w wielkości poszczególnych statków. Na początku roku 2008, czynna flota LNG składała się z 250 statków o łącznej ładowności ok. 32 milionów m³, co daje przeciętną wielkość statku 130 000 m³. Statki będą rosły, bowiem przeciętna zdolność przewozowa statków zamawianych w roku 2007 to już 180 000 m³. Umocnił się więc trend wzrostu wielkości gazowców LNG zauważalny już w roku 2006.

Wzmocniony został głównie przez wprowadzane do eksploatacji i pozostające w zamówieniach gazowce Q-Flex i Q-Max mające służyć eksportowi gazu ziemnego z Kataru.

Nadpodaż

Zeszloroczny spadek produkcji nowych gazowców LNG można było przewidywać już od 2004 czy 2005 roku. W 2004 zanotowano rekordową liczbę aż 66 zamówień na nowe gazowce LNG. Od tamtego czasu nowe zamówienia zmniejszały się o ok. 30 proc. każdego roku, spadając do poziomu zaledwie 26 nowo zamówionych statków w roku 2007.

Sądząc po perspektywach wydobycia i konsumpcji tego najczystszej paliwa kopalnego, zanotowane ostatnio spowolnienie rynku może być uznane za „dolek”, po którym będzie znowu lepiej.

Łączna zdolność przewozowa światowej floty gazowców LNG wzrosła w minionym roku o ponad 20 proc. Jest to największy jednoroczny wzrost zanotowany w historii tego sektora, poza pierwszym rokiem startu „od zera”. Wiele statków wchodzących do eksploatacji w roku minionym, zamówionych zostało w 2004, kiedy to tworzono nowe zintegrowane projekty eksportowe (w których decyzje o budowie dedykowanej floty i gazowców szły w parze z decyzjami o budowie konkretnych linii technologicznych eksportowych instalacji skraplających - tzw. LNG trains i terminali). Jednak przekazanie do eksploatacji lądowych instalacji eksportowych w wielu przypadkach znacznie się opóźniło w stosunku do pierwotnych planów, co wpłynęło na znaczące zmniejszenie zapotrzebowania na statki LNG w relacji do wcześniejszych założeń i prognoz. Skutkowało to oczy-

wiście nadpodażą zdolności przewozowej w morskim transporcie LNG.

Potencjał sektora

Pod koniec roku 2007 zainstalowana zdolność skraplania gazu ziemnego w miejscach jego wydobycia i terminalach eksportowych wynosiła ok. 180 milionów ton rocznie, co oznaczało wzrost o 5 proc. w stosunku do roku 2006 - znacznie mniej niż we wcześniejszych prognozach i sygnalizujący redukcję dynamicznego wzrostu wielu różnych eksportowych projektów LNG (LNG trains i terminali eksportowych).

Powściągliwość armatorów w angażowaniu środków finansowych w budowę nowych statków może być też tłumaczo-

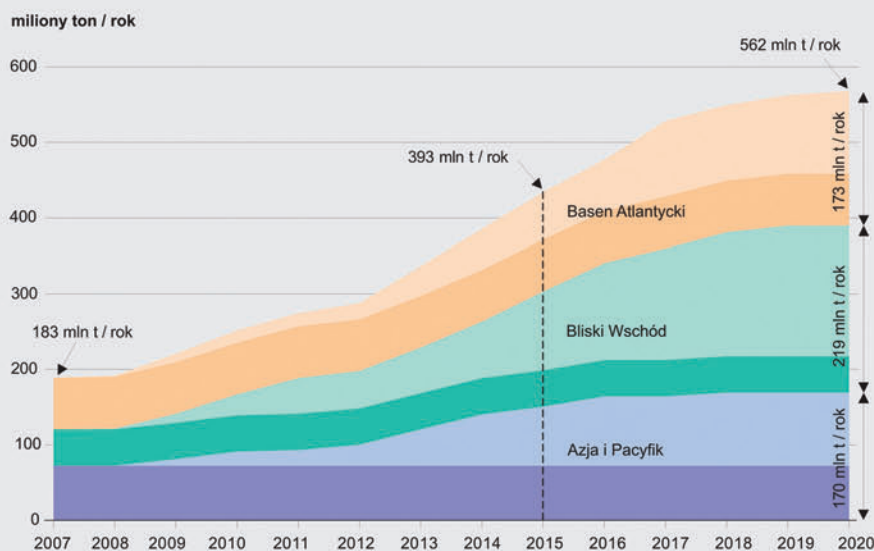
na niepewnymi perspektywami zatrudnienia dla nowych statków. Nowe statki napływają regularnym strumieniem na rynek, na którym pojawiły się opóźnienia i komplikacje z licznymi nowymi instalacjami eksportowymi zapewniającymi ładunki dla floty LNG.

W roku 2006 przetransportowano drogą morską ok. 350 mln m³ LNG, co zaświadczało, że gaz ziemny jest ważnym źródłem energii, na które nadal rośnie zapotrzebowanie. W przeciwieństwie do pesymistycznych prognoz o rychłym wyczerpaniu się rezerw ropy naftowej, przyszłość LNG (przynajmniej z punktu widzenia żeglugi), przy potwierdzonej wielkości istniejących złóż, jest dobra, jeśli nie świetlana w przewidywalnej przyszłości.

Obecnie zaledwie 7,5 proc. wydobywanego na świecie gazu ziemnego transportowana jest w postaci skroplonej przez gazowce LNG (odpowiada to ok. 210 miliardom m³ gazu). Dla porównania, roczny światowy wolumen gazu ziemnego transportowanego rurociągami sięga 540 mld m³. To daje stosunek 70/30 między „gazem rurociągowym”, a „gazem skroplonym” (LNG). Ewolucja tych proporcji będzie w przyszłości bacznie śledzona jako indikator coraz większej wagi LNG w eksporcie gazu ziemnego. Przegląd projektów instalacji eksportowych LNG na świecie pokazuje ogromny potencjał wzrostu sektora morskich przewozów LNG. O jego przyszłościowej, rosnącej wadze świadczy też zainteresowanie się nowymi projektami eksportu LNG wszystkich wiodących koncernów naftowych (nawet tych do niedawna „nie interesujących się” gazem ziemnym). Dzięki dostępności rezerw, gaz ziemny ma bardzo silny potencjał wzrostu, a sektor LNG jest szczególnie żywotny i energiczny na rynku węglowodorów ograniczonym dotąd przez wyczerpujące się rezerwy ropy naftowej.

W światowej rocznej produkcji LNG przybędzie ok. 100 mln ton, gdy już wszystkie planowane obecnie lub rozpoczęte projekty eksportowe LNG otrzymają ostateczne pozwolenia inwestycyjne i finansowanie. Prawie połowa tej nowej produkcji pochodzić będzie z Kataru, w którym ma powstać 6 nowych linii skraplająco-eksportowych (LNG trains) o rocznej wydajności 7,8 mln ton. Do roku

Dostawy LNG z projektów wydobywczo-eksportowych do 2020 roku



Źródło: BRS



Gazowiec LNG British Trader koncernu energetycznego BP.

Fot.: BP

Malezyjski gazowiec LNG ze zbiornikami pryzmatycznymi, membranowymi, przy egipskim terminalu eksportowym LNG.

Fot.: Egyptian LNG



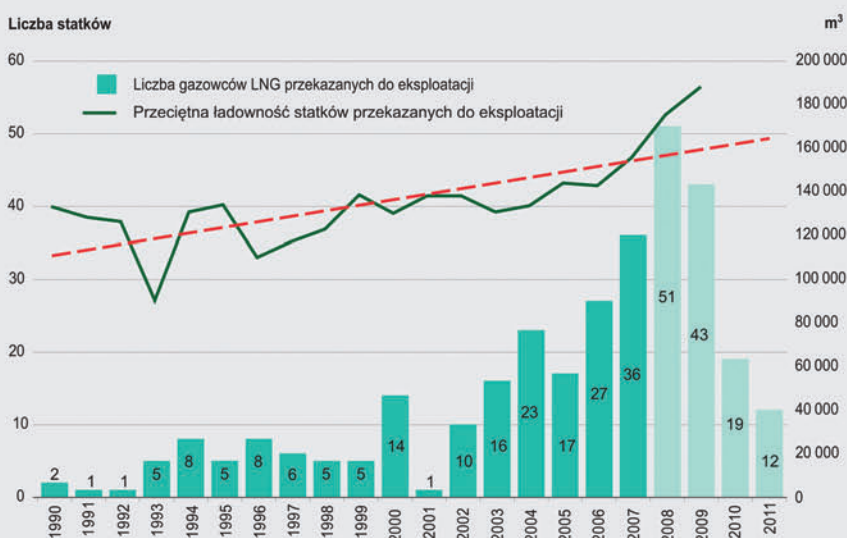
2015 globalna roczna wydajność instalacji skraplających powinna osiągnąć 400 mln ton. Po włączeniu się do rynku przyszłościowych projektów, szczególnie irańskich (z przewidywanymi 80 mln ton/rok) i tymi z rejonu Zatoki Gwinejskiej (ponad 40 mln t/rok) produkcja LNG w roku 2020 może osiągnąć teoretycznie poziom 500 do 550 mln ton na rok. Trzeba też wziąć pod uwagę rosyjskie wydobywcze projekty arktyczne, w których Gazprom zapowiedział 40-procentowy wzrost inwestycji na najbliższe lata.

Mimo, że przy przewidywaniu tych wielkości produkcji LNG istnieje spory margines błędu, z grubsza można przewidzieć liczbę prawdopodobnych realizacyjnie LNG trains i projektów eksportowych. Trzeba tu jednak podkreślić, że realizacja tych projektów zależy od wielu różnych czynników i warunków i nie jest prostym odzwierciedleniem istnienia konkretnych rezerw w złożach gazu ziemnego. W tym sensie LNG różni się od innych sektorów przemysłu wydobywania i produkcji węglowodorów, w których dostępność rezerw w znacznym stopniu determinuje ceny produktów naftowych.

Elementy optymizmu

Rynek LNG jest bardziej dynamiczny, a produkcja w tym sektorze może się nawet potroić w ciągu najbliższych 12 lat, co oczywiście miałoby wpływ na popyt na rynku transportu morskiego tego czystego paliwa.

Gazowce LNG przekazane do eksploatacji i ich średnia wielkość



Źródło: BRS

Wiąże się to z wielkością rynku i z relatywnie małą liczbą obecnych na nim graczy. W praktyce, jedynie stosunkowo niewielka liczba międzynarodowych firm budownictwa przemysłowego zdolnych jest do budowy tych skomplikowanych i drogich instalacji. Duże zapotrzebowanie na ich usługi spowodowało oczywiście wzrost cen (do czego dołożył się wzrost cen materiałów - głównie stali), w przypadku niektórych projektów LNG - do poziomu skutecznie „zaporowego”. Od roku 2000 koszt budowy instalacji skraplających przypadający na tonę wydajności takiej instalacji potroił się do poziomu 800-900 USD.

Analitycy z BRS, po ekstrapolacji liczby statków potrzebnych na rynku, poza istniejącą flotą i potwierdzonymi zamówieniami, oceniali pod koniec roku 2007, że sektor morskich przewozów LNG potrzebować będzie ok. 20-25 nowych statków każdego roku w okresie 2008-2020. Przy założeniu wyjścia z rynku ok. 50 statków w tym okresie (statków ponad 35-letnich), można przewidzieć, że do roku 2020 pływać będzie ok. 540 statków o łącznej zdolności przewozowej ok. 83 mln m³. To oczywiście spekulacja, jednak te wyliczenia znakomicie oddają ogromne przyszłościowe zapotrzebowanie na statki na tym rynku.

O ile więc rok 2007 może być uważany za okres „powolnego” lub „niskiego” rynku morskich przewozów LNG, zarówno dla stoczni jak i rynku frachtowego, to już prognozy średnioterminowe są znacznie bardziej optymistyczne.

Obecnie Azja pozostaje największym nabywcą LNG. Japonia zaimportowała ok. 65 mln ton LNG w roku 2007, głównie w ramach długookresowych kontraktów. To ponad połowa całego azjatyckiego importu (ok. 120 mln t rocznie). Japonia była także rekordzistą w dynamice wzrostu importu w porównaniu z rokiem 2006.

W Japonii import LNG w październiku 2007 r. osiągnął wzrost aż o 23 proc. w porównaniu do tego samego miesiąca roku poprzedniego. Było to częściowo spowodowane nadzwyczajną sytuacją zwiększenia popytu na inne źródła energii, po tym, gdy zawieszono pracę elektrowni atomowej firmy Tokyo Electric po uszkodzeniach, jakie spowodowało trzęsienie ziemi. Przedłużone okresy wyłączeń (w wyniku awarii lub planowych przerw na konserwację) elektrowni atomowych spowodowały zwiększenie popytu na LNG także w Europie (w Wielkiej Brytanii, Francji i Niemczech).

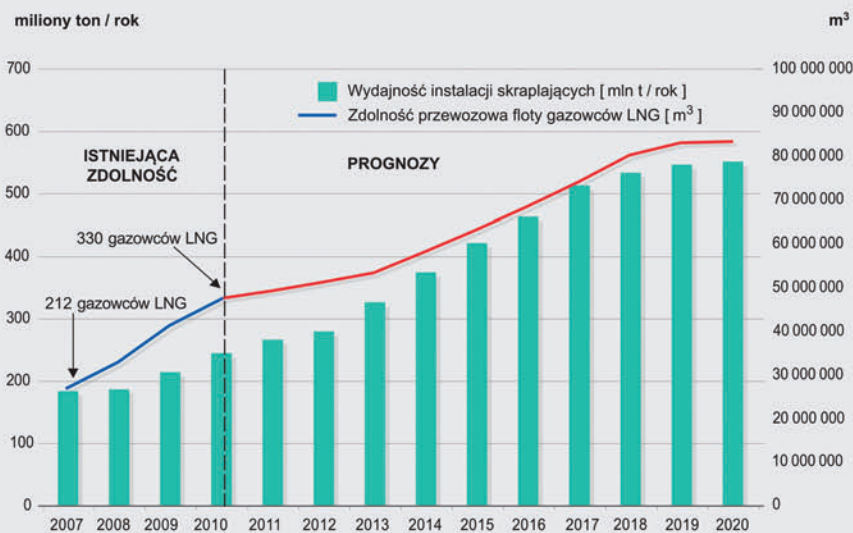
Jednak to Stany Zjednoczone odnotują największy wzrost importu LNG w najbliższych latach. Prognozy średniokresowe zapowiadają większe zrównoważenie rynku (importu) pomiędzy rejonem Atlantyckim, a Pacyfikiem. Te same prognozy mówią, że Ameryka Północna będzie odpowiadać za około połowę przy-

szłego światowego wzrostu zapotrzebowania na LNG, przy dzisiejszym imporcie rządu 20 mln ton, który ma wzrosnąć trzy- lub nawet czterokrotnie w ciągu najbliższej dekady.

Bez wdawania się w szczegóły wpływające na kształtowanie cen LNG, warto zauważyć, że co prawda ceny ropy mają bezpośredni wpływ na ceny gazu, ale te relacje są dalekie od sztywnych, idealnych i dających się łatwo przewidywać i kwantyfikować. W praktyce LNG „nie działa” jeszcze na tradycyjnym rynku z bilansującymi się popytem i podażą, a niedobór tego surowca nie przekłada się bezpośrednio na wzrost ceny.

Dla przykładu ceny ropy wzrosły gwałtownie w 2007 roku, z 55 USD za baryłkę w I kwartale do 85 USD w IV. W tym samym czasie ceny gazu spadły, szczególnie w pierwszych trzech kwartałach minionego roku, kiedy utrzymywały się na poziomie 5 USD/mln btu (btu - British Thermal Unit - jednostka miary surowców energetycznych związana z ich wydajnością energetyczną, 3412 btu = 1 kWh) zanim wzrosły do 6 USD/mln btu w ostatnim kwartale.

Wydajność instalacji skraplających (eksportowych) a zdolność przewozowa transportu morskiego (statków w wieku 35 lat i młodszych)



Źródło: BRS

Instalacje eksportowe skraplania w Ras Laffan, wielkiej wschodzącej gwiazdy eksportu LNG - Qatar Gas z Kataru.

Rozwój

Zjawisko to jest interesujące z kilku powodów. Pozwala m.in. zrozumieć, dlaczego rynek „spot” był ostatnio „spokojniejszy” niż w poprzednich latach. Szczególnie duży spadek jego aktywności zanotowano w roku 2007. Poza pewnymi wyjątkami... Stosunkowo



LNG River Orashi.

spory apetyt na LNG z rynku „spot” wykazywały Taiwan oraz nowi importerzy, Chiny i Indie.

Sektor LNG pozostaje rynkiem, na którym koszt transportu jest znacznie niższy od kosztu transportowanego surowca energetycznego. Stosunek frachtu do kosztu zafrachtowanego towaru to w przypadku LNG ok. 8-10 proc. przy transporcie ze Środkowego Wschodu do Azji. To sytuacja, kontrastowa w stosunku do niektórych innych sektorów żeglugi, w których koszt transportu może się równać z wartością ładunku (w miejscu wysyłki) lub nawet ją przewyższać (dotyczy to szczególnie pewnych suchych ładunków masowych).

Transakcje krótkoterminowe zawierane były w roku 2007 na dość niskim poziomie. Część statków opuszczających stocznie w minionym roku czarterowanych było na stawkach znacznie poniżej oczekiwań armatorów i wcześniejszych prognoz. Wyjaśniają to dwa czynniki: wspomniane wcześniej opóźnienia w oddawaniu do eksploatacji LNG trains i trudności w ich rozruchu i początkowej eksploatacji (jak w przypadku Snøhvit na dalekiej północy Norwegii) oraz pojawienie się na rynku licznych nowych statków, które zamówione zostały „spekulacyjnie” („bez pokrycia” w długoterminowych kontraktach przewozowych) w roku 2004.

Widać było, że przy stawkach rzędu 50 tys. USD/dzień rynek należał do czarterujących (gestorów ładunków i zleceńiodawców przewozów). Przez pół roku obserwowano nawet stawki poniżej

40 tys. USD/dobę. Armatorzy przyjmują więc teraz postawę „poczekamy – zobaczymy” (zwłaszcza gdy idzie o decyzje dotyczące zamawiania ewentualnych nowych statków). Część armatorów stara się wynegocjować opóźnienie przekazania statków przez stocznie (jak zrobił to np. British Gas ze stoczną Samsung), by dostosować się do opóźnień w uruchamianiu planowanych instalacji eksportowych LNG.

Pojawiają się też projekty rozwiązań alternatywnych dla LNG (np. CNG), jednak pozostaną one w przewidywalnej przyszłości jedynie niszowymi uzupełnie-

Berge Arzew.



niami dla zasadniczego nurtu morskich przewozów gazu ziemnego, na których królować będzie nadal LNG.

Przykładem innowacyjnego podejścia do obecności na rynku LNG jest koncepcja opracowana przez norwesko-brytyjską firmę Flex LNG. Zakłada ona budowę statków, które same obsługują dużą część łańcucha dostaw LNG zapewniając większą elastyczność odbiorcom i przy okazji wykorzystanie małych, tzw. marginalnych złóż gazu ziemnego, które w innym przypadku nie mogłyby być w ogóle eksploatowane. Analiza podmorskich złóż gazu ukazuje ogromny potencjał koncepcji LNGP (LNG Producer), która może być wykorzystana na ok. 500 różnych polach ze złożami o rezerwach od 0,5 do 5 trylionów stóp sześciennych.

W 2007 roku Flex LNG zamówiła w Korei Południowej trzy statki własnej koncepcji. W nadzorze armatorskim nad ich budową biorą udział specjaliści z Polski.* Statki te to pływające jednostki wydobywcze i magazynowe z instalacjami skraplającymi. Statek LNGP może produkować ok. 1 mln ton LNG rocznie. Jednostki budowane według koncepcji LNG Flex stanowią alternatywę dla długiej i kosztownej budowy lądowych instalacji skraplających.

Piotr B. Stareńczak

* w ramach usługowego zarządu technicznego i nadzoru budowy dla właściciela statku, zapewnianego przez gdyński oddział grupy Schulte - Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland) sp. z o.o.; Schulte jest także udziałowcem LNG Flex.

*Pozycja prawna kapitana (4)***Zwykły****zarząd ładunkiem**

Piotr Radwański
prawnik

Zwykły zarząd ładunkiem to wszystkie czynności związane z ładunkiem, które kapitan, w granicach swojego ustawowego upoważnienia, wykonuje w imieniu i na rzecz przewoźnika-armatora, a także osób zainteresowanych ładunkiem. Do najważniejszych czynności należy zawieranie przez kapitana, bez osobnego umocowania, umów przewozu ładunku i pasażerów. W rzeczywistości tylko wyjątkowo korzysta on z powyższego uprawnienia, gdyż współcześnie zadania te przejęli pośrednicy morscy (agenci i maklerzy), którzy kompleksowo wykonują wszystkie formalności przewozowe w imieniu armatora (często jeszcze przed przybyciem statku do portu załadowania). Natomiast podpisywanie konosamentów (jest to papier wartościowy uprawniający do dysponowania towarem, który został w nim oznaczony - P.R.) i innych dokumentów związanych z wykonywaniem umów przewozu (np. kwitów sternika czy morskich listów przewozowych) to uprawnienie, które częściej jest realizowane przez kapitana. Pomimo istotnej roli, jaką pełnią pośrednicy morscy, kapitan jest osobą, która przede wszystkim dokonuje w imieniu armatora różnorod-

nych czynności dotyczących ładunku. W większości są to działania, które aktywują się z momentem przekroczenia przez ładunek linii burty statku i wówczas kończy się gestia działalności agenta lub maklera, a zaczyna kapitana.

Organ nadzorujący

Kapitan ma kompetencje przedstawicielskie związane z przygotowaniem statku do przewozu ładunku, a także z jego przyjęciem na pokład. Są one niezbędne także później, podczas przewozu drogą morską, kiedy nierzadko zdarzają się sytuacje kryzysowe. Zakres umocowania do dokonywania w imieniu armatora czynności związanych z ładunkiem, zawarty jest w przepisach kodeksu morskiego (od art. 110 do art. 152). W sytuacji, w której zobowiązany bądź uprawniony jest przewoźnik, uaktywnia się reprezentacja kapitana. Zwykły zarząd ładunkiem w przeciwieństwie do zarządu statkiem charakteryzuje się tym, że jest wykonywany nie tylko w imieniu armatora, ale również w imieniu osób zainteresowanych ładunkiem. W związku z tym ważne jest, aby kapitan dokonując czynności prawnych, zaznaczał w imieniu jakich osób działa.

Przedstawicielstwo kapitana przy wykonywaniu umowy przewozu ma swoje źródło jeszcze na morzu, podczas podróży do portu załadowania, kiedy to załoga, na polecenie kapitana, przygotowuje statek tak, aby był zdalny do przyjęcia ładunku (cargoworthiness of the vessel). Procedura ta może się również odbywać w porcie bądź na kotwiczowisku, jeśli warunki pogodowe nie pozwalają przeprowadzić jej podczas podróży. Powyższe czynności faktyczne są wyrazem szerszego obowiązku dołożenia należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdalny do żeglugi. Zatem obok dołożenia należytej staranności przez kapitana w zakresie wymogów bezpieczeń-

stwa, właściwego wyposażenia oraz zaopatrzenia statku i obsadzenia załogą, należy także przygotować „ładownie, chłodnie oraz wszelkie inne pomieszczenia, do których są ładowane towary, tak aby były doprowadzone do stanu odpowiedniego do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku, stosowanie do jego właściwości” (art. 110 kodeksu morskiego). Tego obowiązku jak i wszystkich związanych z załadowaniem i wyładowaniem dopilnowuje starszy oficer, a kapitan pełni rolę organu nadzoru i w konsekwencji odpowiada z tytułu jego nienależytego dochowania. Zdalny do żeglugi, należyście przygotowany do załadunku i określony w umowie statek, przewoźnik, a w jego imieniu kapitan, obowiązany jest do przedstawienia do załadowania w ustalonym miejscu i czasie. Zawiadomienie o tym frachtującego przybiera formę noty gotowości (notice of readiness), którą wydaje kapitan (w praktyce może ją wydać również pośrednik morski). Czynności te, choć nie dotyczą bezpośrednio ładunku, wchodzą w zakres zwykłego zarządu, bez nich bowiem nie dostałby się on na statek i niemożliwa byłaby realizacja umowy przewozu.

Odpowiedzialność kapitana

Kapitan przejmuje pieczę (a co za tym idzie odpowiedzialność) nad ładunkiem od momentu, kiedy spoczywa on przy burcie statku. Decyduje o dalszych losach ładunku, o odpowiednim jego zaszałowaniu i rozmieszczeniu w ładowniach, o zabezpieczeniu w razie niebezpieczeństwa, uszkodzenia itp. Powyższe czynności, jak i każde działanie konieczne dla zabezpieczenia interesów osób zainteresowanych ładunkiem (w tym armatora) i uchronienia ich przed stratami, są czynnościami zwykłego zarządu. Są to wszystkie czynności faktyczne i prawne, które mają na celu zapewnienie należytej opieki nad ładunkiem, takie jak jego właściwa wentylacja, zapewnienie odpowiedniej temperatury i wilgotności, ochrona przed wodą morską, sprawdzenie sposobu zaszałowania czy kontroli wydzielających się substancji.

Jeżeli ładunek zostanie uszkodzony na skutek awarii lub z innej przyczyny, kapitan powinien dołożyć wszelkich koniecznych starań, aby zabezpieczyć go przed powiększeniem się szkody. Zatem do czynności zwykłego zarządu ładunkiem należą takie czynności jak naprawa uszkodzonego opakowania, przemiesz-

czenie, przepakowanie lub konserwacja towaru. Możliwe jest jednak działanie, które nie ma na celu ochrony ładunku. Kapitan może bowiem, zachowując prawo do całego frachtu dla przewoźnika, wyładować ładunek ze statku, zniszczyć go lub unieszkodliwić, bez obowiązku wynagrodzenia szkody, jeżeli ten zawiera materiały łatwo zapalne, wybuchowe lub w inny sposób niebezpieczne, został fałszywie zadeklarowany albo jeżeli kapitan nie mógł, przyjmując ładunek, stwierdzić jego niebezpiecznych właściwości, a nie został o nich uprzedzony. Za szkodę powstałą wskutek załadowania i przewozu takiego towaru odpowiada załadowca (właściciel ładunku albo jego przedstawiciel). Podobnie kapitan może postąpić z towarem tego rodzaju, mimo że wiedział o jego niebezpiecznych właściwościach i zgodził się na jego załadowanie, jeśli później zagrozi bezpieczeństwu statku, osób na nim się znajdujących lub innych ładunków. Za wynikłą szkodę przewoźnik odpowiada wówczas tylko w granicach awarii wspólnej (wszyscy uczestnicy wyprawy morskiej partycypują w rozmiarach szkody).

W porcie przeznaczenia na przewoźnika, a w konsekwencji na kapitanie, ciąży obowiązek wyładowania w miejscu umówionym przez strony. Kolejnym krokiem jest wydanie towaru (powinien być zgodny z opisem w konosamencie) uprawnionemu odbiorcy, którą jest osoba posiadająca oryginalny egzemplarz konosamentu. Czynnością zwykłego zarządu jest również przeprowadzenie przez kapitana oględzin ładunku w obecności odbiorcy jeszcze przed jego wydaniem. Jeśli towar okaże się uszkodzony, odbiorca sporządza pismo obciążające kosztami przewoźnika, które podpisuje kapitan w imieniu swego mocodawcy. Kapitan ma ponadto prawo do zabezpieczenia interesów armatora, w trybie powoływania rzeczoznawców awaryjnych dla ustalenia rozmiarów awarii statku, przedmiotów uszkodzonych przez statek lub ładunek. Czynnością należącą do zwykłego zarządu jest również odbiór wynagrodzenia (frachtu) w imieniu przewoźnika za wykonanie umowy przewozu.

Przekroczenia zwykłego zarządu

Przykładem czynności przekraczającej zwykły zarząd ładunkiem jest jego umieszczenie na pokładzie (a nie w ładowniach) bez zgody załadowcy, chyba, że chodzi



Umieszczenie ładunku na pokładzie, a nie w ładowniach, bez zgody załadowcy, to przykład czynności przekraczającej zwykły zarząd ładunkiem.

o ładunki w zamkniętych kontenerach, przyjmowanych na statek przystosowany do takiego przewozu lub takie, które zwyczajowo przewozi się na pokładzie. Również przekroczeniem umocowania byłoby zbycie konosamentu osobie trzeciej, a co za tym idzie przeniesienie własności ładunku. Czynnością przekraczającą zwykły zarząd ładunkiem jest także każda czynność polegająca na dysponowaniu lub ustanowieniu na nim ograniczonych praw rzeczowych. Zatem, dla ważności sprzedaży czy ustanowienia na ładunku zastawu, wymagane jest potwierdzenie przez armatora lub osobę zainteresowaną, w zależności jaki podmiot jest jego właścicielem.

Kapitan natomiast teoretycznie uzyskuje uprawnienie do sprzedaży towaru w dwóch sytuacjach, które są przykładem ustawowego rozszerzenia umocowania (szerzej o przypadkach rozszerzenia umocowania i jego ograniczenia w następnym numerze „Naszego MORZA”). Art. 151 kodeksu morskiego stwarza przewoźnikowi możliwość sprzedaży ładunku, jeśli w ciągu dwóch miesięcy od dnia przybycia statku do portu wyładowania, nie podjęto złożonego na przechowanie towaru i nie zapłacono przewoźnikowi wszystkich należności. Towar może zostać sprzedany także przed oddaniem go na przechowanie, w przypadku, gdy jest narażony na zepsucie lub jeżeli przechowanie wymaga kosztów, których wysokość przekracza wartość ładunku. Drugi przypadek, w którym kodeks morski na-

daje kapitanowi uprawnienie do sprzedaży ładunku, może wystąpić w czasie podróży, gdy nie zdołano w inny sposób uzyskać środków koniecznych do jej zakończenia. Kapitan wówczas, po uprzednim zasięgnięciu, w miarę możliwości, wskazówek od frachtującego i armatora, może sprzedać część towaru, a także ustanowić na nim zastaw. Ponadto kapitan uzyskał z mocy art. 70 kodeksu morskiego uprawnienie do rekwizycji znajdującego się na statku ładunku, który nadaje się do spożycia, w sytuacji, gdy na statku w czasie podróży, wyczerpały się zapasy żywności. Powyższe czynności, mimo, że nie są związane ze zwykłym działaniem dotyczącym ładunku, należą do zakresu zwykłego zarządu i dla ich skuteczności nie jest wymagana zgoda mocodawców kapitana.

Piotr Radwański
piotr.radwanski@op.pl

W następnym odcinku:

Ograniczenia i rozszerzenia ustawowego umocowania kapitana, odpowiedzialność kapitana za skutki powstałe w wyniku przekroczenia zwykłego zarządu.

Źródła:

- Kodeks morski z 2001 r.
- Jan Łopuski, Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa, Gdańsk 1974
- Jerzy Młynarczyk, Prawo Morskie, Gdańsk 2002

Zew Morza, Janek Krasicki i Henryk Rutkowski

Flotylla szkolna



Henryk Rutkowski w latach 60.

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, powołane w 1946 roku, dysponowało flotyllą żaglowców, która przetrwała o wiele dłużej, niż samo PCWM. Ostatni z nich, choć pod inną nazwą, pływa do dziś...

Na przełomie lat 1945 i 1946 decydowały się losy polskiego żeglarstwa i związanego z nim szkolnictwa morskiego różnych szczebli. Reaktywowane po wojnie organizacje, wywodzące się z różnych środowisk, próbowały znaleźć swoje miejsce w nowej rzeczywistości. Przed-

wojenni działacze i powojenni aktywiści przedstawiali różne koncepcje masowego, żeglarskiego szkolenia młodzieży.

Przed wojną szkoleniem morskim zajmowało się głównie harcerstwo, wspomagane finansowo przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (PUWFiPW) oraz przez Ligę Morską, która tuż przed wojną postanowiła samodzielnie podjąć szkolenie – stąd decyzja o zakupie *Generała Zaruskiego* i tworzeniu ośrodków żeglarskich. Trzeba przy tym zaznaczyć, że wielu instruktorów drużyn wodnych ZHP było jednocześnie aktywistami kół Ligi Morskiej

Latem 1945 roku dwaj działacze i instruktorzy wywodzący się z przedwojennego Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich – W. Bublewski i S. Ludwig – zostali pracownikami Tymczasowego ZG LM. W ramach Ligi próbowali rozwijać koncepcję Centralnych Ośrodków Morskich, ale zniechęceni negatywnym nastawieniem samozwańczego, kontrowersyjnego prezesa TZG LM Jana Manugiewicza postanowili zrealizować tę koncepcję poza Ligą. Z ich inicjatywy, 28 lutego 1946 roku, zarządzeniem ministra żeglugi i handlu zagranicznego powołano Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, którego zadaniem było podstawowe szkolenie morskie przyszłych kadr na polskie statki i okręty. Latem 1946 roku PCWM przejęło działalność szkoleniową prowadzoną dotąd przez COM, a pierwsze kursy zorganizowało już w lipcu 1946 roku.

Zew Morza

Początkowo flotylla szkoleniowa PCWM składała się z kutra rybackiego *Gdy 84* oraz 18 szalup i łodzi wiosłowych. Jeszcze w 1945 roku w dziwnowskiej stoczni rybackiej Ludwik Walasik – współzałożyciel Szkoły Jungów PCWM – znalazł nieukończony kadłub poniemieckiego dużego jachtu szkolnego, jednego z serii budowanej dla Marine-Hitlerjugend. Znacznik historii polskiego żeglarstwa J. Sieński¹ przypuszczał, że projektantem tej serii jachtów był znany niemiecki konstruktor Martens, a znaleziony przez L. Walasika jacht miał nosić nazwę *Adlerborst*.

23 września 1946 roku rozpoczęto wodowanie kadłuba żaglowca – próbowano ściągnąć go ze slipu długą liną, którą zamocowano do samochodu na drugim brzegu rzeki. Kadłub zszedł na wodę



Kadłub Zewu Morza, ok. 1949 r.



2 lipca 1980 r. - Zew Morza w Gdańsku, na Motławie.



16 września 1980 r. - Zew Morza wychodzi z Gdyni.

Fot. Marek Twardowski



Oficerowie Zewu Morza podczas „Rejsu Pokoju” – 1951 r. Z lewej stoi Ludwik Walasik, I oficer.

dopiero następnego dnia, a dyrektor PCWM – jeden z niewielu, którzy dotrwali do końca ceremonii – ochrzcił go, wylewając na pokład i za burtę nieco wódki.

Stocznia w Dziwnowie nie dysponowała urządzeniami potrzebnymi do ukończenia żaglowca, który w tej sytuacji 20 listopada wyszedł (z prowizorycznym ożagłowaniem) z Dziwnowa na holu kutra *Gdy 84* i 5 dni później przybył do Gdyni. Ostatecznie zlecenie na dokończenie budowy *Zewu Morza* trafiło do Stoczni Północnej, a kadłub statku przeholowano tam jesienią 1947 roku.

Projekt takielunku i ożagłowania sporządził znany okrętowiec inż. Wojciech Orszulok, wzorując się na pierwotnych założeniach projektowych, nawiązujących do klasycznych szkunerów nowofundlandzkich. Żaglowiec zaopatrzonego w silnik spalinowy Hercules o mocy 150 KM pochodzący z amerykańskiej barki desantowej, który w przyszłości miał sprawić motorzystom wiele kłopotu. Podczas prób okazało się, że maszty były za masywne i powodowały odkształcenia kadłuba, więc w rok później wymieniono je na lżejsze. 29 czerwca 1949 roku w gdyńskim Basenie Żeglarskim uroczystie podniesiono banderę na *Zewie Morza* i przekazano go ośrodkowi PCWM.

W Gdyni jungowie PCWM pod okiem instruktorów dokończyli wyposażenie pomieszczeń *Zewu*. Jeszcze tego roku żaglowiec rozpoczął rejsy szkolne. Jednym z głośniejszych był „Rejs Pokoju”, gdy cała flotyła polskich statków szkolnych, prowadzona przez *Dar Pomorza* zawinęła na początku czerwca 1951 roku do Leningradu.

W 1951 roku – w wyniku reformy szkolnictwa zawodowego – zlikwidowano PCWM. Działalność dydaktyczną i majątek przekazano odpowiednim szkołom, a *Zew Morza* wraz z *Darem Pomorza*, *Jankiem Krasickim* i *Henrykiem Rutkowskim* trafił do Szczecina, gdzie kilka lat wcześniej przeniesiono Wydział Nawigacyjny PSM; w tym czasie dowodzili nim kapitanowie Konstanty Maciejewicz i Kazimierz Jurkiewicz.

Dwa lata później wrócił wraz z Wydziałem Nawigacyjnym do Gdyni, a w 1956 roku przekazano go do Sekcji Żeglarskiej gdyńskiego Rybackiego Klubu Sportowego „Arka”, gdzie miał być statkiem stażowo-szkolnym. W rok później popłynął do Narwiku.

Wyprawa do Narwiku

Rejs do Narwiku odbył się w wyjątkowo uroczystej oprawie. Jego celem było uczczenie pamięci polskich żołnierzy poległych w Narwiku w 1940 roku, nawiązanie kontaktów ze skandynawską Polonią, wznowienie dawnych kontaktów z żeglarzami skandynawskimi, rozpropagowanie polskiego żeglarstwa za granicą i w kraju, z nadzieją pozyskania dla żeglarstwa (a przez to dla gospodarki morskiej) młodzieży świadomej swych zadań oraz przeszkolenie kadry żeglarskiej w nawigacji, praktyce morskiej i wytrzymałości w warunkach długotrwałego rejsu. Była to pierwsza, po długiej przerwie, wyprawa polskich jachtów na otwarty ocean.

Jacht *Mariusz Zaruski* (bo *Młoda Gwardia* w międzyczasie częściowo od-

zyskała swą dawną nazwę) wyruszył 20 czerwca z Gdyni do Szczecina, gdzie dołączył do niego *Zew Morza* i gdzie miały odbyć się uroczystości inaugurujące Dni Morza z udziałem przedstawicieli władz centralnych (wicepremier Z. Nowak, minister żegluga S. Darski), kompanii honorowych MW i wojsk lądowych. Podczas tych uroczystości prezes ZG LPŻ gen. J. Turski wręczył komandorowi wyprawy G. Grochowi urnę z ziemią z pól bitewnych Podhala. Uczestniczyła w nich również wdowa po gen. Zaruskim, Izabela Zaruska, która przekazała załodze *Mariusza Zaruskiego* portret Generała.

23 czerwca oba jachty wyszły w morze, a w trzy dni później (26.06) przybyły do Kopenhagi. Delegacja żeglarzy uroczystie pobrała ziemię z cmentarza Slaglille (ok. 100 km od Kopenhagi, pochowanych tam zostało pięciu polskich lotników zestrzelonych nad Danią). 28 czerwca polskie jachty zawinęły do Helsingör, 30 czerwca – do Göteborga, a 6 lipca – do Oslo, gdzie złożono wieńce na grobach ofiar hitlerowskiej okupacji oraz na grobach Polaków.

13 lipca oba jachty przybyły na dwudniowy postój do Bergen, 24 lipca ze sobą przekroczył krąg polarny – po raz pierwszy w historii polskiego żeglarstwa, a 26 lipca oba jachty przybyły – zgodnie z planem – do Narwiku, gdzie przywitani je płk. Wysokiński (attache wojskowy w Sztokholmie) oraz płk Władysław Dec (uczestnik walk o Narwik). Następnego dnia przybyli przedstawiciele polskich władz państwowych.

Od 28 lipca załogi jachtów brały udział w oficjalnych uroczystościach, m.in. pod pomnikiem upamiętniającym walki 1940 roku złożono urnę z ziemią z Podhala i Danii, a w miejscu zatonięcia niszczyciela *Grom* rzucono wieńce. 30 lipca polskie jachty opuściły Narwik. W drodze powrotnej odwiedziły jeszcze Bööd (z postojem 30.06), Kristiansund (postój 3-4.08), Aalesund (postój 4-5.08), Tananger (postój 7.08), Skagen (postój 10-11.08) i Kopenhagę (postój 14-15.08). Jachty wróciły do Gdyni 17 sierpnia 1957 r.

Komandorem wyprawy był jej pomysłodawca G. Groch, a kierownikiem wykształcenia komandor Jacht Klub LPŻ „Gryf” Józef Lesiak. Żegluga na odcinku od Szczecina do Bergen prowadziła w większości otwartym morzem, a od Bergen do Narwiku – w szkiecach, analogicznie w drodze powrotnej. Trasa liczyła 4141 mil, a 2/3 rejsu przebyto pod żaglami.

Janek Krasicki



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



Pamiętkowe zdjęcie po rejsie, Janek Krasicki w latach 50.

Przejsie szkierami z Bergen do Narwiku zostało uznane przez Norwegów za duży wyczyn żeglarski, szczególnie że Polacy dysponowali jedynie mało dokładnymi mapami w podziałce 1:350 000 oraz locją sprzed 15 lat. Warunki pogodowe były niekorzystne – prawie cały czas panowały przeciwnie wiatry. Podczas rejsu na obu jachtach przeprowadzono wykłady dla uczestniczącej kadry, ćwiczone praktyczne prowadzenie nawigacji. Pod koniec rejsu odbyły się egzaminy pisemne na stopień jachtowego sternika morskiego (przystąpiło 4, zdało 3). Egzamin na stopień jachtowego kapitana morskiego zaplanowano już w Gdyni, jednak z przyczyn organizacyjnych przystąpiło do niego jedynie trzech kandydatów, z wynikiem dobrym.

Rejs trwał niespełna dwa miesiące i był sukcesem propagandowym i szkoleniowym - wielu żeglarzy zdobyło w nim staż, niezbędny do kapitańskiego awansu. Pozwolił skonfrontować zamierzenia z praktyką i zweryfikować niektóre założenia. W sprawozdaniu komandor rejsu wskazywał, że nie warto zakładać konkretnej daty dojścia do poru docelowego. Innym wnioskiem było wskazanie, że efekty propagandowe wśród Polonii można najlepiej uzyskać poprzez nieformalne lub półoficjalne spotkania, a nie przez oficjalne uroczystości o charakterze sportowym.

Końcowym wnioskiem było potwierdzenie zasadności rejsów dalekomorskich, postulowanie rejsów na Morze Północne i Śródziemne, a jednocze-

śnie zwrócenie uwagi na konieczność adaptacji wyposażenia jachtów, do tej pory pływających głównie w żegludze krajowej lub bałtyckiej.

Wielkie rejsy i dramatyczny koniec

Wyprawa za koło polarne nie zaspokoila ambicji załogi *Zewu Morza*. W 1960 roku odwiedził porty Zatoki Biskajskiej, pływał też w zagranicznych rejsach bałtyckich. W tym czasie otrzymał nowy silnik Scandia o mocy 167 KM.

W październiku 1962 roku *Zew Morza* znów wrócił do służby szkolnej – przekazano go Zasadniczej Szkole Rybołówstwa w Świnoujściu, a w sierpniu 1963 roku do Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, gdzie miał służyć do wstępnego szkolenia kandydatów do zawodu marynarza. Wobec małej przydatności do tego zadania, już po roku przekazano go do Jacht Klubu „Cztery Wiatry” działającego przy Przedsiębiorstwie Połowów i Usług Rybackich „Odra” w Świnoujściu. Jesienią 1966 roku jeszcze raz zmienił właściciela, trafiając do ośrodka żeglarskiego Polskiego Związku Żeglarskiego w Trzebieży. Jego dowódcą na długie lata został jachtowy kpt. ż. w. Zdzisław Michalski.

W 1969 roku nieco już wysłużony *Zew Morza* stanął do remontu w Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Wymieniono poszycie, pokład oraz nadbudówki i znów zainstalowano nowy silnik – tym razem krajowy WSK Mielec o mocy 200 KM (na licencji Leylanda). Żagle wymieniono na nowe, dakronowe. Remont zakończono latem 1973 roku i wkrótce odnowiony *Zew Morza* wyruszył do portów Morza Północnego.

Podróż do Zachodniej Europy była sprawdzianem przed wielką wyprawą, która rozpoczęła się 8 listopada 1973 roku w Szczecinie. Wówczas to miało miejsce uroczyste pożegnanie *Zewu Morza*, który – dowodzony przez kpt. Michalskiego, wyruszył z 12-osobową załogą w rejs dokoła świata.



Janek Krasicki na morzu.

Początek rejsu był wyjątkowo dramatyczny – na Morzu Północnym *Zew* natrafił na silny sztorm, w który utracił bukszpryt i doznał uszkodzeń dziobu. Z zalanym forpikiem doszedł do Ijmuiden, gdzie dzięki pomocy holenderskich przyjaciół udało się wstawić nowy, stalowy bukszpryt. Dalsza podróż, już bez większych przygód, wiodła do Casablanki, przez Atlantyk i Kanał Panamski do Nowej Zelandii, a dalej do Australii. Następnie *Zew Morza* przeciął Ocean Indyjski, zawinął do Kapsztadu, po czym wzdłuż zachodniego brzegu Afryki pożeglował na wody europejskie i 24 listopada 1974 roku przybył do Szczecina mając za sobą 32 tysiące mil.

Potem nastąpiły kolejne wyprawy. *Zew Morza* uczestniczył w Operacjach Żagiel i Złotach Żaglowców w 1976, 1978 i 1980 roku. Rosła jego sława – w 1977 roku wyczarterowali go żeglarze z Finlandii.

W 1978 roku na jego pokładzie szkolili się jungowie „Bractwa Żelaznej Szekli” dowodzeni przez kpt. Krzysztofa Baranowskiego, którzy popłynęli na nim na Morze Karaibskie. W 1979 roku kpt. Baranowski poprowadził go w rejs z załogą młodzieży z zakładów penitencjarnych. Dodać jeszcze możemy, że doświadczenia z *Zewu Morza* były bezpośrednią inspiracją do zbudowania *Pogorii*. 4 stycznia 1979 roku *Zew Morza* miał niemiłą przygodę w Las Palmas, gdy podczas manewrów silnik odmówił posłuszeństwa i żaglowiec uderzył o nabrzeże. Złamał się jeden maszt, uszkodzony został kadłub. Remont udało się przeprowadzić na miejscu.

Ostatni rejs *Zewu Morza* rozpoczął się 24 października 1981 roku, gdy pożeglował na Morze Śródziemne. Po okrążeniu Europy miał przejść do Grecji, gdzie zamierzano go wyczarterować. 12 grudnia *Zew* dryfował bez żagli na Morzu Śródziemnym przy wietrze o sile 7^oB i stanie morza 5-6, gdy nagle powalony został uderzeniem fali w przybliżonej pozycji 41°55N i 07°28E.

Woda wdarła się do kadłuba, a załoga zdołała wyskoczyć na pokład i zwolnić tratwy ratunkowe. Szczęśliwie wszyscy się uratowali. Wieczorem podniósł ich z wody francuski statek *Ville de Dunkerque* i wysadził w trzy dni później w Pireusie.

Katastrofa *Zewu Morza* odbiła się szerokim echem wśród polskich żeglarzy. Ponad dwuletnie rozpatrywanie wypadku przez izby morskie w Gdyni i Szczecinie zakończyło się miernymi rezultatami, gdyż – w opinii izb – przyczyną zatonięcia *Zewu Morza* nie udało się ustalić.

Udało się jednak ustalić, że dopuszczając jacht do rejsu na Morze Śródziemne dopuszczono się rażących zaniedbań stanu technicznego. Domyślać się zatem można, że te zaniedbania doprowadziły z czasem do oderwania żeliwnego balastu i nagłej utraty stateczności.

Nowy Zew

Pamięć o *Zewie Morza* pozostała żywa wśród żeglarzy. W grudniu 1987 roku w Elblągu spółka „Interster Yachting” SA rozpoczęła budowę nowego żaglowca (zaprojektowanego przez inż. Ryszarda Langera), któremu zamierzano nadać nazwę *Zew Morza II*. Fundusze na jego budowę pochodziły w połowie

były zbyt duże, gdyż 1 dzień pobytu na statku miał kosztować 500 tys. złotych – około ćwierć średniej miesięcznej pensji. Z kolei dla przedstawicieli rozwiniętego kapitalizmu warunki były zbyt spartańskie. Na szczęście dla armatora pod koniec roku jacht zobaczyli Japończycy i postanowili go odkupić. Umowę sprzedaży podpisano w lutym 1991 roku i jacht pod nową nazwą *Kaisei* pożeglował do Polski, gdzie „Interster” poddał go przebudowie wg założeń nowego armatora.

Po zakończeniu prac pożeglował do Japonii. Pływa do dziś.

Tymczasem „Interster” nie czekając na doświadczenia z pierwszego statku, jeszcze w 1990 roku przystąpił do budowy drugiego tego typu. W sierpniu 1991 roku



Starzy Officer Piotr Bukowski za sterem *Janka Krasickiego*, ok. 1957 r.

z dotacji Komitetu ds. Młodzieży i Kultury Fizycznej, a w połowie – z zysków uzyskanych z turystycznych czarterów *Pogorii*. Ostatecznie podczas wodowania w lipcu 1988 roku nowemu jachtowi nadano nazwę *Zew*. Entuzjazm żeglarzy dla jachtu malał po dokładnej analizie planów statku (zresztą zmienionych jeszcze w czasie budowy) – wychodziło wówczas na jaw, że budowany żaglowiec był w istocie małym statkiem pasażerskim, zaopatrzonym w żagle i przeznaczonym do zarobkowej żeglugi turystycznej za granicą.

We wrześniu 1990 roku *Zew* wyruszył w pierwszą podróż pod polską banderą. Zdążył odwiedzić Amsterdam i Southampton, po czym pożeglował na Karoliny. Rejs okazał się początkowo niewypałem – koszty uczestnictwa dla Polaków

ukończono budowę kadłuba, a na terenie stoczni „Intersteru” zgromadzono część niezbędnego wyposażenia, w tym dwa silniki. Wkrótce budowę przerwano, silniki w 1992 roku sprzedano, a kadłub przetransportowano do Górek Zachodnich, gdzie leży chyba do dziś.

Janek Krasicki

Wróćmy jednak do 1945 roku i PCWM, które w innej stoczni rybackiej – w Nowym Warpnie – znalazło kolejny kadłub żaglowca. Był to bliźniak *Zewu Morza*, a właściwie jego zład – bez poszycia i pokładu. Trudne warunki spowodowały, że zład kadłuba rozmontowano, przewieziono do Ustki i tam znów złożono w Stoczni Rybackiej. Po położeniu poszycia i pokładu, kadłub przeholowano w 1951 roku

Dane techniczne:

	Zew Morza	Janek Krasicki	Henryk Rutkowski (przed przebudową)	Henryk Rutkowski (po przebudowie)	Zew
Pojemność	71 (potem 114) BRT, 10 NRT	76 BRT, 14 NRT	70 BRT, 16 NRT	99 BRT	173 BRT, ok. 80 NRT
Wymiary	31,3 całk. x 6,5 x 3,6 m	31,3 całk. x 6,5 x 3,6 m	27,2 całk. x 6,4 x 2,7 m	27,2 całk. x 6,4 x 3,3 m	39,4 całk. x 7,6 x 3,7 m
Pow. żagli	Szkuner gąflowy, 360 m ²	Szkuner gąflowy, 350 m ²	Kecz 234 m ²	Brygantyna 499 m ²	Szkuner urejony, 610 m ²
Silnik	160-20 KM	75 KM	135 KM	121 kW	147 kW
Załoga	6 + 30	9 + 20	9 + 14	25	7 + 33

do Gdyni i dokończono rok później wg dokumentacji i doświadczeń uzyskanych na *Zewie Morza*. Nowy statek miał się nazywać *Junga*, lecz podczas uroczystego podniesienia bandery 19 kwietnia 1951 roku nadano mu bardziej ideologicznie zaangażowane imię - *Janek Krasicki*. Wraz z *Zewem Morza* uczestniczył w „Rejsie Pokoju” w 1951 roku, po czym dzielił dole i niedole swego starszego brata.

1 sierpnia 1956 roku *Janka Krasickiego* przydzielono nieco wcześniej utworzonej Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Nadano mu numer rybacki *Gdy 1* i skierowano do praktycznej nauki nawigacji oraz do rejsów kandydackich. W latach 1957-1959 pływał również z młodzieżą wywodzącą się z Klubu „Neptun”, działającego w całej Polsce w oparciu o miesięcznik „Morze”. Pływał po Bałty-

ku zachodząc do polskich portów oraz wypuszczając się na obce wody – np. latem 1958 roku opłynął Bornholm.

Od 1962 roku *Janek Krasicki* stacjonował w Trzebieży jako statek szkolny szczebińskiej Szkoły Rybołówstwa, potem zawijał do Jastarni, a po połączeniu Szkół Rybołówstwa z PSM w 1968 roku przekazano go do Ośrodka Szkolenia Morskiego LOK w Jastarni. Rok wcześniej – w 1967 roku – w rejs do portów NRD popłynęło na nim 18 redaktorów – członków Stowarzyszenia Publicystów Morskich.

W 1974 roku *Krasicki* (obsadzony załogą gdyńskiego Jacht Klubu Morskiego „Gryf” pod dowództwem kpt. Feliksa Pulińskiego) uczestniczył w Operacji Żagiel i w regatach wówczas zorganizowanych zajmując 17, przedostatnie, miejsce. Po regatach wziął udział w paradzie żaglowców na redzie w Gdyni.

W następnych latach pływał jeszcze w czarterze Akademickiego Związku Sportowego. Dowodzili nim kpt. Teresa Remiszewska i kpt. Jan Ludwig. Dawał się już wówczas we znaki wiek jachtu i brak solidniejszych napraw. Plan remontu, sporządzony przez Biuro Projektów „Prorem” sprowadzał się do odbudowy jednostki. Przekraczało to możliwości finansowe (a może chęci?) LOK-u i latem 1976 roku *Janka Krasickiego* przeholowano z Gdańska do Stoczni Remontowej „Nauta” w Gdyni, gdzie na polecenie właściciela został rozebrany.

**Henryk Rutkowski
– niedoszły patrolowiec**

Trzeci żaglowiec z PCWM-owskiej flotyli miał również niemieckie pochodzenie, ale nie zdążył materialnie zaistnieć



Henryk Rutkowski bez żagli.

przed końcem wojny. Miał powstać w świnoujskiej stoczni Burmeistra jako jeden z kutrów typu „KFK” (Kriegsfischkutter) – niewielkich, drewnianych jednostek wykorzystywanych przez Niemców jako trałowce, patrolowce i inne jednostki pomocnicze. Po wojnie mogły być wykorzystane jako jednostki rybackie. Nawiąsem mówiąc, podobny program realizowali Anglicy budując jednostki typu „MFV” (Motor Fishing Vessel) zbliżonej wielkości, choć o innym wyglądzie.

W Świnoujściu znaleziono materiał wystarczający do budowy siedmiu kutrów. Sześć z nich zmontowano w Stoczni Szczecińskiej – były to jedne z pierwszych jednostek tam zbudowanych po wojnie. Okazały się na tyle udane, że na ich podstawie zaprojektowano i zbudowano w Gdyni serię kutrów kompozycyjnych typu B-12. Z czasem projekt ulepszono i następne kutry budowano jako typ B-25 do połowy lat siedemdziesiątych w Gdyni i w Ustce.

Siódmy kuter z materiałów znalezionych w Świnoujściu postanowiono ukończyć jako statek szkolny dla PCWM. Początkowo miał nosić nazwę *Rybak* i jego budową zajęła się Stocznia Rybacka w Gdyni. Wszedł do służby tego samego dnia, co *Janek Krasicki* i – podobnie jak on – musiał przyjąć bardziej ideologiczną nazwę – *Henryk Rutkowski*, uzupełnioną rybackim numerem *Gdy 180*.

Tutaj dygresja. W literaturze wspomina się czasem, że *Rutkowski* to nietypowy kuter typu „KFK” (dłuższy o dwa odstępy wręgowe), znaleziony jako wrak na mieliźnie w rejonie Świnoujścia. Według tej wersji miał być odbudowany przez prywatnego właściciela, jednak zadanie to przerosło jego możliwości i statek sprzedał do PCWM.

Wydaje się, że wersja ta nie jest zgodna z prawdą. „Przedłużona kaefka” istniała naprawdę – sprowadzona została ze Świnoujścia w częściach przez Franciszka Piechockiego do Pucka, tam zmontowana (i przedłużona nie o 2, ale o 4 odstępy wręgowe), po czym weszła do eksploatacji jako *GDY 126*. Kuter ten pływał do stycznia 1982 roku, kiedy zatonął na Bałtyku. Zginęło wówczas 3 ludzi.

Wróćmy do *Rutkowskiego*. Po „Rejsie Pokoju” podjął służbę szkoleniową w Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, z czasem przekształconego w Szkołę Rybołówstwa Morskiego. Podobnie jak *Krasicki* służył do nauki nawigacji i do rejsów kandydackich, uczono na nim posługiwania się sprzętem rybac-



Henryk Rutkowski w sierpniu 1986, widok od rufy.

kim. Dodatkowo, szkolenie na nim przechodzili adepci rybołówstwa przygotowujący się do praktyk na trawlerze szkolnym *Jan Turlejski*.

Po kolejnej reorganizacji szkolnictwa morskiego, *Rutkowskiego* przekazano w 1967 roku do ośrodka żeglarskiego LOK w Jastarni, a w 1970 roku – do Centralnego Ośrodka Sportów, Turystyki i Wypoczynku (COSTiW) w Trzebieży, pod banderę PZŻ. Tutaj wypatrzył go kpt. Adam Jasser, który w 1973 roku na *Generale Zaruskim* rozpoczął szkolenia młodzieży w ramach akcji noszącej nazwę „Bractwo Żelaznej Szekli”, prowadzonej wspólnie z Telewizją Polską. Od 1975 roku *Henryk Rutkowski* pływał jako flagowa jednostka BŻS. Na jego pokładzie młodzież zdobywała żeglarskie szlify, a pracownicy TVP realizowali filmy i programy o tematyce morskiej.

Z czasem niewielki kecz przestał wystarczać i jungowie „Bractwa” przenieśli się na większy - *Zew Morza* - o czym pisaliśmy wcześniej. Natomiast wysłużonego *Rutkowskiego* w 1976 roku wycofano ze służby. Zainteresowani spodziewali się, że podzieli los *Janka Krasickiego*, ale w 1977 roku zainteresowali się nim szczecińscy płetwonurkowie i odkupili z zamiarem przebudowy na bazę nurkową na czas wypraw na morza południowe. Zlecono wykonanie generalnego remontu stoczni we Władysławowie, należącej do PPiUR „Szkuner”. Oczywiście spodziewane koszty remontu przekroczyły możliwości płetwonurków i znów *Rutkowskiemu* groziła rozbiórka.

Tym razem ratunek przyszedł ze strony PZŻ, który pod koniec lat siedemdzie-

siątych zdecydował o kontynuacji remontu według nowych założeń. Nowy projekt opracował Zarząd Działalności Gospodarczej „Ster” w Gdańsku powołany przez PZŻ. Do 1983 roku trwały prace projektowe i gromadzenie wyposażenia. Dodatkowo opóźnienie spowodowane został też likwidacją ZDG „Ster”.

W ramach remontu podwyższono wolną burtę statku, wykonano nowy, stalowy pokład i nieco podniesiono pokład rufowy. Zlikwidowano pokładówki poza jedną – sterówką – na rufie i przebudowano wewnątrz. Częściowo wymieniono poszycie i wzmocniono stewę dziobową. W 1984 roku kadłub zwodowano, sprawdzono jego szczelność, po czym znów wyslipowano i przez kolejne dwa lata wyposażano.

Jacht wyszedł w pierwszy po odbudowie rejs w lipcu 1986 roku. Na jego pokładzie znaleźli się niepełnosprawni – inwalidzi narządów ruchu. Rejs okazał się wielkim sukcesem i odtąd przez najbliższe lata *Rutkowski* dzielił czas między rejsy szkoleniowe dla młodzieży i rejsy rewali-dacyjne. W 1995 roku zmieniono jego nazwę na *Kapitan Głowacki* dla uczczenia pamięci zmarłego w tym roku znanego działacza, popularyzatora i badacza dziejów polskiego żeglarstwa – Włodzimierza Głowackiego.

Marek Twardowski

1 Niniejszy tekst oparty jest w dużej mierze na artykułach J. Sieńskiego opisujących *Zew Morza*, *Janka Krasickiego* i *Henryka Rutkowskiego*, publikowanych w 1983 roku w tygodniku „Wybrzeże”.

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Czerwiec 1998 r.

1 - W Gdyni otworzył swój oddział MSC (Mediterranean Shipping Company SA) – jeden z największych armatorów kontenerowych. Jego pierwszym szefem został Mikołaj Osiński, sprawujący tę funkcję do dzisiaj.

11 - W Bombaju rozpoczęto złomowanie jeziorowca *Zambrów* (typ B-446), zbudowanego w Szczecinie w 1969 r. na zamówienie PLO. Tego samego dnia w Alangu rozpoczęto złomowanie masowca *Ziemia Krakowska* (typu B-470), zbudowanego w 1971 r. Gdyni.



25 - Do Gdyni zawinął brytyjski lotniskowiec *Invincible* - pierwszy w historii Gdyni okręt tej klasy.



23 - Prezydent Miasta Gdynia Franciszka Cegielska dokonała chrztu nowoczesnego holownika *Heros* (typ H-3000), zbudowanego w Stoczni „Nauta” na zamówienie Przedsiębiorstwa Usług Żeglugowych i Portowych WUŻ w Gdyni. Tego samego dnia w hinduskim Alangu rozpoczęto złomowanie masowca *Uniwersytet Warszawski*, zbudowanego w Danii w 1974 roku.

30 - W Urzędzie Morskim w Szczecinie podpisano akt notarialny powołujący Za-

rząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście SA.

- Z Gdańska wyruszył jacht *Antica* (kpt. Jerzy Wąsowicz) w planowaną na 3 lata wyprawę „Expedition Horn - Alaska 2000”. Po powrocie kapitan nagrodzony został za tę podróż prestiżową nagrodą Rejs Roku.



W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce.

20 lat temu

Czerwiec 1988 r.

3 - Podniesienie bandery i chrzest statku *Dębica* przeznaczonego dla linii śródziemnomorskich (na zdjęciu dyrektor PLO Ryszard Ulanowski wydaje kpt. Józefowi Rybie polecenie podniesienia bandery).



9 - Na wieczną wachtę odszedł kpt. ż.w. Franciszek Szudziński, jeden z najwybitniejszych polskich kapitanów, który swoje pracowite życie poświęcił morzu i Polskiej Marynarce Handlowej. Przeżył 83 lata, 43 spędził na morzu, w tym 31 na mostku kapitańskim.

23 - Opuścił na zawsze swój port macierzysty – Gdynię transatlantyk *Stefan Batory*, sprzedany firmie Erne Compania Maritime SA. 10 czerwca został wykreślony z rejestru polskiej floty.

23 - W Akademii Marynarki Wojennej odbyła się pierwsza promocja słuchaczy po zmianie statusu Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej na Akademię.

25 - Na gdyńskim Bulwarze Nadmorskim odsłonięto pomnik „Tym, co odeszli na wieczną wachtę” dłuta Ireny Lorocho.



W polskich stoczniach zwodowano trawler rybacki i statek dźwigowy.

30 lat temu

Czerwiec 1978 r.

1 - W Stoczni Północnej rozpoczęto obróbkę blach dla pierwszego trawlera-przetwórnicy typu B-407, przeznaczonej dla szczecińskiego „Gryfu”.

1 - W Stoczni „Wisła” zwodowano kuter rybacki *Ust-6*, pierwszy typu KB-21.

16 - Polski statek *Władysławowo* uratował załogę panamskiego statku *Golden Victory*, który zatonał na Oceanie Indy-



skim. 1 osoba zginęła (na zdjęciu uratowani marynarze z ich polskimi wybawcami – drugi z lewej kpt. Cz. Adamowicz, dowódca *Władysławowa*).

29 - W szkockiej stoczni złomowej W. Young rozpoczęto złomowanie drobnicowca *General Sikorski* - pierwszego z serii B-54, który zakończył służbę.

30 - W Stoczni „Wisła” zwodowano kuter rybacki *Fandi* typu KR-24, pierwszy z serii KR-24. Jego amatorem zostało polsko-nigeryjskie przedsiębiorstwo „Nigpol”, które miało prowadzić połowy u afrykańskich brzegów.

W polskich stoczniach zwodowano 2 kontenerowce, 2 drobnicowce, 1 chłodniowiec, 1 masowiec OBO i okręt hydrograficzny. W Portugalii zwodowano 1 chłodniowiec, który potem przeholowano do Polski do wyposażenia.

40 lat temu

Czerwiec 1968 r.

6-8 - Zespół polskich okrętów podwodnych gościł w Murmańsku.



15 - Podczas konferencji prasowej na statku *Mazowsze* poinformowano, że Żegluga Gdańska jako pierwsze przedsiębiorstwo żeglugi przybrzeżnej osiągnęło całkowitą rentowność finansową.



23 - W Świnoujściu otworzono nowo zbudowaną bazę przeładunku węgla.

29 - W Stoczni Gdańskiej zwodowano drobnicowiec *Konin* - pierwszy typu B-442, przeznaczony dla Polskich Linii Oceanicznych.

- W Gdańskiej Stoczni Remontowej złomowano drobnicowiec *Tobruk* - weterana wojennych konwojów, po wojnie przez długie lata pływającego pod banderą PLO.



W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, masowiec, 2 trawlerzy-przetwórnice, badawczy kuter rybacki, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

50 lat temu

Czerwiec 1958 r.

7 - Okręt hydrograficzny *Bałtyk* wyszedł w swój trzeci rejs arktyczny.

10-24 - Wizytę kurtuazyjną w Gdyni złożyła eskadra okrętów szwedzkich w składzie: stawiacz min *Ollsnabben*, baza okrętów podwodnych *Patricia*, fregaty *Magne* i *Mode*, okręty podwodne *Dykaren* i *Svardfiskan* oraz 4 kutry torpedowe.

23 - W zakładach H. Cegielskiego w Poznaniu nastąpił rozruch pierwszego zbudowanego tam silnika okrętowego polskiej konstrukcji.

29 - W gdyńskim porcie podniesiono polską banderę na wydzierżawionym od radzieckiej marynarki wojennej niszczycielu *Wicher*.



- W pierwszy rejs, do portów Ameryki Północnej, wyszedł drobnicowiec *Fryderyk Chopin* (typu B-54). Pod polską banderą pływał tylko kilka miesięcy - w marcu 1959 r. sprzedano go pod banderę Chińskiej Republiki Ludowej.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, 2 trawlerzy burtowe, 2 kutry rybackie i trałowiec bazowy.

60 lat temu

Czerwiec 1948 r.

15 - Po raz pierwszy do Polski przybył drobnicowiec *Kościuszko*, rok wcześniej przydzielony Polsce w ramach reparacji wojennych.

23 - Podniesiono polską banderę na żaglowcu *Iskra* zwróconym Polsce przez Anglików po latach wojennej służby i po remoncie.

26 - Rada Ministrów wydała uchwałę uznającą Morski Instytut Rybacki za placówkę naukowo-badawczą.

29 - Rozpoczął służbę przybrzeżny statek pasażerski *Diana* - dawny *Preussen*, zatopiony pod koniec wojny u ujścia Wisły, podniesiony i wyremontowany.

70 lat temu

Czerwiec 1938 r.

20 - W Emden podniesiono polską banderę na lugrze *Korab I* zbudowanym na zamówienie polskiego rządu w stoczni J. L. Meyer w Papenburgu. W 4 dni później lugier zawinął do Gdyni.



80 lat temu

Czerwiec 1928 r.

5 - Żaglowiec szkolny PMW *Iskra* wyruszył w pierwszy rejs szkolny.

- Do służby weszły przybrzeżne statki pasażerskie *Jadwiga* i *Wanda*, zbudowane w brytyjskiej stoczni Jarro w Newcastle dla Żeglugi Polskiej.

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

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.



Niemieccy kamikadze

6 czerwca minęła kolejna rocznica lądowania w Normandii, wydarzenia, które oznaczało początek końca drugiej wojny światowej. W obronie przed największą operacją desantową w historii świata, Kriegsmarine zachęcało dowódców U-Bootów do samobójczych misji.

„Nieprzyjaciół rozpoczął inwazję na Europę; tym samym wojna weszła w fazę decydującą. Powodzenie desantu anglo-amerykańskiego oznaczałoby stratę rozległych obszarów o neuralgicznym znaczeniu dla naszej gospodarki wojennej i bezpośrednie zagrożenie naszych

Lądowanie aliantów w Normandii było największą w historii świata operacją desantową.



Żądam przeto od was działań w najszerszym zakresie i zapomnienia o, skądinąd ważnych, środkach ostrożności. Każda jednostka, którą nieprzyjaciel może wykorzystać do celów desantu, winna stać się obiektem ataku wszystkimi dostępnymi środkami, nawet kosztem ryzyka utraty własnego okrętu. Każdy zabity żołnierz nieprzyjaciela i każda sztuka nieprzyjacielskiej broni, zniszczonej zanim dojdzie do lądowania, zmniejsza szansę jego zwycięstwa. Wiem, że wy, wypróbowani w najcięższych bitwach marynarze okrętów podwodnych, jesteście ludźmi, na których w tej krytycznej sytuacji mogę w pełni polegać."

Tak do dowódców i załóg U-Bootów zwrócił się głównodowodzący Kriegsmarine Karl Dönitz na wieść o lądowaniu aliantów w Normandii 6 czerwca 1944 roku. Niemiecki admirał zdawał sobie sprawę z powagi sytuacji. Z jego rozkazu jasno wynika, że nie miał złudzeń co do tego, że jeśli Niemcom nie uda się powstrzymać inwazji, los III Rzeszy będzie przesądzony. Do walki z lądującymi oddziałami aliantów postanowił więc rzucić wszystko czym wówczas dysponował i to bez względu na cenę, jaką jego podkomendni będą musieli za to zapłacić.

Dziewięć przeciw pięciu tysiącom!

Lądowanie na plażach Normandii otrzymało kryptonim „Overlord”. Morską fazę operacji nazwano „Neptune”. Do jej realizacji alianci skierowali ogromne siły. W akcji brało udział 4126 statków transportowych i 1213 różnego rodzaju okrętów wojennych, a do osłony floty inwazyjnej skierowano ogromne siły powietrzne. Niemal każdy skrawek Kanału La Manche był nieustannie patrolowany przez kilkaset samolotów.

Wszystkie te środki ostrożności przedsięwzięto w obawie przed niemieckim kontratakiem z morza, a ściślej przed atakiem spod wody. Siły nawodne III Rzeszy praktycznie bowiem, w tej fazie wojny, już się nie liczyły. I choć Niemcy mieli w rejonie lądowania ponad 200 okrętów (jednak tylko 5 niszczycieli, resztę stanowiły trałowce i dozorowce) alianci najbardziej obawiali się właśnie U-Bootów.

Czy słusznie? To prawda, że w połowie 1944 roku Kriegsmarine dysponowała jeszcze ponad 400 okrętami podwodnymi. Wydaje się, że to dużo, jednak w rzeczywistości jedynie mniej niż połowa z nich zdolna była do podjęcia wal-

najważniejszych zagłębi przemysłowych, bez których kontynuowanie wojny jest niemożliwe. Nieprzyjaciel jest najsłabszy w chwili lądowania; należy zatem zrobić wszystko, by uderzyć nań w tym właśnie momencie i zadać mu takie straty, by raz na zawsze odechciało

mu się próbować kolejnego lądowania. Co więcej, tylko wtedy będziemy mogli postać na front wschodni siły, których tam brakuje.

Marynarze U-Bootów! Również i od was – dziś bardziej niż kiedykolwiek – zależy przyszłość narodu niemieckiego.

Cisza po rozkazie



Herbert Werner, jeden z tych dowódców U-Bootów, który nie miał złudzeń co do rzeczywistego znaczenia rozkazu Dönitza.

ki. Reszta odbywała rejsy próbne, stała w stoczniach albo używana była do ćwiczenia nowych załóg.

Na dodatek, obsesyjny niemal lęk Hitlera przed desantem na Norwegię i Danię spowodował, że w chwili rozpoczęcia inwazji na Normandię większość U-Bootów znajdowała się z dala od strategicznego akwenu. Najbliżej, w bazach usytuowanych na zachodnich wybrzeżach Francji, tj. w Breście, Lorient, St. Nazaire i w La Pallice, stacjonowało jedynie 49 okrętów. Jak skrupulatnie wyliczają historycy, z tej skromnej liczby jedynie 36 gotowych było do natychmiastowego wyjścia w morze.

36! W porównaniu z siłami aliantów to prawie nic. Na dodatek, biorąc pod uwagę sam rejon inwazji, czyli płytkie wody Kanału La Manche, z natury niebezpieczne dla okrętów podwodnych, liczba ta musiała jeszcze stopnieć do zaledwie 9 jednostek, bo tylko tyle U-Bootów wyposażonych było w tzw. „chrapy” - długie rury, za pomocą których pływający na głębokości peryskopowej okręt podwodny mógł pobierać powietrze i odprowadzać spalinę. Dzięki nim można było płynąć pod wodą z użyciem silników Diesla i uniknąć wynurzenia w celu załadowania baterii akumulatorów. Mogły zatem dłużej niż do tej pory przebywać pod wodą. I choć nie było to jeszcze wówczas urządzenie doskonałe, to jednak jedynie ono dawało U-Bootom jakąś szansę na przeżycie. Reszta okrętów skazana była na zagładę.

Morale załóg U-Bootów w dniu alianckiej inwazji, choć nadal wysokie, dalekie było od entuzjazmu z pierwszych lat wojny. Niemieckie okręty podwodne nie mogły już liczyć na łatwe łupy. Alianci nauczyli się z nimi walczyć. Mniej więcej od 1943 roku U-Booty nie były już „myśliwymi” ale „ściganymi”. Z ok. 40 tys. marynarzy służących w niemieckiej broni podwodnej, wojnę przeżyło zaledwie kilka tysięcy. To najwyższy wskaźnik strat wśród wszystkich rodzajów sił zbrojnych III Rzeszy. Jeden z tych co mieli szczęście przeżyć, dowódca U-415 i U-953, Herbert Werner tak wspomina swoją reakcję, kiedy dowiedział się, jaką rolę wyznaczyło Kriegsmarine U-Bootom w wypadku desantu aliantów:

„Rozkaz dowództwa jest krótki i dokładny: *„Atakować i topić flotę inwazyjną, w ostateczności niszcząc okręty przeciwnika taranując je”*.

W sali panowała grobowa cisza. Piętnastu kapitanów, wszyscy doświadczeni dowódcy U-Bootów, wprost nie mogli uwierzyć, że to, co właśnie usłyszeli (z ust dowódcy – red.), jest prawdą. Prawdziwe szaleństwo. Walczyliśmy z determinacją, by wyjść z walki z życiem i zachować sprawność naszych okrętów przez całe miesiące kłesk i rosnących strat. Teraz tych niewielu z nas, którzy

zostali przy życiu, dowództwo rozkazywało poświęcić, zapominając o konieczności prowadzenia dalszej wojny. Śmieszne było użycie okrętu podwodnego do tego, co powinny zrobić jego torpedy. Czy samobójstwo było celem, do którego tak długo nas przygotowywano? Czy to tylko próżny gest najwyższej chwały i satysfakcji, który pozwalano nam zabrać do naszych małych grobów? Kiedy odzyskałem jako taką równowagę, zapytałem naszego kata:

- Panie komandorze, czy to oznacza, że musimy taranować przeciwnika nawet wtedy, kiedy będziemy mogli wrócić do portu i pobrać nowe torpedy?

- Tak brzmi rozkaz. Oznacza on, że należy taranować. To są instrukcje, które kazano mi wam przekazać. Panowie, muszę być szczery, możecie po prostu nie mieć już drugiej szansy ataku.

Dlatego nakazano całkowity atak, nawet jeśli będzie on oznaczał rozmyślne samozniszczenie.

Wszystko zatem było jasne. Rozkaz nie pozwalał na żadną dowolną interpretację i nie zostawiał nam wyboru co do wykonywania niemieckiej wersji poświęcenia japońskich kamkadze.”

Rozkaz to rozkaz. Z U-Bootów stacjonujących we francuskich bazach Niemcy uformowali grupę o nazwie „Landwirt”. W jej skład weszło 36 okrętów, w tym zaledwie 8 wyposażonych w „chrapy”. W na-



Fotografia zdobytego na dwa dni przed inwazją U-505. Symbolicznie zapowiada klęskę U-Bootów. Dzisiaj okręt oglądać można w muzeum w Chicago.

stępnym dniach dołączyło do nich 7 innych jednostek wyposażonych w to urządzenie. W sumie przeciw największemu desantowi morskiemu w dziejach świata III Rzesza wystawiła 43 okręty podwodne, w tym jedynie 15 z „chrapami”.

Nieudany „Nokaut”

Alianci nie dali dowódcom U-Bootów szans na wykonanie szaleńczego rozkazu. W ciągu zaledwie czterech dni, od 7 do 10 czerwca, zatopili 5 okrętów grupy „Landwirt”. Wieczny spoczynek na dnie morza znalazło wraz z nimi ponad 200 marynarzy. Brytyjskie samoloty uszkodziły dalszych 5 U-Bootów, zmuszając do powrotu do baz. Wszystkie wymienione jednostki nie miały „chrap”. Powietrzne patrole aliantów uniemożliwiły praktycznie dalsze działanie „bezchrapowych” U-Bootów z grupy „Landwirt”. 13 czerwca wszystkie zostały wycofane do swoich macierzystych portów.

Dönitz miał nadzieję, że większe sukcesy odniosą okręty wyposażone w „chrapy”. Dał temu wyraz nadając grupie kryptonim „Nokaut”. Choć zanotowała pewne sukcesy, w sumie jej działanie nie dało spodziewanego w nazwie efektu.

U-Bootom udało się zatopić zaledwie 8 jednostek pływających – 3 okręty o łącznej wyporności około 3 tys. ton oraz 5 frachtowców o łącznym tonażu 25 tys. BRT i uszkodzić 1 okręt wojenny i 2 statki transportowe. To bardzo skromny rezultat, jeśli się weźmie pod uwagę ogrom alianckiej floty inwazyjnej. Tym bardziej gorzki, że okupiony stratą 3 U-Bootów i 150 marynarzy.

Choć nikt z dowództwa Kriegsmarine nie miał już w tym momencie złudzeń, że akcja U-Bootów nie ma większego sensu, próbowano jeszcze ratować sytuację sięgając po okręty rozlokowane w południowej Norwegii. I one także dostały do wykonania płomienny rozkaz:

„Atakować flotę inwazyjną nie oglądając się na nic. Każda jednostka nieprzyjaciela biorąca udział w desancie, nawet jeśli ma na pokładzie powiedzmy, pięćdziesięciu żołnierzy lub jeden czołg, jest celem wymagającym zmasowanego ataku U-Bootów i ma być zaatakowana nawet za cenę ryzyka straty własnego okrętu podwodnego. Kiedy w grę wchodzi możliwość ataku na flotę nieprzyjacielską, nie zwracajcie uwagi na zagrożenie, jakie stwarzają płytkie wody, pola minowe, nie miejcie żadnych wahań. Każdy zabity żołnierz nieprzy-

jaciela i każda sztuka nieprzyjacielskiej broni zniszczona, zanim dojdzie do lądowania, zmniejsza szanse jego zwycięstwa. Ale U-Boot, który w czasie desantu zada wrogowi jakiegokolwiek straty, spełni tym samym swój najwyższy obowiązek i udowodni, że istnieje nie na próżno, nawet gdyby nie miał osiągnąć niczego więcej.”

Ale i U-Booty z Norwegii na niewiele się zdały. Z jedenastu okrętów alianci zdołali zatopić aż siedem. I to zanim jeszcze udało im się dotrzeć w rejon inwazji. Do Francji dotarły zaledwie 4 U-Booty wyposażone w „chrapy”. W głębinach śmierć znalazło kolejnych 350 marynarzy. Efektem działalności czterech „norweskich” jednostek było zatopienie jednego okrętu i jednego statku.

Sumienie Dönitza

Pod koniec czerwca 1944 roku było już oczywiste, że aliancka inwazja zakończyła się sukcesem. Nie mogła tego zmienić ani rozpaczliwa próba zaatakowania desantu przez niemieckie niszczyciele, ani brawurowe działania miniaturowych okrętów podwodnych – od jednego z nich uszkodzony został polski krążownik *Dracon*, ani nawet dalsze działania U-Bootów. Pod koniec sierpnia 1944 roku, w związku z postępowaniem alianckiej ofensywy lądowej, niemieckie okręty podwodne zostały zmuszone do opuszczenia swoich baz we Francji.

„I tak kończy się walka U-Bootów w Kanale La Manche, w którym znów uspaniałe się spisał stary dobry duch bojowy broni podwodnej. Ogólny obraz działań pokazuje nam, że akcja ta, wbrew wszystkim uprzednim obawom i pojawiającym się na bieżąco wątpliwościom, była słuszna i w nadzwyczaj trudnych warunkach przyniosła nam dobre rezultaty przywprawdzie ciężkich, ale jednak możliwych do zaakceptowania stratach (podkreślenie - red). *Uderzyła ona w zaopatrzenie nieprzyjaciela nawet jeśli nie w sposób decydujący, to jednak dotkliwy, odciążający przez to nasze oddziały walczące na lądzie.”* - tak zapisał w dzienniku działań wojennych, 15 września 1944 roku, admirał Dönitz. Po latach, przytaczając ten fragment swoich ówczesnych odczuć, we wspomnieniowej książce, w żaden sposób go nie skomentował.

Lektura publikacji Dönitza zatytułowanej „10 lat i 20 dni” daje podstawy, by twierdzić, że admirał miał pełną świadomo-

ść beznadziejności podejmowanych przez Kriegsmarine, a w szczególności U-Booty, działań wobec operacji „Neptune”. Podejmował je jednak z uporem graniczącym z fanatyzmem.

Według najdokładniejszych i najbardziej chyba wiarygodnych szacunków dokonanych przez jednego z najwybitniejszych znawców historii niemieckiej floty wojennej w czasie drugiej wojny światowej Jurgena Rohwera, od momentu rozpoczęcia alianckiej inwazji do końca sierpnia 1944 roku, operujące z Francji i Norwegii U-Booty, zatopiły w sumie 26 alianckich jedno-



Głównodowodzący Kriegsmarine Karl Dönitz wysyłał U-Booty na samobójcze misje.

stek pływających – w tym 14 statków o pojemności ok. 60 tys. BRT i 12 okrętów wojennych o łącznym tonażu 13 tys. ton. To żałosnie mało w porównaniu z liczbą jednostek wchodzących w skład floty inwazyjnej liczącej, przypomnijmy, ponad 5 tys. statków i okrętów.

Liczby te stają się jeszcze bardziej żałosne, kiedy zestawia się je z faktem, że mniej więcej w tym samym okresie na dnie spoczęło w sumie 20 U-Bootów z około tysiącem marynarzy na pokładach. Do listopada 1944 roku straty te wzrosną do 72 jednostek obsadzonych przez około 3, 5 tys. ludzi.

Czy Karl Dönitz miał prawo wysyłać ich wszystkich na niemal pewną śmierć? Czy były to straty, jak sam mówi, możliwe do zaakceptowania? Odpowiedź na to pytanie obciąża jego sumienie.

Tomasz Falba

Szukając

Fata Morgany



70 lat temu,
w czerwcu 1938 roku
„Morze” pisało:

Kwitnąć na tranie

(...) Wychodzimy z kawiarni, wyproszeni gaszonymi światłami. Idziemy w głąb ulic gdyńskich, którymi, pamiętam, to tak niedawno, brnęło się ongiś w piasku. Snujemy marzenia żarliwe. Jak to wzmógłony polski ród rybaczy zapuszczać się będzie coraz bardziej w morze. Jak to polskie lugry i traulery rybackie pójdą na Islandię, na Morze Barentsa, po Grenlandię, na Marokańskie wody, jak wracać będą ładowne wielkim skarbem mórz. Jak dzieciaki będą kwitły na tranie zdobywanym przez nas samych, jak nie będziemy jedli innego śledzia niż z własnego połowu, jak zaopatrywać będziemy w śledzie Czechosłowację, Węgry, Rumunię... (...) Już teraz przemysł pomocniczy morski zatrudnia dziesięć tysięcy rodzin. Dwadzieścia wędzarni dymi na wybrzeżu, powroziarnie, sieciarnie, fabryki konserw, warsztaty reperacyjne mają zajęcie.

Beczka – na przykład... Beczka śledziowa, to całe poważne zagadnienie, nad

którym głowiliśmy się kilka lat. Beczka dychtowna, a nie ciężka, wzdłuż, a nie w poprzek słoje cięta, nie zgniatalna i nie przepuszczalna. Trzeba na nią brać drobnoślojowy wolno rosnący świerk, taki jaki rośnie na skałach Finlandii i Szwecji. Co tu gadać, sporośmy napaskudzili, całe transporty się psuły. (...)

**(„Powstanie rybackiej Gdyńi”,
Melchior Wańkowicz)**

Ziemia nieznaną

(...) Ostatnio dwie wyprawy, jedna pod kierunkiem Duńczyka Lauge Kocha, druga dowodzona przez Norwegów, zamierza udać się... na zbadanie tych nieznanych stron. Wyprawa duńskiego geologa

zasługuje na szczególną uwagę. Nie zadowolili się ona dokonaniem zdjęć lotniczych Kraju Peary’ego. Będzie nadto usiłowała potwierdzić istnienie słynnych wysp Fata Morgana, które mają się ciągnąć wzdłuż wybrzeża Kraju Peary’ego w kierunku Szpicbergu.

Było to po raz pierwszy w maju roku 1907, kiedy pułkownik J. F. Koch, kierownik misji kartograficznej, oświadczył, że spostrzegł u wybrzeży Grenlandii długie pasmo ziemi dotychczas nieznaną. Niedługo potem duński badacz Peter Freuchen potwierdził to spostrzeżenie. (...)

Wyprawa norweska śledzi ze szczególnym zainteresowaniem poszukiwania Lauge Kocha wysp Fata Morgana. Jeśli istnienie ich zostanie przez duńskich badaczy potwierdzone, to należy się spodziewać, że Norwegowie będą próbowali wylądować na tej nowej ziemi, aby rozpocząć tam pierwsze obserwacje naukowe. (...)

Przyp. Redakcji. W ostatniej chwili otrzymujemy wiadomość, podaną przez agencję Europapress, że lot dokonany w dniu 16 maja przez Lauge Kocha, pozwolił stwierdzić, iż Wyspy Fata Morgana nie istnieją. (...)

**(„Badanie Dalekiej Północy”,
André Chastain)**

Mew kwilenie

(...) Po całorocznym, wyczerpującym trudzie pracy, w ciasnych murach miast,

w dusznych izbach biur, warsztatów i fabryk – pierś chce odetchnąć pełnym, głębokim oddechem, wzrok chce pomknąć swobodnie w dal bez zapór, bez barykad i krat, bez szarżyny murów i stroskanych, przedwcześnie postarzałych twarzy, - wtedy, jakoś bezwiednie, niepokojąco i urokliwie wypływa na usta słowo – morze... Tak – morze! Tylko morze dać jest w stanie to, co jest przedmiotem nieraz skrytych, nienazwanych, nieświadomych tęsknot. Szeroki oddech przestrzeni, błękitność dali, lotność i wdzięk, ogrom ciszy i gniew żywiołu, gonitwę nieustanną fal i mew chybkich kwilenie – zapomnienie trudów i trosk, zagubienie się w ciszy, ogromie i błękitcie... Nieporównane, ożywcze, kojące morze! (...)

Przed nami roztoczą swe tonie: błękitny Adriatyk, słoneczne Morze Czarne, rodzimy, kochany Bałtyk... (...)

Uczestnikiem obozu może być każdy członek LMK (Ligi Morskiej Kolonialnej – red.) należący do organizacji przynajmniej 6 miesięcy, który swym zdrowiem nie zagraża otoczeniu. (...)

(„Zbliża się czas odpoczynku”)

Linia emigracyjna

Dla Towarzystwa Okrętowego Gdyńskie – Ameryka wykańczane są dwa statki transatlantyczne, które mają obsługiwać linię południowo-amerykańską. Je-

den z tych statków, który ma nosić nazwę „Sobieski”, budowany jest w stoczni angielskiej New Castle On Tyme. (...) Drugi statek „Chrobry”, budowany w stoczni duńskiej Nakskow, będzie spuszczonej na wodę z początkiem przyszłego roku. (...) Każdy z nich będzie mógł zabrać oprócz 250 osób załogi około 1.100 pasażerów, gdyż będzie miał 45 pomieszczeń dla pasażerów I. klasy, 250 miejsc w klasie turystycznej i 800 miejsc w klasie trzeciej – emigracyjnej. Duża ilość miejsc emigracyjnych tłumaczona jest tym, że linia południowo-amerykańska jest przede wszystkim linią emigracyjną. (...)

(„Kronika gospodarcza”)

60 lat temu,
w czerwcu 1948 roku
„Morze” pisało:

Moment dla zacieśniania

W dniach 14 – 15 maja br. gościła na Wybrzeżu delegacja rządu czecosłowackiego z min. spraw zagranicznych Wl. Clementisem i min. komunikacji Petrem na czele. (...) Port wojenny witał przedstawicieli bratniego czecosłowackiego narodu honorowym salutem dział „Błyskawicy”. Wzruszenie malujące się na twarzy min. Clementisa podczas wstępowania na pokład polskiego okrętu wojennego przy huku salw armatnich, świadczyło o tym, że moment ten posiada przełomowe znaczenie dla pozbawionej dostępu do morza Czechosłowacji. (...)

Wielu z gości po raz pierwszy znalazło się na morzu i to na okręcie wojennym. Nic też dziwnego, że tęskna melodia hymnu, żegnającego oddalający się coraz bardziej okręt, wzruszyła zrównoważonych i na ogół mało sentymentalnych Czechosłowaków. (...) W odpowiedzi min. Clementis, podziękował w krót-

kim przemówieniu za gorące przyjęcie, podkreślając doniosłość tego momentu dla dalszego zacieśnienia przyjaźni obu bratnich narodów i współpracy gospodarczej, która jest najtwardszą zaporą dla historii wojennej mocarstw zachodnich. (...)

(„Wspólne >okno na świat<”, Józef Wójcicki)

Jużes mój!

(...) – Dziesięć w prawo! – Celowniczy nanosi poprawkę starannie celując. Nowy huk, a za kilka chwil wprawdzie w kierunku celu, lecz za blisko, wykwitła fontanna wody. Znowu następuje popraw-

ka odległości. Powtarzają się czynności ładowania. Wystrzał, ponownie obserwujemy morze wokół celu. Pocisk pada, tym razem za daleko. (...)

Działo załadowano na nowo.

- Teraz jużes mój – mruczy pod nosem bosman Ruszkowski. Poprawia jeszcze raz odległość, kontroluje przyrządy. Wystrzał targa powietrzem a okręt drży od huku kołysząc się na fali.

- Jest! W celu! – padają okrzyki stojących w pobliżu marynarzy. To załoga wolna od służby obiegła kiosk. Strzela przecież „ich” bosman! Ze „Sępa”! Nie może więc nie trafić! (...)

W godzinę później cichną Diesle, wchodzimy do basenu, gdzie na elektrycznych motorach robimy zwrot, aby zacumować na starym miejscu u nabrzeża. Po chwili „Sęp” odpoczywa już po rejsie, kołysząc się leniwie. Jutro znowu wyjdzie na dalsze ćwiczenia.

(„ORP >Sęp< na strzelaniu”, W.)

Opr. Czesław Romanowski

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

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

*Opowieści
Mórz Popołudniowych*

Kawa u Pana Tadzieńka

Andrzej Perepeczko



To był naprawdę sakramencko długi rejs. Zresztą na tym statku żaden rejs nie mógł być krótki. Wynikało to z jego specjalnej charakterystyki, można bowiem było powiedzieć o nim to lub owo, ale nawet największy łgarz nie odważyłby się twierdzić, że jest on nowoczesny i szybki.

Pływanie na nim nie należało do najłatwiejszych, ale jakoś można się było przyzwyczaić. Pływałem kiedyś zresztą, w latach swej wczesnej i dość burzliwej młodości, ze starym marynarzem, który służył w carskiej flocie jeszcze przed pierwszą wojną światową i który – gdy było trudno i ciężko – twierdził nie bez racji „prywykniesz, nu kak nie prywykniesz, padochniesz” i który zawsze w swym długim życiu wybierał tę pierwszą możliwość.

Tuż przed wyjściem w morze z Gdyni, zamustrował na statek nowy trzeci mechanik, którego jakoś nikt ze starej załogi nie znał.

Rejs jak rejs. Ani lepszy ani gorszy od wielu innych, poprzednich i następnych. Statek telepał się powolutku, stopowaliśmy od czasu do czasu w morzu z racji dość częstych awa-

rii wyranżerowanego silnika, a na pokładzie, nie mówiąc o kabinach, czy tym bardziej o maszynowni, było coraz cieplej, jako że płynęliśmy na Południe.

Już po kilku dniach nowy trzeci mechanik okazał się bardzo sympatycznym facetem, a że daleko mu było do milczka, poznaliśmy dość dogłębnie jego bardzo burzliwą przeszłość.

Czego tam nie było? I wywózka na roboty do Niemiec, gdzie pracował na wsi u bauera i jakaś mocno skomplikowana ucieczka z powrotem do Generalnej Guberni i ponowna łapanka uliczna i znowu wyjazd do Niemiec, tym razem do obozu. I znowu ucieczka – udana – do Szwajcarii. Koniec wojny zastał go bodaj w Marsylii, potem służba w Legii Cudzoziemskiej, pobyt na Madagaskarze, gdzie – jak wspominał z lubością – żyją najpiękniejsze dziewczyny, wreszcie pływanie na stateczkach rybackich poławiających krewetki na Oceanie Indyjskim.

W tym życiorysie wszystkiego było pełno, może nawet trochę za pełno, ale Tadeusz – bo tak nasz nowy trzeci miał na imię – umiał o wszystkim tak barwnie opowiadać, że darowaliśmy mu drobne nieścisłości.

- Nawet jeżeli to wszystko nie jest całkiem prawdziwe, to zgrabnie wymyślone – stwierdził autorytet statkowy, drugi mechanik, zwany Ildefonsem Drugim, jako że nosił to przydługie imię. Dodatek Drugi oznaczał, że mimo naszej do niego sympatii i szacunku, Ildefonsem Pierwszym pozostaje Mistrz Konstanty Ildefons Gałczyński, w tamtych latach bardzo znany i ceniony poeta od „Zaczarowanej dorożki” i „Zielonej Gęsi”.

Nasz Ildefons Drugi był człowiekiem ze wszech miar solidnym i w swojej solidności traktował wszystko na serio, podobnie jak podchodził do każdej wykonywanej pracy. Po części usprawiedliwiał go fakt, że pochodził z okolic Poznania. Mimo to lubiany był przez całą załogę dla swej koleżeńskości i okazywanej podwładnym życzliwości.

Miał też nasz Drugi cechę, która raz jest zaletą, ale w innej sytuacji bardzo łatwo okazuje się poważną wadą. Otóż zwykł był mówić zawsze tylko to, co myślał, bez względu na sytuację i rozmówcę.

Wracajmy jednak do Tadeusza, który wkrótce otrzymał sympatyczne skądinąd przezwisko „Pan Tadzieniek”. Otóż już w drugim tygodniu długiego rejsu zapanował na statku zwyczaj, że wolni od wachty czy dejmanki, co miało miejsce zazwyczaj po kolacji, zbieraliśmy się w kabinie Trzeciego.

Kabina ta, jakimś dziwnym przypadkiem czy zgoła przez pomyłkę konstruktora, projektującego przed laty nasz statek, był największą z kabin oficerskich, choć miała nieco skomplikowany kształt. Stwarzało to jednakże jakiś nastrój odmienności, nastrój odejścia od standardowego schematu.

Na domiar Trzeci przystroił kabinę w kilka ponętnych obrazków dziewczyn, co nie było zresztą niczym szczególnym w marynarskich kabinach, a także fotografiami pięknych zimowych pejzaży, które musiał przynieść ze sobą na statek, bo takich obrazów jako żywo nigdy na naszym statku nie było.

Czy zatem nasze zebrania w Tadeuszowej kabinie były spowodowane jej wielkością czy jej innością, czy wreszcie rozlicznymi opowieściami – monologami gospodarza, nie wiadomo, ale na pewno nikt się nie nudził.

Każdego kto wchodził do kabiny Trzeciego witało pytanie gospodarza:

- Kawa czy herbata?

Tu trzeba wyjaśnić, że Pan Tadzieniek był wielkim amatorem i znawcą wszelkich napojów, począwszy od koniaków,

likierów i win, a kończąc na rozmaitych sokach, ale najwyżej cenil kawę i stawiał ją na pierwszym miejscu wśród wszystkich napojów jakie ludzkość wymyśliła od początku świata.

- Jeden z moich sławnych praprzodków, Kalif Harun Ad Raszid, ten od „Baśni z Tysiąca i jednej nocy” - stwierdził Trzeci w czasie któregoś ze zgromadzeń w jego kabinie - też uważał kawę za najlepszy z napojów. I słusznie.

- Pański przodek? Mahomet? - zdziwił się Drugi, który jako rasowy mechanik cenil przede wszystkim ścisłość. - To on miał potomstwo?

- Z prawego łoża niestety tylko córkę, pospieszył z wyjaśnieniem, bez zmruczenia oka, Pan Tadzieniek, - ale mam podstawy sądzić, że pozostawił sporo synów z nałożnic, zanim powrócił na łono Allacha. I właśnie od najstarszego z nich pochodzę. W prostej zresztą linii.

- Hm - mruknął Drugi wyraźnie nieukontentowany - A gdzie się pan, panie Trzeci, urodził?

- Ja? - Trzeci jakby się zastanawiał - oczywiście w Łodzi, ale moi przodkowie przywędrowali do Polski razem z Tatarami, bodajże w XIII wieku.

- Z Tatarami?

- Tak - ciągnął dalej Pan Tadzieniek - Dżyngis Chan był potomkiem Harun Ad Raszida i moim praprapra... i tak dalej.

Takie i podobne rozmowy toczyły się w gościnnej kabinie Trzeciego, podczas gdy on parzył kawę, bo najczęściej ten właśnie napój wybierali goście.

A trzeba przyznać, że robił to z dużym znanstwem i wielkim zaangażowaniem. On nie parzył kawy, on tę czynność wręcz celebrował. Po pierwsze - nie splamił się nigdy mieleciem kawy w młynku, czy to takim z korbką „młynku Babuni” czy też elektrycznym. Tadeusz najpierw starannie dobierał ziarna z rozmaitych woreczków czy pudełek lub puszek, następnie odmierzał sobie tylko znane proporcje, wsypywał wszystko do archaicznego moździerza a potem długo i starannie tłukł mieszankę ziaren na proszek. A właściwie nie na proszek a wręcz na pył.

- Pierwsza rzecz to dobór odpowiedniego składu mieszanki - pouczał cierpliwie zebranych. - Wszystko zależy od pory roku, temperatury, pory dnia czy wreszcie ciśnienia barometrycznego. Najważniejszy jest wybór metody, jak zwykł był mawiać mój protoplasta Sokrates, przyrządzając kawę w swojej beczce w Atenach.

- A mówił pan, że Harun jakiś tam - nie wytrzymał Drugi - a poza tym kawy zaczęto używać dopiero w średniowieczu, więc ani Harun jakiś tam, ani Sokrates...

- Po pierwsze, Sokrates był moim przodkiem po kądzieli, z linii matki - wyjaśnił spokojnie Tadeusz. - A po drugie, ostatnie wykopaliska dostarczyły dowodu, że kawę znano już w starożytności. Co prawda, zdania archeologów są podzielone, jedni uważają, że znalezisko w ruinach starogreckich koło Delf to ziarno kawy, inni, że to bobek kozii. Były propozycje, złożone przez poważnych ekspertów z profesorskimi tytułami, żeby spróbować zaparzyć na znalezisku napój i sprawdzić efekt organoleptycznie, ale uznano, że jest ono zbyt cenne, żeby znis-

czyć przez pokruszenie. Poza tym były wątpliwości, czy przez prawie trzy tysiące lat to ziarno kawy - bo ja uważam, że to kawa - nie straciło swych wartości zapachowych i smakowych.

Jako się rzekło, parzenie kawy w Tadeuszowej kabinie odbywało się z całym, uroczystym ceremoniałem. Oprócz bowiem zabytkowego moździerza i tłuczka, miał nasz Trzeci cały komplet czarek, dzbanuszków i rondelków. Każdy na inną okazję, każdy do innego sposobu przyrządzania kawy. A więc po grecku czy włosku ze szklanką lodowatej czy mineralnej wody do popijania, a więc po brazylijsku z kilkukrotnym naparzaniem, a więc przede wszystkim po arabsku.

- Panowie - powiedział kiedyś Pan Tadzieniek, gdy z wolna smakowaliśmy jakąś kolejną aromatycznie pachnącą mieszankę - muszę zrobić dla was kiedyś kawę cud, która mnie przed laty postawiła na nogi w bardzo trudnej sytuacji życiowej.

- Co to za kawa? - zapytał któryś z nas.

- Zupełnie specjalna. Teraz, niestety, nie mogę jej przygotować, bo brak mi odpowiednich ingrediencji, ale jak zajdziemy do Adenu po paliwo, to spróbuję je zdobyć. I wtedy zrobię taką prawdziwą arabską KAHWĘ. To będzie KAHWA PARTY.

W Adenie Trzeci dotrzymał słowa. Znikł na kilka godzin w arabskiej dzielnicy, w Kraterze, skąd wrócił z torbą wypchaną małymi tajemniczymi paczuszkami.

• • •

Po wyjściu w morze zebrało się nas pięciu w Tadeuszowej kabinie. Ten rozpoczął jeszcze bardziej niż zazwyczaj uroczyste obrządki. Najpierw długo i starannie dobierał ziarenka kawy z kilku różnych paczuszek. Odmierzał je, wachał, oglądał dokładnie pod słońce i ze słońcem, wreszcie wysypał do moździerza.

Gdy ziarna były już dokładnie utłuczone i po kabinie rozszedł się aromatyczny zapach bijący z kawowego pyłu, dosypał z kilku tajemniczych woreczków i słoików po odrobinie rozmaitych proszków. Zmieszał to wszystko bardzo starannie, wysypał do miedzianego naczynia z długą drewnianą rączką i postawił na elektrycznej maszynie.

Patrzyliśmy jak zahipnotyzowani na odbywające się na naszych oczach kawowe, a ściślej KAHWOWE misterium.

- Właściwie powinienem gotować na ogniu z suszonego łajna wielbłądów - usprawiedliwiał się Pan Tadzieniek. - Nawet miałem zamiar przynieść trochę z Adenu, bo dopiero wtedy kahwa przechodzi dymem z ogniska i nabiera dodatkowego aromatu, ale ze względów bezpieczeństwa przeciwpożarowego na statku zrezygnowałem, choć przyznam, z żalem.

- I dobrze - westchnąłem w duchu, myśląc o aromacie, którym by musiała przejść w takim wypadku kahwa.

- Koleś, ale jak na nas sześcio, to tej kahwy trochę przymało - Radio krytycznie ocenił dość skromną istotnie pojemność miedzianego naczynia.

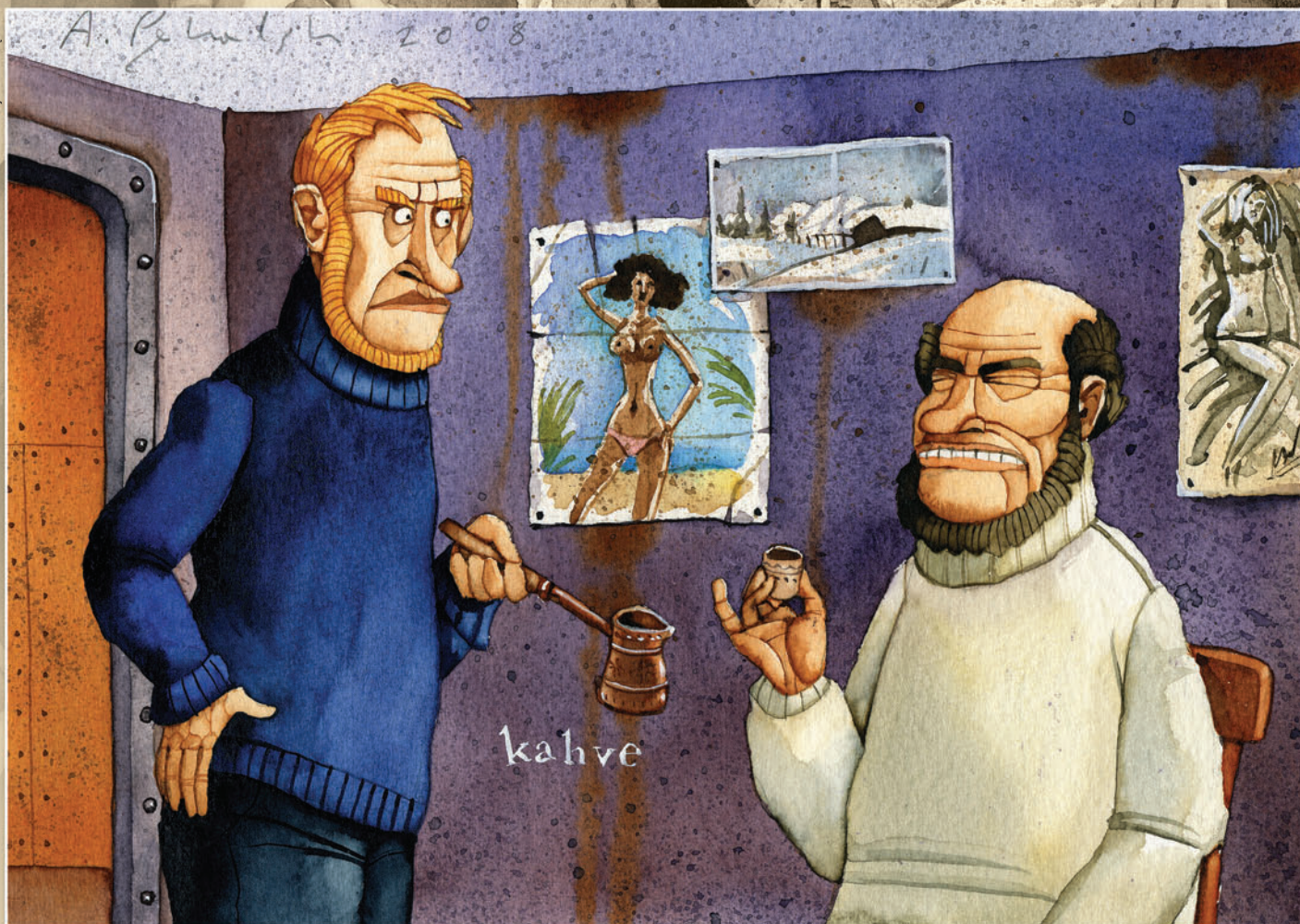
- Profanie - skarcił go Tadeusz - jak masz pragnienie to pij piwo albo wodę z kranu. Zapamiętaj, że kahwy się nie pije, kahwę się zażywa!

Po chwili gotowania Trzeci rozlewał ciemnobrazowy, prawie czarny, mocno osłodzony płyn do maleńkich, specjalnie na ten cel zakupionych w Adenie czareczek.

W tym momencie do kabiny wkroczył Ildefons Drugi.

- Siódmą filiżankę dla Drugiego! - pospieszył Radio.

- Już się robi - Tadeusz wydobyl z szuflady biurka taką samą jak pozostałe czareczkę.



- Dla pana, panie Drugi, zostało to najlepsze. Z samego spodu.

- Same fusy – mruknął pod nosem Drugi.

- Ależ skąd – Tadeusz najwyraźniej się oburzył – to nie fusy. W mojej kahwie nie ma fusów. To sam ekstrakt, to – można powiedzieć bez przesady – eliksir życia!

Piliśmy małykami łyżkami. Kahwa smakowała – jakby tu delikatnie powiedzieć – dość dziwnie.

- No i jak? – Tadeusz wyraźnie czekał na nasze oceny.

Pierwszy odezwał się Ildefons Drugi, co mu słusznie przysługiwało, jako, że był najstarszy zarówno wiekiem, jak i stanowiskiem wśród zebranych na Kahwa Party.

- Jak smakuje? Ano trochę tak, jakbyś pan zaparzył zmiotki kawowe z ładowni, w której w czasie sztormu wyspało się kilka worków pieprzu! – wypalił prosto z mostu.

Roześmieliśmy się wszyscy, jedynie Pan Tadzieniek pozostał poważny. Nic nie powiedział, ale od tego dnia do samego końca sakramentnego rejsu nikt nie usłyszał Tadeuszowego:

- Kawa czy herbata?

• • •

Na koniec kolejnej mojej opowieści mój popołudniowych chciałem przeprosić ewentualnych Czytelników, bo nie wszystko, coście przeczytali, jest stuprocentową prawdą. Ale o jednym mogę zapewnić: Pan Tadzieniek istniał naprawdę, był wspaniałym mechanikiem i – między innymi – uczył mnie marynarskiego rzemiosła przed prawie sześćdziesięciu laty, był bardzo dobrym kolegą i czuję niezmierny żal, że piszę o Nim „był”.

I mam nadzieję, że tam u góry, gdzie płynie w rejsie do wieczności nie czuje do mnie pretensji za taką formę epitafium. Wierzę w to niezbitcie, bo posiadał olbrzymie poczucie humoru, którego wszystkim dobrym ludziom życzę.

**Za miesiąc opowiadanie
„Teoria ziemniaka”.**

Tajniki dzieł marynistów (29)

Polskie malarki o MORZU

Tegoroczna, szósta już wystawa z cyklu: „Polscy artyści o morzu” w Centralnym Muzeum Morskim nosi tytuł: „Polskie malarki o morzu”. Jej tematem są pejzaże morskie autorstwa wybitnych malarek urodzonych w II poł. XIX lub na początku XX w.

Fot. Archiwum Fotograficzne Muzeum Narodowego w Krakowie.



Olga Boznańska, *Bretonka*, 1890, ze zbiorów Muzeum Narodowego w Krakowie.

W tamtym czasie artystki pokonywać musiały niebagatelne przeszkody na drodze do samodzielności twórczej. Dorastały w epoce, która prawo do aktywnego, twórczego życia rezerwowała wyłącznie dla mężczyzn. Możliwość kształcenia w państwowych szkołach sztuk pięknych kobiety zyskały dopiero w XX w. Na Akademię Sztuk Pięknych w Krakowie zaczęto je przyjmować w 1901 roku, ale dotyczyło to kierunków akademickich. Dostęp do kierunków artystycznych na krakowskiej uczelni zyskały dopiero po I wojnie światowej. Krakowska ASP nie różniła się w tym względzie od innych wiodących placówek europejskich. Akademia monachijska zaczęła przyjmować kobiety od 1918 roku. W ramach niniejszego cyklu była już mowa o Zofii Stryjeńskiej, która w roku 1911 na studia do Monachium udać się musiała w męskim przebraniu, podając się za swego brata.

Tylko prywatnie

Jedyną szansę kształcenia stwarzały organizowane od lat siedemdziesiątych XIX wieku szkoły prywatne dla kobiet. W Warszawie prym wiodły kursy dla kobiet przy Szkole Rysunkowej Wojciecha Gersona (1876-1901), które ukończyła m.in. Anna Bilińska-Bohdanowiczowa. W Krakowie od 1868 roku działał Wydział Artystyczny na Wyższych Kursach dla Kobiet przy Muzeum Przemysłowym im. Adriana Baranieckiego. Jego uczennicami były m.in. Olga Boznańska i Tola Certowicz, która sama później prowadziła Szkołę Sztuk Pięknych dla Kobiet.



Anna Gramatyka-Ostrowska, Znad Adriatyku, lata 1930-te, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Adeptki malarstwa uzupełniały wykształcenie za granicą, najczęściej w Paryżu lub Monachium, w wyższych szkołach artystycznych dla kobiet. Wiodącymi uczelniami tego typu były: Akadémie Julian i Akadémie Colarossi w Paryżu oraz Damen Akademie des Kunstlerinnenverein in Monachium. W stolicy Bawarii działała też prywatna szkoła Antona Ażbého, w której studiowała m.in. Bronisława Rychter-Janowska. Ponadto przyszłe artystki mogły uczęszczać na prywatne lekcje w pracowniach malarzy.

Opisany model kształcenia ograniczał zakres tematów podejmowanych w malarstwie przez kobiety. Nie dostało im warsztatowego przygotowania do malowania wielofigurowych kompozycji historycznych, scen batalistycznych i monumentalnych pejzaży. Dopiero na przełomie wieków uczennice szkół dla kobiet zaczęły uczyć się rysowania aktu z natury. Nie uczyły się jednak w dalszym ciągu anatomii, ani też zasad kompozycji. Trzeba przy tym pamiętać, że obowiązujące normy kul-

turowe ograniczały także ich możliwości pracy w plenerze.

Kameralna tematyka

Wszystkie te ograniczenia wpływały na charakter twórczości polskich ma-

larek z pokolenia urodzonego w II poł. XIX w. Rzadko zlecano im realizację wielkich i prestiżowych zamówień, stąd w ich twórczości próżno by szukać wielkoformatowych płócien o tematyce batalistycznej, historycznej czy mitologicznej. Zwracały się ku tematyce ro-



Bronisława Rychter-Janowska, Pejzaż morski z Wezuwiuszem, 1919, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

dzajowej, kameralnym portretem i pejzażom. Częściej sięgały po mniejsze formaty i podobrazia z tektury.

Na wystawie w Centralnym Muzeum Morskim prezentowane będą obrazy wpisujące się w rozmaite nurty artystyczne, od tradycyjnego realizmu Anny Bilińskiej-Bohdanowiczowej, poprzez próby syntetyzacji form pejzażu, jakie podejmowała Michalina Krzyżanowska, aż do Art Deco i śmiałych eksperymentów z formizmem Marii Ewy Łunkiewicz-Rogoyskiej. Obserwując ewolucję twórczości bogato reprezentowanych

na wystawie Michaliny Krzyżanowskiej i Bronisławy Rychter-Janowskiej, możemy zauważyć, na jak śmiało uproszczenia formy malarki sobie pozwalały, zachowując przy tym wrażenie realizmu. Z dorobku Michaliny Krzyżanowskiej, obok cyklu prac dokumentujących rozwój portu gdyńskiego, zobaczyć będzie można także widoki znad Morza Śródziemnego i pejzaże znad Wisły. Wszystkie prace demonstrują charakterystyczną dla tej malarki dążność do redukcji form krajobrazu do prostych plam koloru, modulowanego przez subtelne, roz-

proszone światło. Interesujące jest zestawienie wyraźnie różniących się kolorystem pejzaży znad Bałtyku i Morza Śródziemnego.

Na wystawie zaprezentowane zostaną też liczne obrazy Bronisławy Rychter-Janowskiej, powstałe podczas jej podróży do Włoch. Niewielkie formatowo, budzą uznanie dla precyzji pędzla autorki, kilkoma zaledwie pociągnięciami umiejęcej nakreślić rozległy nadmorski krajobraz.

W ślad za Gauguin'em

Na uwagę zasługuje kameralny obrazek „Znad Adriatyku” Anny Gramatyki-Ostrowskiej. W ramach niedużej kompozycji autorka ukazała takielunek łodzi zacumowanej do nabrzeża widocznego przy dolnej krawędzi obrazu. Realistyczne studium płataniny częściowo opuszczonych żagli i elementów olinowania nabiera cech quasi abstrakcyjnych skutkiem zastosowanego ujęcia z bliska. Linie want i sztagu oraz fałdy żagli tworzą zespół intrygujących form, w których dopiero z pewnego oddalenia widz odkrywa logiczny układ ożaglowania. Urody obrazowi przydaje szlachetna, wyciszona kolorystyka, zdominowana przez matowe brązy i rozbielone beże z delikatną domieszką błękitu i bieli.

Italia nie była jedynym celem artystycznych podróży nad morze. W poszukiwaniu plenerów wiele Polek docierało do Bretanii. Krajinę tę odkrył dla malarstwa pod koniec XIX stulecia Paul Gauguin. Położona z dala od centrów cywilizacji, odznaczająca się surowym, atlantyckim klimatem, zamieszkała była przez ludzi nawykłych do borykania się z przeciwnościami przyrody. Ich poważne, stateczne postacie odziane w charakterystyczne stroje zaludniają płótna wielu wybitnych malarzy działających na przełomie wieków. Przeważnie przedstawiano ich podczas codziennych zajęć, przy pracy, która rzeźbiła ich skupione, surowe rysy. Prezentowany na wystawie w CMM portret Bretonki autorstwa Olgi Boznańskiej różni się nieco od tych zwyczajowych wyobrażeń. Bohaterka obrazu - młoda kobieta w regionalnym stroju - siedzi zadumana na tle otwartego okna. Nie jest zajęta pracą ani modlitwą, nie przygląda się widokowi za oknem, lecz po prostu siedzi na parapecie pogrążona w myślach. Na jej twarzy maluje się wyraz łagodnej rezygnacji.

Fot. M. Bracki



Zofia Stryjeńska, *Kaszubka*, lata 1930-te, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.



Fot. M. Brucki

Julia Giżycka-Berezowska, *Zagroda rybacka na Helu*, 1927, ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Kaszubska nuta

Olga Boznańska na bazie impresjonizmu i postimpresjonizmu wypracowała własny styl, operujący miękkimi plamami stonowanych barw i zamglonym, rozdzieranym jak gdyby konturem. Artystka stosowała przy tym stosunkowo ciemną i stonowaną paletę barwną, obcą impresjonistycznej tradycji. Zdaniem krytyków sztuki, korespondowała ona z melancholijnym temperamentem samej autorki. Portretowane przez Boznańską kobiety, choć zazwyczaj smutne, pogrążone we własnym świecie i wyobcowane, przykuwają uwagę widza tajemnicą, którą zdaje się ukrywać ich melancholijna zaduma.

Rzecz jasna, nie mogło na wystawie zabraknąć widoków z Kaszub. Jeden z nich to „Zagroda rybacka na Helu” Julii Giżyckiej-Berezowskiej. Skromna parterowa chata, zbudowana w typowej dla regionu konstrukcji szkieletowej i ocieniona sadem, dzięki jasnym, pastelowym barwom kojarzyć się może widzowi z sielankowym obrazkiem z dziecic-

nych bajek. Dzieje się tak dzięki wyraźnemu wpływowi secesji widocznemu w dekoracyjności i miękkim rysunku ukazanych form.

Bogato reprezentowana na wystawie będzie twórczość Zofii Stryjeńskiej. Artystka jest już znana Czytelnikom „Naszego MORZA”, w tym miejscu wypada więc tylko zaznaczyć, że na wystawie zaprezentowane zostaną wszystkie jej prace pozostające w zbiorach CMM. Po raz pierwszy zwiedzający będą mogli podziwiać na jednej ekspozycji cały cykl obrazów z salonu turystycznego m/s *Batory*, a także dwa obrazy inspirowane folklorem Kaszub. Pierwszy z nich przedstawia idącą tanecznym krokiem młodą kobietę w kaszubskim stroju, drugi - postaci rybaka, kobiety i dziewczyny w ubiorach z tego regionu

Męski punkt

Warto wspomnieć jedyny portret męski prezentowany na wystawie. Jego autorką jest Monika Żeromska, córka wybitnego pisarza Stefana Żeromskiego.

Portret przedstawia kapitana Karola Olgierda Borchardta, marynarza, pisarza, człowieka - symbol Polski morskiej. Znakomicie uchwycone podobieństwo portretu do modelu nie przesłania faktu, że obraz malowany jest w nowoczesnej manierze, śmiałymi, zamaszystymi pociągnięciami pędzla.

Nieco na przekór tytułowi wystawy znajdzie się też na niej obraz namalowany przez mężczyznę, Konrada Krzyżanowskiego. Nosi tytuł „Malarka nad wodą” i przedstawia uczennicę i żonę artysty, Michalinę Krzyżanowską, zajęta pracą w plenerze na brzegu nie określonego bliżej zbiornika wodnego.

Wystawa „Polskie malarki o morzu” w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku potrwa od 29 maja do 31 sierpnia 2008 roku.

Monika Jankiewicz-Brzostowska

Ilustracje:
© Centralne Muzeum Morskie
w Gdańsku

Polacy na morzach

Autorzy marynistyczni dzielą się z grubsza na dwie kategorie, oczywiście w ogromnym uproszczeniu. Na tych, którzy piszą o statkach czy okrętach i na tych, co piszą o ludziach, którzy na nich pływają. Spod pióra tych pierwszych wychodzą encyklopedie, leksykony i katalogi wszelkiego rodzaju jednostek. Są także autorami monografii poszczególnych statków i okrętów.

Drudzy natomiast zajmują się badaniem obecności ludzi na morzach. Piszą biografie, kreślą historię żeglugi z perspektywy konkretnych postaci, starają się dociec motywy ich postępowania, przekonani, że statki i okręty są tylko narzędziami w ludzkich rękach. Przecież same, jako takie, historii nie tworzą.

Nie ma sensu rozstrzygać, które podejście jest właściwsze. Oba mają swoich mistrzów, oba są potrzebne, choć z oczywistych względów drugie budzi zwykle więcej emocji. W naszym kraju Mariusz Borowiak, który za swoje publikacje odbrązawiające dzieje Polskiej Marynarki Wojennej okrzyknięty został skandalistą, jest chyba tego najlepszym przykładem.

Henryk Mąka podobnych dyskusji nie prowokuje, ale niewątpliwie zaliczyć go można do marynistów z drugiej grupy. Autor ten dobrze znany jest polskim czytelnikom, jego pozycja na rodzimym rynku marynistycznym od dawna jest ugruntowana. Jego książki wydano do tej pory w imponującym, łącznym nakładzie 1,3 mln egzemplarzy. Z tym większą przyjemnością przedstawić chcemy jubileuszową, bo pięćdziesiątą już publikację tego autora.

Mówimy o „Sarmatach na morzach” wydanych przez wydawnictwo Bellona. Książka jest zbiorem kilkudziesięciu sylwetek Polaków, którzy zaznaczyli swoją obecność na morzach i ocenach całego świata. Mamy więc tutaj opisy admirałów, kolonistów, odkrywców i awanturników, począwszy od czasów pierwszych Słowian, na współczesnych skończywszy. Wszystko zaś podane z typową dla Mąki

swadą i pasją. Słowem, jest to lektura dla każdego, kto lubi dowiedzieć się czegoś nowego, a na znane sprawy spojrzeć świeżym okiem.

Poza wspomnianymi na wstępie marynistami, na polskim rynku wydawniczym pojawiają się od czasu do czasu publikacje o charakterze wspomnieniowym, których tło stanowi morze. Do takiej grupy zaliczyć należy bez wątpienia książkę „Do trzech razy sztuka” autorstwa Jerzego Tarasiewicza, wydaną przez wydawnictwo Ogar Press.

To pozycja zasługująca na uwagę z bardzo wielu powodów. Gdyby ktoś zechciał na podstawie przeżyć Jerzego Tarasiewicza zrobić film, zapewne zbilby majątek. Jego życie obfitowało bowiem w momenty, delikatnie mówiąc, nieprawdopodobne. Do takich zaliczyć przecież trzeba zderzenie na pełnym morzu z... wielorybem. Takie scenariusze pisze samo życie.

Ale Książka Tarasiewicza wciąga od pierwszej strony nie tylko ze względu na wartką akcję. To zapis pewnego marzenia zrealizowanego dzięki morzu i żeglar-

skiej pasji. Marzenia o lepszym życiu poza granicami PRL-u. Jerzy Tarasiewicz wsławił się przepływając pod koniec lat pięćdziesiątych Bałtyk i Atlantyk na szalupie. Dzięki temu udowodnił całemu światu, że jak Polak chce, to potrafi. Przy okazji poznał inny świat – tak różny od siemiężnej rzeczywistości w rodzimym kraju. Wtedy też narodziła się myśl o ucieczce z Polski – tym bardziej, że uznany za nieprawomyślnego Tarasiewicz, pozbawiony został, mimo ukończenia Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, prawa do pływania.

Tarasiewicz, wspólnie z żoną, uciekli z Polski, jakżeby inaczej, na szalupie o nazwie *Rozumek* zaczerpniętej z opowieści o Kubusiu Puchatku. Do wolności wystartowali z Jugosławii. Po drodze do USA, gdzie obecnie mieszkają, zmienili jeszcze dwukrotnie jednostki. Po wielu, nieraz dramatycznych, przygodach (jak choćby ta wspomniana wyżej, z wielorybem), osiągnęli zamierzony cel i zadomowili się w wolnym świecie.

Do „Trzech razy sztuka” jest więc opowieścią z happy endem, co czyni jej lekturę tym bardziej przyjemną. Kibicując od pierwszej strony poczynaniom bohaterów, z satysfakcją docieramy do finału oddychając z ulgą, że jednak im się udało. Mamy nadzieję, że takie samo uczucie towarzyszyć będzie każdemu czytelnikowi tej książki, a Henryk Mąka dołączy opowieść o Tarasiewiczu do kolejnego wydania swoich „Sarmatów na morzach”.

Tomasz Falba

