

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 2 (50) luty 2010
NR INDEKSU 211214



Biznes z dyktaturą

Czy to możliwe, aby kraj tak doświadczony przez totalitaryzm jak Polska robił interesy z jednym z najbardziej represyjnych państw świata? A jednak!



Wojenna do cywila

Bezpośrednie, żeglugowe połączenie kontenerowe pomiędzy Dalekim Wschodem i Polską otwarte! W polskim porcie został obsłużony kontenerowiec *Maersk Taikung*.



Zabójcza biurokracja

BRAMA EUROPEY

ISSN 1895-4812

02

9 771732 078056

Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

www.naszemorze.com.pl

Nr 2 (50) Rok V
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okretnictwo 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 16 35
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 Bjerndgarski, Jerzy Bitner
Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczko,
Piotr Radwański,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, 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 adustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszem Morzu”
i „Budownictwie Okrętowym”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 2800 egz.

Powoli naprzód...

Kryzys ekonomiczny w światowej żegludze transoceanicznej spowodował liczne cięcia w serwisach kontenerowych i ograniczenia zdolności przewozowej oferowanej przez pojemnikowce. Wszystko po to, aby dostosować te zdolności do niskiego aktualnie popytu rynkowego na usługi przewozowe, wynikającego m.in. z nadwyżki tonażu kontenerowców. W rezultacie, wg wyliczeń specjalistów z Clarkson Research, od listopada 2008 roku do listopada roku 2009 liczba kontenerowców obsługujących połączenia Dalekiego Wschodu z Europą spadła o 26 procent. Niemal 12 procent całej światowej floty kontenerowców stanęło na sznurku!

Problemy te dotknęły także jednego z największych operatorów kontenerowców A.P. Moller - Maersk. Do maja 2009 roku na kotwiczowiskach stało aż 18 pojemnikowców Maerska, o łącznej ładowności 110 tys. TEU. Duński gigant odnotował w pierwszym kwartale ub. roku 373 mln dolarów straty i zwolnił z pracy 800 osób.

Gdy rynek jest w recesji (wpływy ze stawek frachtowych nie pokrywają kosztów operacyjnych statku) armatorzy część statków kierują na kotwiczowiska (albo nawet złomują), a część do żeglugi. Często te ostatnie pływają wtedy ze zredukowaną prędkością, co przyczynia się do obniżenia kosztów paliwa. Np. zredukowanie prędkości kontenerowca, o pojemności 8000 TEU z 23,5 na 20,75 węzła (takie spowalnianie stosowane jest m.in. właśnie przez Maersk Line) płynącego w rejsie okrężnym między Azją a Europą, daje oszczędności rzędu 0,5 mln USD w przypadku, gdy cena 1 tony paliwa ciężkiego wynosi 600 USD (bardzo ciekawie ten rynkowy mechanizm opisuje Martin Stopford w swojej monumentalnej „Maritime Economy”).

Jak podają analitycy Clarkson Research, „standardowy” serwis na linii Daleki Wschód – Europa liczy 8 pojemnikowców w rotacji tygodniowej. Jeżeli jednak statki płyną wolniej (a więc podróż trwa dłużej), to dla podtrzymania dotychczasowego rozkładu zawinięć do portów, potrzeba więcej statków (albo mniej portów). Ekonomia skali sprawia też, że często bardziej efektywne kosztowo jest wykorzystanie jednostek o większej ładowności.

Wielu armatorów, chcąc utrzymać statki w ruchu i obsłużyć swoje linie w dotychczasowym rytmie, usuwa z rozkładu niektóre porty, często w ich miejsce dodając inne, co także



przyczynia się do tak pożądanego w czasie recesji, spowalniania żeglugi. To właśnie zrobił Maersk.

I tak oto, paradoksalnie, dzięki kryzysowi, Gdańsk dostał od losu historyczną szansę, aby stać się bałtyckim hubem. 4 stycznia br. zawiął tu *Maersk Taikung*, pierwszy z obsługujących serwis AE10 statków Maersk Line, obsługowany przez terminal DCT Gdańsk. To także pierwszy statek klasy *post-panamax* (o ładowności od 4000 do 5999 TEU) rozładowany w polskim porcie (o samym wydarzeniu i statku czytaj na str. 13 i 33).

To niewątpliwie historyczne zawinięcie, jest szansą dla Gdańska, której znaczenie trudno przecenić. Nietrudno też zgadnąć, dlaczego tak bardzo przydałaby się nam teraz autostrada A1. Miejmy nadzieję, że do czasu, gdy w końcu kiedyś powstanie, Maersk nie zniknie z Gdańska...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



WSPÓŁCZESNA TECHNIKA OKRĘTOWA

Pojemnikowce
post-panamax typoszeregu
Daewoo 8000 str. **33**

MORZE INTERESÓW

Biznes z dyktaturą str. **39**

MORZE NAUKI

Nie taki Głuptak str. **42**

ROZMOWY MORZA

Trzymajmy się morza! str. **44**

MORSKIE PROCESY

Zabójcza biurokracja str. **47**

MORSKIE SKARBY

Wicher z puszeki str. **55**

MORSKIE LATARNIE

Latarnia morska Rozewie str. **56**

OD REDAKTORA

Powoli naprzód... str. **3**

WYDARZENIA

Wojenna do cywila str. **8**

Brama Europy str. **13**

Spektakularnie samotne str. **20**

Samarytanka czeka

na Samarytanina str. **24**

Komunalizacja

z poślizgiem str. **26**

Wojna o wieloryby str. **27**

Polski blask str. **31**



24

Samarytanka czeka na Samarytanina

Ważą się losy *Samarytanki* - pierwszego statku zbudowanego przez polskich stoczniovców. Żeby ją zobaczyć, wystarczy stanąć przed stoczniową bramą, z bliska jednak mogą ją oglądać tylko ci, którzy mają przepustkę do Stoczni Gdynia. W efekcie niewielu osobom chce się pokonywać formalne bariery, aby zapoznać się dokładniej z tym niepozornym, ale niezwykłym statkiem. I pozostaje on praktycznie nieznanym... Zróbmy wszystko, by jednostka trafiła do muzeum!



27

Wojna o wieloryby

Flotylla Sea Shepherd po zlokalizowaniu „przeciwnika” obrzuciła statek bryłami zepsutego masła i oświetliła zielonym laserem, powodując czasową utratę wzroku u sterników. Japończycy odpowiedzieli za pomocą urządzeń akustycznych i strugami wody pod ciśnieniem miotanej z prądownic. O 4.00 w kierunku dryfującego na fali trimarana z dużą prędkością ruszył wielorybniczy statek łowczy *Shonan Maru 2*... Japończycy z pełną premedytacją staranowali jednostkę ekologów.



39

Biznes z dyktaturą

Nie każdy kto usłyszy nazwę Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe skojarzy od razu, że chodzi o o Koreę Północną, rządzoną od kilkudziesięciu lat przez krwawy, komunistyczny reżim, łączony z nazwiskami Kim Ir Sena i jego syna Kim Dzong Ila. Nasze kontakty gospodarcze z północnokoreańskim reżimem nie są zbyt intensywne. Istnieje jednak firma, która z tym krajem współpracuje od czasów, kiedy i Polska była państwem komunistycznym. To właśnie Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Chopol.

WSPOMNIENIE „MORZA”

Mocarna na lądzie i morzu str. **60**

POCZTÓWKA Z MORZA

304 w patrolach nocnych str. **53**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **70**

MORZE TAJEMNIC

Titanic Missisipi str. **72**

MORZE OPOWIADAŃ

No problem str. **76**

MORZE KSIĄŻEK

Urok dwudziestolecia i nie tylko str. **74**

Zdjęcie na okładce:

Maersk Taikung w DCT Gdańsk.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Wykorzystanie Kanału Saimaa przez statki PLO

Z ogromnym zainteresowaniem i satysfakcją przeczytałem w grudniowym numerze „Naszego MORZA” tekst dr Dariusza R. Bugajskiego pt. „Kanał Saimaa – wzór dla żeglugi na Zalewie Wiślanym?”. Mam nadzieję, że szczegółowe informacje zawarte w tym materiale dotyczące „Porozumienia w sprawie dzierżawy przez Republikę Finlandii sowieckiej części Kanału Saimaa i Wyspy Małty Vysockij” oraz innych umów regulujących zasady żeglugi na tej drodze wodnej, zainspiruje również nasz rząd, a zwłaszcza ministerstwa: spraw zagranicznych i infrastruktury do bardziej energicznych działań zmierzających do uregulowania żeglugi na również przeciętym polsko-rosyjską granicą państwową Zalewie Wiślanym.

Przy tej okazji chciałbym przypomnieć, że już w 1972 r., a więc cztery lata po ponownym otwarciu kanału dla żeglugi, Pracownia Badań Rynków Żeglugowych Ośrodka Naukowo-Technicznego PLO dokonała dość szczegółowej analizy dotyczącej celowości włączenia portów leżących nad tą drogą wodną do serwisu fińskiego PLO. Statkami, które parametrami techniczno-eksploatacyjnymi nadawały się do eksploatacji

na tym kanale, wyposażonym w 8 śluz i przeciętym 6 mostami stałymi i 7 zwodzonymi, były drobnicowce typu *Andrzej Borowy* (1263 DWT) i *Boginka* (668 DWT). Wkrótce, bo za 3 lata, miały być one zastąpione na głównych trasach serwisu, czyli pomiędzy portami polskimi a Helsinkami, Turku i Kotką, nowym tonażem o nośności ok. 3 tys. ton, w pełni przystosowanym do przewozu drobnicy spaletyzowanej (głównie celuloza i papier) i kontenerów.

Jeden egzemplarz, chyba już jedyny, tej analizy, zatytułowany „Warunki i perspektywy wykorzystania systemu wodnego Kanału Saimaa przez statki PLO”, której współautorem była moja skromna osoba (drugą była Barbara Katarzyńska, obecnie pracująca w Akademii Morskiej w Gdyni), znalazłem w moim przepastnym archiwum. Praca ta, w której aktywny udział brał również ówczesny przedstawiciel PLO w Helsinkach Jerzy Grudziński, zakończyła się następującą reasumpcją: „Obecnie (początek 1972 r. - JD) nie ma absolutnie żadnych przesłanek przemawiających za włączeniem portów leżących w systemie wodnym kanału saimańskiego do fińskiego serwisu PLO. Wydaje się jed-

nak, że sytuacja ta może zmienić się w przyszłości, szczególnie na odcinku opłat za korzystanie z kanału. Ich bardzo wysoki poziom jest obecnie główną przyczyną braku zainteresowania przewoźników tą drogą wodną. Ten zaś z kolei fakt nie poprawia, a pogarsza efektywność poważnych nakładów inwestycyjnych jakie poniesiono w związku z przebudową i modernizacją kanału. Słabe jego wykorzystanie nie przyczynia się też do aktywizacji gospodarczej rejonu środkowo-wschodniej Finlandii, na co liczone decydując się na ponowne jego uruchomienie. Dlatego też można mieć nadzieję, że opłaty te ulegną w przyszłości znacznemu obniżeniu, co oczywiście znacznie poprawi wyniki ekonomiczne zatrudnionych tam statków i tym samym w istotny sposób zmieni niekorzystne obecnie przesłanki do podjęcia decyzji w sprawie ewentualnej obsługi tonażem PLO tego rejonu Finlandii”.

Jak wynika z lektury artykułu Dariusza R. Bugajskiego w następnych latach przesłanki te uległy zmianie, skoro dzisiaj przewozi się tam ok. 2 mln ton ładunków.

Jerzy Drzemczewski

Marynarski głos pod włos

Potrzeba dużej wyobraźni (...), żeby malutki, 45 m coaster, którym przez kilka miesięcy dowodziłem, nazwać statkiem morskim. A jednak ten maluszek nie tylko radził sobie doskonale ze złą pogodą na Bałtyku i Morzu Północnym, ale jeszcze posiadał wszystkie potrzebne papiery pozwalające na żeglowanie po pobliskich akwenach morskich. Nie byłoby w tym niczego nadzwyczajnego, gdyby nie to, że maluch był żywym i niestety jedynym dowodem na prawdziwość często używanego pojęcia **port morski Elbląg**. Woził do zamorskich odbiorców

- do Rotterdamu, Bremy, Hamburga... wyprodukowane w Elblągu ciężkie turbiny i przekładnie. Ten stateczek, o dziwo pod polską banderą, bez większych trudności pływał przez port w Bałtyjsku. Ja natomiast, jestem jednym z dwóch lub trzech kźw, którzy na nim pracowali i dlatego uzurpuję sobie prawo do wypowiedzenia opinii w debacie nad problemem: **port morski Elbląg – żegluga przez Cieśninę Piławską – przekopanie Mierzei Wiślanej**.

Bardzo uważnie śledziłem, co w tej sprawie napisali i powiedzieli bardzo ważni

i mniej ważni ludzie. Wypowiadali się wszyscy, urzędnicy, politycy, a także osoby, którym temat wydawał się łatwy, prosty i popularny. Nie wypowiadali się marynarze.

Spróbuję tę lukę wypełnić. (...) Na wstępie informuję, iż uważam, że Elbląg, w sytuacji która aktualnie istnieje, nie może претендовать do miana portu morskiego. Niezależnie od tego, czy statki z Elbląga będą wychodziły na Bałtyk przez Cieśninę Piławską czy przekop przez Mierzeję Wiślaną. Ten port **nie posiada drogi wodnej o standardzie zapewniającym bezpieczną nawigację** z Zalewem Wiślanym. Po stronie rosyjskiej zaś połączenie nawigacyjne z Bałtykiem przez Cieśninę Piławską, dla statków, które mogą aktualnie zawijać do Elbląga jest dobre. (...)

Zamiar przekopania Mierzei Wiślanej po to, by stworzyć warunki do wypłynięcia na morze statków operujących obecnie i w przyszłości w oparciu o port elbląski jest niepo-

rozumieniem (...). Żeby zbudować w tym miejscu Zatoki Gdańskiej bezpieczne wejście od strony morza, należałoby wykonać system falochronów skutecznie ochraniających przed dominującymi wiatrami i prądami z kierunków zachodnich i przeciwdziałającą zapiaszczaniu przekopu. Przekop należałoby wyposażyć w służę i prawdopodobnie we wrota przeciwpowodziowe. Sądzę, że ta inwestycja, gdyby powstała, (...) oceniana jedynie poprzez proporcje pomiędzy kosztami i korzyściami, (...) mogłaby pretendować do podórcznikowego przykładu niegospodarności.

Jako uzasadnienie moich skojarzeń przyczynę doświadczenia z *Tanaïs* (tak nazywa się stateczek, którym wywoziłem z Elbląga turbiny i przekładnie). Miejscem, w którym ładowałem ciężką drobnicę był basen dawnego ZAMECHU. Żeby do basenu dopłynąć, trzeba było przejść pod niskimi mostami, w tym celu na statku zlikwidowano obydwie maszty z urządzeniami ładunkowymi. Niski maszt, który nosił obowiązkowe światło topowe, przed przejściem pod mostami kładziono na nadbudówce. Anteny, m.in. radarowe, skrócono z odczuwalnie niekorzystnym wpływem na ich efektywność.

Moim zadaniem było dostarczenie dwóch sztuk tej ciężkiej drobnicy, o wadze około 220 t, do portu tranzytowego, na ogół do Hamburga. Ładunek bez problemów mieścił się w ładowni (...). Jednakże z uwagi na ograniczenie zanurzenia, w Elblągu mogłem załadować tylko 1 sztukę, drugą dostarczano drogą lądową do Gdańska, do którego musiałem w drodze do Hamburga zawijać i powtarzając całą wymaganą procedurę portową „doładować”. Właściwa farsa nawigacyjna, raczej quasi-nawigacyjna, rozpoczęła się w porcie już od momentu rozpoczęcia manewrów odcumowania od nabrzeża. Pomimo, że statek był załadowany tylko częścią ładunku, siedział głęboko w mule i nieczystościach zalegających na dnie basenu. Motorówka kapitanatu portu, która dzielnie udawała holownik, nie mogła go z tego mułu wydobyć. Uruchomienie silnika napędowego powodowało natychmiastowe zatkanie instalacji chłodzącej i groźbę zatarcia. Obydwaj z pilotem byliśmy mokrzy od potu, kiedy nareszcie, stosując różne mało przyjazne dla statku sposoby, udało nam się go wyciągnąć na kanał. Ale to nie był koniec naszych kłopotów, a raczej (...) skromna zapowiedź tego, co nas czekało na kanale.

Zanurzenie statku wynosiło, zależnie od wagi ładunku, w granicach od 2,05 m do

2,1 m. Zgodnie z oceną władz portu miało to być bezpieczne zanurzenie dla kanału elbląskiego. Na ogół nie było. Podczas drogi, silnik statku mógł pracować jedynie na najniższych obrotach, przewody chłodzące zasysały muł z dna, po którym się statek zaledwie ślizgał. Często trzeba było zatrzymać silnik, żeby zapobiegać jego zatarciu. Szczególnie w okolicach mostu w Nowakowie, żeby nie dopuścić do przegrzania i zatarcia silnika, musiałem podejmować decyzje o zatrzymaniu statku i zacumowaniu przy moście. Pomimo, że statek był po odprawie granicznej, a czas przejścia przez granicę był awizowany stronie rosyjskiej.

(...) Kiedy statek zbliżał się do ujścia kanału do Zalewu Wiślanego, na odcinku ponad 1 Mm głębokość kanału nie przekraczała na ogół 1,8 m. (...) Perspektywa utknięcia była prawdopodobna i niezwykle groźna. Pomocnego holownika nie można się było znikąd spodziewać. Najbliższe znajdowały się w Kaliningradzie, szansa na ich przybycie była żadna. Polskie holowniki z portów Trójmiasta dostępu do Zalewu Wiślanego nie miały. Nie będę nudził czytelników szczegółami tej gehenny, wystarczy, że powiem, iż operacje pokonania owej feralnej górki trwały z reguły kilka godzin. Fakt, że silnik to wytrzymał, stanowić może powód do dumy jego producentów.

Dalej, po minięciu kaszycy elbląskiej, sprawy toczyły się normalnym, powtarzającym się trybem. Na granicy kuter straży rosyjskiej **zawsze** informował nas, że nie mamy prawa wejścia na ich wody. Niezależnie od pory dnia lub nocy interweniowałem telefonicznie u agenta w Kaliningradzie i po upływie 2 do 5 godzin otrzymywałem zgodę na przekroczenie granicy. Po wejściu na tor wodny Kaliningrad – Bałtyjsk, zjawiał się uprzejmy i kompetentny pilot, który wyprzedzał nas w morze.

Podkreślam, że poza obstrukcją formalną rosyjskiej straży granicznej, nie napotykałem żadnych utrudnień nawigacyjnych ani organizacyjnych, które wykraczałyby poza utarte zwyczaje obowiązujące na międzynarodowych drogach wodnych. Podobnie podczas wchodzenia na Zalew Wiślany od strony morza, procedura nie odbiegała od podobnej w innych portach. Zdarzały się przypadki długiego oczekiwania na zgodę wejścia do Bałtyjska, kiedy wchodziły lub wychodziły okręty wojenne. W tych przypadkach oczekujące na wejście statki były informowane o przybliżonym czasie wprowadzenia do portu i obowiązującej kolejności.

Po rosyjskiej stronie Zalewu Wiślanego oznakowanie toru wodnego począwszy od fawateru Kaliningrad – Bałtyjsk jest czytelne, głębokość toru wynosi aż do polskiej granicy 3,8 do 5 m, rybacy rosyjscy w odróżnieniu od polskich nie wystawiają sieci na torze wodnym.

Rozważałem nad przyczyną, dla której armator *Tanaïs* otrzymywał zgodę na wielokrotne przekraczanie granicy rosyjskiej, a inni armatorzy takiej zgody nie otrzymywali. Mniemam, że mojemu ówczesnemu szefowi na wożeniu produktów „made in Elbląg” po prostu mocno zależało. (...) Z tego co wiem, nie zabiegał o taką zgodę na najwyższych szczeblach.

Od dawna zastanawiała mnie wysoka ranga, jaką nadano problemowi przejścia polskich statków przez Cieśninę Piławską. Szczególnie w aspekcie nieprzydatności portu elbląskiego do obsługi morskich statków handlowych. Bezskutecznie szukałem odpowiedzi na pytanie, **o jakie statki tu chodzi?**

Stan kanału elbląskiego dyskwalifikuje jego przydatność dla użytkowania przez statki, których zanurzenie przekracza 1,5 m. Statki o zanurzeniu mniejszym to barki, pontony i statki budowane z przeznaczeniem na wody śródlądowe. (...) Skoro nawet maluch *Tanaïs* musiał ryzykować poważną awarią i utknięciem na wypłyceńiach, żeby się z Elbląga wydostać na Zalew Wiślany i to w stanie częściowego załadowania, to jak miałyby tego dokonać „prawdziwe” statki morskie? No i jeszcze jedno pytanie; **co miałyby te statki z Elbląga lub do Elbląga wozić?** Same turbiny i przekładnie nie pokryją kosztów, jakie niesie eksploatacja portu. Potrzeba przewozów na większą skalę. (...) Z mojej wiedzy wynika, że porty morskie powstawały i utrzymywały się w miejscach, w których istniały potrzeby przewożenia kogoś lub czegoś przez morze, ludzi, towarów, akcesoriów wojennych, wojska. Takich potrzeb w Elblągu i na przyległych terenach nie widać.

Przewóz drobnicy to dzisiaj kontenery. Najmniejsze kontenerowce mieszczą się w przedziale długości od 60 do 80 m, a ich maksymalne zanurzenie przekracza 4 m. Są to parametry poza granicami możliwości Elbląga, nawet po gruntownej modernizacji. Wykraczają przypuszczalnie także poza warunki, jakie istnieją po rosyjskiej stronie Zalewu Wiślanego. Naturalnym zapleczem Elbląga są Żuławy, teren urodzajny i przydatny do produkcji zboża na masową skalę. Ale wożeniem zboża, jeżeli znajdzie się ktoś kto chce je kupić, zajmują się duże masow-

ce. One także są poza możliwościami, które obecnie i w przyszłości mógłby oferować Elbląg. Hasła w rodzaju: przeładunki węgla, żwiru, piasku także bazują na nieporozumieniu. Traktowanie przeładunków węgla jako ważnego argumentu istnienia portu morskiego jest anachronizmem, szczególnie w aspekcie ogólnoświatowej tendencji do ograniczania emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Lokalne przewozy węgla pomiędzy regionami będą oczywiście istniały. Jest to i nadal będzie zajęcie dla barek, które nie ma żadnego związku z żegluga morską. Odnosnie przeładunków żwiru i piasku, to w mojej ocenie są to przewozy niszowe i także nie mają przełożenia na żegluga morską. W naturalny sposób rodzi się pytanie, o co w tej sprawie chodzi? Po co ta rzeka atramentu i godziny wałkowania tematu w telewizji? (...)

Nie znajduję odpowiedzi na dręczące mnie pytanie: **skoro nie ma przydatnego dla statków morskich wejścia do portu elbląskiego, skoro ten port nie ma liczących się ekonomicznie potrzeb przewozowych i skoro jest alternatywa połączenia z Bałtykiem przez Cieśninę Piławską** (dla biznesu chcącego i umiejącego zadbać o swój interes), **po co mamy budować kanał przez Mierzeję Wiślaną?** (...)

W rozmowach z przyjaciółmi marynarzami, którzy pływali na *Tanais* zastanawiali-

śmy się, co by było, gdyby jakimś dziwnym zbiegiem okoliczności droga wodna, o której piszę powstała. Kto by nią pływał i co woził? (...) Nie potrafiliśmy wskazać wielu użytkowników nowego szlaku żeglugowego. Oczywiście (...) elbląscy żeglarze kilka razy w sezonie letnim mogliby uczestniczyć w regatach na Zatoce Gdańskiej, a żeglarze trójmiejscy mogliby uczestniczyć w imprezach na Zalewie Wiślanym. Poza nimi kanałem, przy dobrej pogodzie kilka barek woziłoby przypadkowe ładunki, może jakiś drobny biznes aranżowany z powodu istnienia sprzyjających okoliczności.

(...) Jestem żeglarzem od zawsze. Od zawsze byłem i jestem sympatykiem żeglarstwa elbląskiego, uczestniczyłem w jego organizacji i szkoliłem na Zalewie Wiślanym pierwszych żeglarzy z tego regionu. Podzielałam ich troskę o zniesienie ograniczeń w żeglowaniu po całym akwenie Zalewu Wiślanego. Doskonale ich rozumiem - w latach pięćdziesiątych, kiedy pływałem jachtem w pobliżu boi granicznych, sowieckie strażnice do nas strzelały. Więżono śmiałków, którzy z własnej woli, czy powodów pogodowych przekroczyli granicę.

Jednakże pomimo całej sympatii, jaką żywię dla żeglarzy i żeglarstwa z Elbląga, nie przyszłoby mi do głowy potraktowanie ich potrzeb jako istotnego argumentu dla wielomilionowych nakładów na budowę autonomicznej drogi wodnej z Elbląga na

Zatokę Gdańską. To nie ta ranga, nie ten wymiar problemu.

Podsumuję. Istniejący kanał prowadzący z Elbląga na Zalew Wiślany jest za płytki i za wąski dla ruchu nawet najmniejszych statków żeglujących z tego portu na Bałtyk. Elbląg nie posiada i w najbliższej przyszłości nie będzie posiadał potrzeb przewozowych-morskich, które uzasadniałyby wielomilionowe inwestycje potrzebne dla stworzenia połączenia wodnego z morzem. Nie wielkie przewozy morskie do i z Elbląga będzie nadal wykonywał odległy o niecałe 60 km port gdański. Należy się liczyć z tym, iż w dającej się przewidzieć przyszłości, nastąpi unormowanie współpracy z Kaliningradem do stopnia pozwalającego na korzystanie z przejścia przez Bałtyk. Do czasu kiedy to nastąpi, powinno się spożytkowywać inicjatywy na lokalnym szczeblu, żeby uzyskiwać skutki jak w przypadku eksploatacji *Tanais*.

(...)

Zakończył ripostą, którą usłyszałem z utrudzonego mieszkanka Elbląga, kiedy utyskiwałem na kiepską żeglowność obecnego kanału. (...)

- No coś pan, dla jednego *Tanaisa* mielibyśmy zbudować nowy kanał?

KŻW Bohdar Prądkowski

Czy żaglowce szkolne są potrzebne?

Jestem żeglarzem, marynarzem, pół życia spędziłem na morzu. Mam trochę osiągnięć i trochę doświadczeń, które przekazuję młodym. Ukoronowaniem mojej kariery był moment, kiedy zostałem komendantem *Daru Młodzieży* w roku 2008 r. - byłem nim przez cały sezon, w którym *Dar* po kilku latach przerwy zajął trzecie miejsce wśród 19 żaglowców klasy A w Operacji Żagiel 2008, od pobytu w stoczni, kiedy zamontowano ster strumieniowy, poprzez pierwszy rejs *Daru* w historii, kiedy całą załogę szkolną stanowili zagraniczni studenci z antwerp-

skiej szkoły morskiej i pierwszy rejs, w którym byli to żeglarze z tzw. naboru, aż do ostatniego rejsu z I rokiem Nawigacji Akademii w Gdyni.

Od czasu, kiedy wyszedł pierwszy numer „*Naszego MORZA*” jestem jego czytelnikiem. W czasie „komendantury”, kiedy zbliżyłem się do polskiego życia branżowego, jeżeli chodzi o naszą gospodarkę morską, czytam to pismo „od deski do deski”. Jest tu sporo cennych rzeczy, które podnoszą sprawy czasem kontrowersyjne, ale zawsze interesujące.

Mam pomysł artykułu o roboczym tytule „Czy żaglowce szkolne są potrzebne?”. Jest to temat, na który mogę dyskusować do upadłego. Od 2000 roku spędzałem kilka tygodni w roku na *Pogorii* jako „volunteer master”, czyli kapitan bez pensji, ale z całą odpowiedzialnością wynikającą z tej funkcji i mogę powiedzieć, że przez moje ręce przewinęło się sporo młodzieży z różnych środowisk, łącznie z przyszłymi oficerami floty handlowej. Chciałbym zaprezentować swój punkt widzenia i może nawet wnieść dyskusję na ten temat? Są w życiu rzeczy bezcenne, sprawa wychowania morskiego do nich bezwzględnie należy... (...)

Mirosław Peszkowski

Uratowana znad przepaści?

Wojenna do cywila

O los Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, jej prezesa Romana Kraińskiego, pytają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie prezesie, dlaczego zarząd Stoczni Marynarki Wojennej tak usilnie zabiegał o ogłoszenie jej upadłości? W jaki sposób poprawi to funkcjonowanie stoczni?

- Zarząd nie zabiegał, zarząd nie miał wyboru. Bank wypowiedział nam czterdziestomilionowy kredyt i brak wniosku o upadłość mógłby skutkować tym, że wniosek o upadłość likwidacyjną złożyłby wierzyciel. Dlaczego się z tego cieszymy? Otóż w sytuacji, w której firma nie

ma środków na dalsze działanie, jest kilka możliwości. Jedna z nich – najlepsza, najprzyjemniejsza – to znalezienie właściciela, który dokapitalizuje, pokryje długi, przeprowadzi restrukturyzację i tak dalej. Niestety, w naszej sytuacji byłaby to niedozwolona pomoc publiczna. Musieliśmy radzić sobie sami. Z moich rachunków wynikało, że stocznia nie jest w tak złej sytuacji, jak uważała część ludzi. Może wyjść na prostą przy rozłożeniu w czasie zobowiązań i jednocześnie

zredukowaniu kosztów. Stocznia wewnętrznie nie jest efektywna, bo rynek wojskowy, z obiektywnych przyczyn się kurczy, taka jest sytuacja budżetowa. Ocenilem wszystkie parametry i doszliśmy do wniosku, że w przypadku złożenia wniosku o upadłość układową, mamy szansę się pozbiierać.

- Zwalniając ludzi?

- Nie tylko. Zaczęliśmy robić trzy rzeczy. Pierwsza: w naszej stoczni podstawowym składnikiem kosztów, do sześćdzie-

Wyliczyliśmy, że zwolnienie około trzystu osób da nam miesięcznie około półtora miliona złotych oszczędności.

- I na tym koniec zwolnień?

- Tak, ale skutek finansowy dla stoczni, z powodu okresu wypowiedzeń, będzie odczuwalny dopiero w drugim kwartale roku. Drugą rzeczą to zmiana organizacji pracy. Ludzie, którzy pozostaną, muszą pracować z większą efektywnością. Inaczej mówiąc, z tej samej, lub nawet nieco większej, ale liniowo związanej ze sprzedażą, kwoty pieniędzy wydanych na pensje, muszą mieć o wiele większą sprzedaż. I trzeci czynnik, najważniejszy – rynek. Jeśli nie będziemy mieli gdzie sprzedawać, możemy się wewnętrznie reorganizować do woli i nic z tego nie wyjdzie.

- No właśnie, co teraz będzie się działo w stoczni? Jaką drogą pójdzie?

- Najpierw powiem, w jakiej jesteśmy sytuacji. Ano w takiej, że 22 grudnia ub.r. sąd wydał postanowienie o upadłości z możliwością zawarcia układu z wierzycielami. To znaczy, że z tym dniem wstrzymuje się coś, co nam bardzo dopiekało, czyli egzekucję zadłużenia. Mieliśmy cały czas na koncie komornika, ciągle nam coś zabierał. To niezwykle kłopotliwe, nie pozwala niczego sensownego zaplanować. To był bardzo długi i zły okres, wszyscy nasi wierzyciele wiedzieli, że będzie upadłość, więc brali, co można. Tak czy inaczej – dzisiaj jesteśmy na początku drogi. Jest to jakiś sukces, sąd podzielił naszą opinię, że mamy szansę na wyjście z kłopotów. A wracając do panów pytania. Co się teraz będzie działo? Musimy poczekać trzy miesiące, tak jest w postanowieniu, aż się zgłoszą wszyscy potencjalni wierzyciele. Co prawda mamy ich listę i sami wysyłamy zawiadomienia, ale taka jest procedura. Później zaczniemy indywidualne rozmowy, będziemy sondować i negocjować warunki układu.

- Jak bardzo jesteście zadłużeni?

- Na kilkadziesiąt milionów złotych. Ważne, że jeden z naszych najpoważniejszych wierzycieli, zgodził się na konwersję długu, czyli 40 milionów, na akcje. Nie będziemy musieli tego oddawać, o tyle zostanie natomiast podniesiony kapitał.

- Ilu macie wierzycieli?

- Około ośmiuset. To dużo. Ale gdybym dzisiaj zapłacił większości z nich, w sumie półtora miliona, to z tej liczby zrobi się 180, w wielu wypadkach są to bowiem bardzo niewielkie kwoty. W optymistycznym wariacie, do końca roku uda nam się zawrzeć układ. To olbrzymia praca. Jakie mam argumenty wobec wierzycieli? Że zapłacę połowę w kilku ratach, ale zapłacę. Bo jaka jest alternatywa? Wierzyciel się nie godzi, przychodzi syndyk i latami sprzedaje majątek. Drugi argument, myślę że racjonalny - jesteśmy jedną z ostatnich w Polsce dużych stoczni. Głęboko wierzę, że żadnemu z naszych kooperantów nie zależy, by nas dobić. Jeżeli przedstawimy perspektywę, że to jest szansa również dla nich, bo nie tylko mamy z czego spłacić długi, ale też będziemy mieli kontrakty, będzie praca. W tym pokładam dużą nadzieję.

- Czyli ten rok to zawarcie układu i reorganizacja stoczni...

- Tak i jeszcze budowa dodatkowego działu. Nasz zakład to typowa stocznia remontowa - względnie dobrze remontuje, natomiast budowa odbywa się tutaj

Prezes stoczni MW

Prezes Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni Roman Kraiński obecnie funkcję pełni od czerwca zeszłego roku. Wcześniej był prezesem spółki pracowniczej Stocznia Gdańska Holding i wiceprezesem Stoczni Gdańsk. O Stoczni Marynarki Wojennej było ostatnio głośno z dwóch powodów: wodowania budowanego od lat kadłuba korwety *Gawron* oraz warszawskiego protestu związkowców zakładu przeciw zwolnieniom. W grudniu zeszłego roku sąd ogłosił upadłość stoczni, o co wnioskuje jej zarząd. SMW jest w trakcie restrukturyzacji. Agencja Rozwoju Przemysłu, właściciel 99 procent jej akcji, zapowiada prywatyzację.

sięciu procent, są koszty osobowe. Stwierdziłem, że mamy olbrzymie przerosty. Tu różnimy się w ocenie z organizacjami związkowymi, ale oni muszą bronić ludzi. Nie do utrzymania jest jednak sytuacja, że pięciuset pracuje, a ośmiuset im pomaga. Uważam, że równie efektywnie wspierać produkcję może mniejsza liczba pracowników. Wyliczyliśmy, że zwolnienie około trzystu osób da nam miesięcznie około półtora miliona złotych oszczędności.

Fot. Piotr B. Słoneczak

metodą chałupniczą, niejako przy okazji. Remontowiec nigdy nie będzie dobrze produkował. Musimy więc od nowa zbudować nowoczesny i efektywny pion zajmujący się budowlami, ponieważ to będzie bardzo istotna część naszego nowego rynku. Nie remonty, a budowy. Do tego zmusza nas sytuacja. Nie mam tak szerokiej i prężnej rzeszy agentów, którzy by ściągali duże remonty. W tej chwili trafiają do nas niewielkie rzeczy, rzędu miliona, dwóch euro. A budowy to duże pieniądze i co istotniejsze, rynek, którego nie dotknął kryzys. Są kraje, które potrzebują nowych jednostek wojskowych, a kryzys ich nie obchodzi.

- Stocznia Marynarki Wojennej nie ma jednak dobrej opinii. Może nawet inaczej - nie ma dobrego PR. Mamy wrażenie, że przyczyniają się do tego także pańskie wypowiedzi. Podkreśla pan na przykład, że ten, który remontuje nie będzie dobrze budował...

- Zgoda co do złego PR. Może nawet nie złego, po prostu go nie było. Zilustruję to na przykładzie *Gawrona*. Wszyscy piszą, że stocznia „cacka się” z tym okrętem od 2001 roku. A jest tak, że w 2001 roku przyjechał premier Leszek Miller, wbił młotkiem do klocka blaszkę i „rozpoczęła się budowa korwety”. Tylko, że było to tak, jakby panowie zamierzali zbudować dom, kupili działkę i wbili w nią palik, a potem zaczęli się rozglądać za pieniędzmi. Trzy lata trwała dyskusja, czy budujemy siedem, pięć, a może trzy korwety. A to oznacza, że nie można ruszyć, bo przy każdym wariantcie zmienia się rozłożenie kosztów. W 2006 roku zapadła wreszcie decyzja: są pieniądze, budujemy. I zbudowaliśmy w pełni wyposażony kadłub, w tempie, w jakim buduje się je na świecie. Pisano też, że robimy tego *Gawrona* najdrożej jak tylko można. Otóż nasza korweta jest tańsza o 20 procent, niż taka sama, a gorzej wy-

posażona, robiona w Niemczech. Druga sprawa, trzeba zmienić złe nawyki, stocznia nie może sobie pozwolić na opóźnienia, na powiedzenie kontrahentowi - zabrakło trochę farby, ale za trzy miesiące statek będzie skończony jak w banku! Chętnych do budowy jest wielu i jeżeli raz czy drugi nie skończymy pracy na czas, kontrahent powie, że takich samych jak my znajdzie gdzie indziej i tamci zrobią to w dodatku terminowo. Jeśli armator zamawia statek na 15 czerwca, mam prawo myśleć, że na 20 ma zakontraktowany pierwszy fracht.

- A kwestia remontowców, którzy, według pańskich słów, nie zbudują statku?

- Remontowiec wstępnie ocenia zakres prac przy statku czy okręcie. Najczęściej sam klient mówi, co należy zrobić. Już na tym etapie trzeba dokładnie się przyjrzeć, jaki jest rzeczywisty zakres robót. Trudno bezwzględnie określić termin zakończenia. Można zadeklarować, że będą to trzy miesiące, ale jeżeli po zdjęciu szalunku okaże się, że jest drugie tyle roboty? A przy budowie można, dzięki sprawnej organizacji i normowaniu, określić termin dokładnie co do dnia. Tam nie ma niespodzianek, zwłaszcza gdy robi się kolejny statek z serii. To nie jest tak, że ja remontowców oceniam gorzej. Więcej, często są oni lepszymi fachowcami, muszą być bardziej uniwersalni. Musimy więc tak przeprowadzić restrukturyzację, żeby złe prace przeprowadzić szybciej, lepiej i taniej. Musimy być konkurencyjni, inaczej nie wygramy żadnego przetargu i zmiecie nas „niewidzialna ręka rynku”. Muszę nastawić ludzi na inny rodzaj organizacji, zmienić mentalność. W produkcji, na którą, jak mówiłem, będziemy stawiać,

Fot. Tomasz Felba



Nasz zakład to typowa stocznia remontowa - względnie dobrze remontuje, natomiast budowa odbywa się tutaj metodą chałupniczą, niejako przy okazji.

upatruję naszej szansy. Produkując coś od nowa nie musimy doganiać innych, możemy ich od razu przeskoczyć. Robić nowoczesnie.

- Pozwalnia pan ludzi, zrestrukturyzuje stocznię. Czy ci, którzy zostaną będą mogli liczyć na lepszą płacę?

- To trzecia rzecz, którą zamierzam w tym roku zrobić. Gdy tylko trafi się zamówienie na nowy statek, będziemy stosować nowy system motywacji. Będzie to liniowo związane ze wzrostem produkcji. A niech ludzie nawet po dziesięć tysięcy zarabiają, dlaczego nie?

- W tej chwili jaka jest średnia zarobków?

- Około trzech i pół tysiąca brutto. To za mało, wiem. Ludzie muszą zarabiać więcej, ale musi w ich głowach powstać związek między produkcją a płacą.

- A pan ile zarabia, panie prezesie?

- To żadna tajemnica, cztery średnie krajowe, około dwunastu tysięcy brutto.

- A jakie są pana stosunki ze związkami zawodowymi? Pamiętamy demonstrację pracowników stoczni w Warszawie, były słowa szefa stoczniowej Solidarności o tym, że zwolnienia zagrażają obronności kraju.

- Nasze stosunki ewoluują. Uprzedzono mnie, że moją pierwszą porażką będą stosunki ze związkami. Tak się nie stało. Na początku, to prawda, bardzo walczyliśmy. Ale nasze relacje się cywilizują. Nie słyszałem i nie czytałem wypowiedzi związkowców, którzy by na mnie naskakowali imiennie. Związki walczą o ludzi, więc dobierają argumenty związane z walką, to oczywiste. W końcu jednak zawarliśmy porozumienie w sprawie zwolnień.

- Wróćmy do *Gawrona*. Co się z nim dzieje?

- *Gawron* wrócił do hali, trwają na nim prace. Chętnie byśmy już na nim budowali nadbudówkę, ale przedtem musi zapaść decyzja w sprawie systemu walki, co powinno się stać w 2011 roku. Na razie kończymy platformę.

- Tracimy duże pieniądze na utrzymanie *Gawrona*, a gdy wreszcie spłynie na wodę, na większość jego części nie będzie już gwarancji...

- System walki będzie nowy, więc kwestia gwarancji tutaj nie występuje. Natomiast jeżeli chodzi o inne urządzenia, robimy przeglądy, żeby nie utracić gwarancji, a poza tym producenci, wiedząc, że okręt nie pracuje, przedłużają gwarancje. To jednak prawda, samo utrzymanie kosztuje setki tysięcy złotych rocz-

nie. Ale jednostka musi być ubezpieczona i pilnowana. To są koszty, które ponosi państwo. Tego nie przeskoczymy.

- Panie prezesie, ile i jakie jednostki są w tej chwili remontowane w stoczni?

- Stoją u nas *Iskra*, *Orzeł* i *Kościuszko*. Miały być skończone w zeszłym roku, ale wynikły dodatkowe prace, na które ministerstwo nie miało pieniędzy i ta część robót przeszła na ten rok. Poza tym jest pusto. Czekamy na modernizację dwóch tarantul, mamy wystartować w przetargu na *Nawigatora* - to wymarzone dla nas jednostka, bo tam do wymiany jest cała elektronika. Ma wejść też jeden kobben. I to jest wszystko na ten rok.

- Jak rozumiemy, w tej chwili zamówienia wojskowe to niemal sto procent waszej działalności. Z niej się jednak nie utrzymacie.

- Około osiemdziesiąt procent. Na rok 2010 planujemy pół na pół. Poczuję, że osiągnąłem cel, gdy będę miał większość zleceń cywilnych, z rynku. A jeżeli wojsko nam coś podrzuci, to będzie niejako działalność dodatkowa. W naszym planie restrukturyzacji założyliśmy stworzenie grupy kapitałowej. Obecna Stocznia Marynarki Wojennej pozostanie zakładem pracującym wyłącznie na rzecz MON. Ponieważ według zapisu w Traktacie Europejskim stocznia pracująca wyłącznie na rzecz obronności kraju, nie ma problemu z niedozwoloną pomocą publiczną, nie obowiązuje jej prawo o zamówieniach publicznych...

- No tak, bo w sytuacji rozpisania przetargu, stocznia go przegrywa...

- Tak, zgoda. Ale bycie tylko stoczną MON-owską jest o tyle niebezpieczne, że ewentualne cięcia w budżecie dotkliwie nas doświadczają. Możemy po prostu zniknąć. Jako swego rodzaju amortyzator rynkowo-finansowy stworzymy spółkę-córkę, będącą naszą stuprocentową własnością, stocznją, która roboczo nazywa się stoczną cywilną. W niej będą zatrudnieni wszyscy pracownicy, wypożyczani w razie potrzeby do stoczni wojskowej. Powołujemy jeszcze drugą spółkę-córkę zajmującą się infrastrukturą.

- Panie prezesie, a na jakim etapie są rozmowy z Wietnamczykami w sprawie jednostek wojennych, które mielibyście zbudować?

- Była tutaj ich delegacja, stwierdziła, że nasze warunki im odpowiadają. Tyle, że nie wiadomo, czy to my będziemy stroną kontraktu, czy nasz konkurent - Bumar.

Nowy prezes Stoczni Gdańsk

Od 1 lutego prezesem Stoczni Gdańsk jest Andrzej Stokłosa, który pięć lat pełnił funkcję wiceprezesa oraz dyrektora generalnego ISD Huty Częstochowa. Od czasu odwołania przed dwoma laty poprzedniego szefa stoczni, Andrzeja Jaworskiego, jego obowiązki pełnił wiceprezes Igor Jacenko. Obie firmy należą do tego samego koncernu ISD Polska (Związek Przemysłowy Donbasu). Na początku roku pakiet kontrolny ISD, w tym Huty Częstochowa i węgierskich zakładów hutniczych Dunafer, nabyły rosyjskie Evraz Group i Metalloinvest. ISD Polska zapewniła, że transakcja nie dotyczy Stoczni Gdańskiej. - Stocznia pozostaje własnością spółki należącej do ukraińskich właścicieli - napisano w specjalnym komunikacie.

W SG trwa w tej chwili restrukturyzacja produkcji i zatrudnienia, w wyniku której zwolnionych ma być ok. 300 osób. W połowie roku na terenie stoczni powinna rozpocząć się budowa fabryki wiatraków. Jak już wcześniej pisaliśmy, produkcja elektrowni wiatrowych, obok budowy statków i konstrukcji stalowych, ma być jednym z trzech rodzajów działalności firmy.

- Kontraktu jednak nie ma.

- Ale jest kredyt - 262 miliony dolarów. Umowa powinna być podpisana w pierwszym kwartale tego roku. To mnie ustawia na więcej niż rok. Na wstępie miałyby to być 3-4 okręty patrolowe i okręt szkolno-treningowy, dosyć trudny. Ma mieć około 80 metrów i ma na nim pływać 260 ludzi. Widać też, że Wietnam będzie chciał jeszcze więcej.

- A żaglowiec dla Indonezji?

- To będzie jednostka konstrukcji inżyniera Zygmunta Chorenia, dłuższa niż *Dar Młodzieży*. Mamy zapewnienie, że jest już w budżecie Indonezji i najprawdopodobniej to my będziemy wykonawcą. Dlaczego jest ona dla nas tak ważna? Przecież to „tylko” żaglowiec...

- Prestiż...



Gdy tylko trafi się zamówienie na nowy statek, będziemy stosować nowy system motywacji. A niech ludzie nawet po dziesięć tysięcy zarabiają, dlaczego nie?

- To raz. Ale ja patrzę pięć lat do przodu. Jeżeli chodzi o kadłub z cienkiej blachy, *Gawronem* możemy chwalić się na całym świecie, jest wzorowo zespawany. Teraz trzeba pokazać, że potrafimy zrobić także coś innego, jednostkę luksusową. Ten żaglowiec ma mieć standard konferencyjny - tak to tam nazywają. Jeśli go zbudujemy, będziemy mogli iść dalej w tym kierunku. Rynek luksusowych jachtów to kolejny, który nie poddaje się kryzysowi. Nie chciałbym permanentnie wyrzucać ludzi.

- Gdzie jeszcze szukacie rynku?

- W Jemenie, Algierii. Tam już nie chodzi o okręty, a o statki bunkierki, tankowce.

- W czym chcecie się specjalizować? Okręty logistyczne na przykład, patrolowce?

- Mam upatrzony segment, ale nie chcę w tej chwili o nim mówić. Musimy

znaleźć sobie niszę. Remonty się zaraz skończą, a trzeba z czegoś żyć.

- Ile jest prawdy w pogłoskach, potwierdzonych także w jakimś stopniu przez ministra obrony narodowej, o inwestorze francuskim, konkretnie koncernie DCNS? Mówiło się także o holenderskim Damenie...

- Holendrzy nie złożyli aplikacji, więc zostaje jedynie DCNS. W tej chwili rozmowy są zawieszane, bo sprzedawanie stoczni w tym momencie byłoby, powiedzmy, przedwcześnie.

- Z tego co pan mówi wynika, że przed stocznią otwiera się dosyć konkretna przyszłość. A wydawało się, że stoi nad przepaścią...

- Decyzja sądu o ogłoszeniu upadłości ją otworzyła. Wierzę, że nam się uda.

W poszukiwaniu nabywcy

Resort skarbu nie wyklucza, że na sprzedaż po raz kolejny zostanie wystawiony majątek zlikwidowanej w zeszłym roku Stoczni Gdynia, w tym najważniejszy dla stoczniowej produkcji duży suchy dok, który dotychczas, z powodu ceny (90 mln zł), nie znalazł nabywcy. Na sprzedaż ponownie może także trafić pochylnia w Stoczni Szczecińskiej. Tamtejszy zarządca kompensacji szuka chętnych na dzierżawę niesprzedanego majątku, dzięki czemu koszty jego utrzymania nie będą pokrywane z pieniędzy wierzycieli. Dzierżawa ma być ustanowiona na rok. Następnie na tym terenie ma zostać utworzona specjalna strefa ekonomiczna.

Bałtycki hub kontenerowy w Gdańsku?

Brama Europy

Fot. Piotr B. Stareńczak



Maersk Taikung
przy nabrzeżu DCT Gdańsk.



Robin MacLeod
był odpowiedzialny
za opracowanie koncepcji
technicznej i założeń
projektowych terminalu
DCT Gdańsk.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Na początku stycznia doszło do historycznego, nie tylko w skali portów polskich, ale i całego Bałtyku, przełomu. Otwarte zostało bezpośrednie, żeglugowe połączenie kontenerowe pomiędzy Dalekim Wschodem i Polską.

Kamieniem milowym w historii konteneryzacji w Polsce stało się pierwsze zawinięcie do gdańskiego portu kontenerowca *Maersk Taikung*, 4 stycznia br. Był to pierwszy z obsługujących serwis AE10 statków, obsługiwany przez terminal DCT Gdańsk. A jednocześnie pierwszy *post-panamax* obsługiwany w polskim porcie.

Duński armator, Maersk Line zdecydował o rozszerzeniu serwisu określane go symbolem AE10 o zawinięcia do polskiego portu. Tym samym nasz kraj uzyskał pierwsze w historii, stałe, bezpośrednie, międzykontynentalne, kontenerowe połączenie żeglugowe z Chinami i Południowo-Wschodnią Azją.

Maersk przyznaje, że włączenie polskiego portu w rotację serwisu międzykontynentalnego ma związek z koniecznością zagospodarowania nadwyżek zdolności przewozowej, realizowanego m.in. przez stosowanie tzw. *slow-steamingu* (celowego spowalniania floty dla zniwelowania nadpodaży tonażu oraz dla obniżenia kosztów przez zmniejszenie zużycia paliwa) w sieci połączeń żeglugowych Maerska między Azją i Europą.

Zmiana w serwisie AE10 umożliwia zaoferowanie unikatowego wyboru możliwości transportowych pomiędzy portami azjatyckimi a Polską i dalej - Europą Środkową i Wschodnią, w tym - wzbogacenie i ulepszenie połączeń dowozowych (*feederowych*) do Rosji i portów w innych krajach bałtyckich. Oznacza to, że port gdański, a konkretnie terminal DCT, staje się bałtyckim hubem kontenerowym.

Maersk poinformował, że jednocześnie z dodaniem Gdańska do „rozkładu jazdy” kontenerowców w serwisie AE10, usuwa z niego Dunkierkę, jednak całkowita zdolność przewozowa, jaką oferuje na szlaku Azja-Europa, nie zmieniła się. Wkrótce po rozpoczęciu zawinięć do

Co to jest hub?

Przewozy morskie na dużych odległościach, zwykle w relacjach międzykontynentalnych, głównie kontenerowe, są racjonalizowane i optymalizowane przez podział na etapy, według zasady *hub and spoke* (dosłownie „oś i szprychy”). Określenie to, oznaczające konfigurację lub strukturę gwiazdową, znane jest m.in. w sieciach komputerowych i telekomunikacyjnych, w sieci połączeń lotniczych i żeglugowych, czy w logistyce i dystrybucji.

Statki zabierające jednorazowo coraz więcej ładunków, pozwalają obniżyć jednostkowy koszt transportu. Bardzo wiele z największych kontenerowców obsługiwanych może być przez ograniczoną liczbę portów. Nieekonomiczne i z nawiązką niwelujące korzyści płynące z efektu skali, byłoby zatrzymywanie tych wielkich statków w portach dla za- lub wylądunku w każdym z nich małej partii kontenerów. Dlatego naturalnym i oczywistym stało się zaimplementowanie w żegludze systemu *hub and spoke*, czyli wielkich portów, do których dopływają największe kontenerowce i rozchodzących się stamtąd, promieniście i pętlami, połączeń do mniejszych portów w regionie.

Huby to porty główne na krańcach szlaku oceanicznego (międzykontynentalnego), w których kontenery są przeładowywane pomiędzy wielkimi

kontenerowcami dalekiego zasięgu lub tzw. „statkami – matkami” (*long-haul vessels, mother ships*), a znacznie mniejszymi pojemnikowcami dowozowymi – „feederami” (*feeder ships*). Również lokalne serwisy dowozowe – linie żeglugowe rozchodzące się promieniście i / lub pętlami z portów – *hubów*, nazywane są czasem „feederami”.

Dotychczas obsługa portów w głębi Bałtyku przez pojemnikowce dalekiego zasięgu, pracujące w serwisach międzykontynentalnych, uznawana była za nieuzasadnioną ekonomicznie. Polskie porty, podobnie, jak prawie wszystkie pozostałe na Bałtyku, obsługiwane są głównie przez stałe połączenia kontenerowe krótkiego zasięgu – regionalne, czyli głównie serwisy o charakterze dowozowym („feeder”). Głównymi portami *hubowymi* dla Polski są Rotterdam, Felixstowe, Hamburg, Bremerhaven i Antwerpia. Najbliższymi Polsce i najdalej wysuniętymi na wschód portami *hubowymi* są Aarhus i Göteborg, chociaż niektórzy twierdzą, że nie są to porty główne z prawdziwego zdarzenia, a na pewno nie mają (również dla Polski) aż tak dużego znaczenia, jak Hamburg czy Rotterdam. Hamburg nazywa się nawet czasem „największym polskim portem”.

PioSta

Gdańska, z rozkładu usunięto także Felixstowe.

Serwis AE10 jest częścią sieci połączeń Azja-Europa (AE) zyskującej coraz większe znaczenie dla Maersk Line. Około 20 proc. globalnego handlu realizuje się obecnie pomiędzy Azją a Europą. Polska uzyskała pierwsze, bezpośrednie połączenie żeglugowe z prawdziwego zdarzenia z kluczowymi portami azjatyckimi. Pojawienie się serwisu to nie tylko historyczne wydarzenie, ale również dobra wiadomość dla polskich importerów i eksporterów, którzy będą mogli skorzystać ze stałego, cotygodniowego połączenia morskiego.

Unika się dodatkowych kosztów przeładunku, np. w Hamburgu i kosztów serwisu dowozowego, ale ceną za to jest nieznacznie dłuższy czas transportu kontenera (zwłaszcza do i od klientów z głębi Polski). Bezpośredni serwis m.in. z Szanghaju i portów japońskich do Gdańska umożliwi budowę nowych, biznesowych kontaktów z szybko rozwijającymi się rynkami azjatyckimi.

Połączenie Daleki Wschód - Europa jest jednym z najistotniejszych kierunków rozwoju handlu w naszym regionie, zwłaszcza w zakresie transportu towarów takich jak elektronika, meble, pojazdy, tworzywa sztuczne i kauczuk, sprzęt AGD, płytki ceramiczne oraz wyroby z kamienia.

Polska w Unii Europejskiej

Podczas pierwszego zawinięcia statku serwisu AE10 do Gdańska, rozładowano jedynie 400 kontenerów i załadowano 250. Niecałe 10 proc. przeładowanych

Maersk Taikung na obrotnicy przy terminalu DCT Gdańsk.



Statki Maersk Line serwisu AE10 w chwili włączenia do niego zawinięć do Gdańska*

imię statku	E	bandera	LOA	B	T	TEU	R	DWT	GT	NT	V
<i>Maersk Taikung</i>	15.11.2007	S	332	43,20	14,52	8112	700	107 267	94 193	53 271	24,8
<i>Maersk Tukang</i>	22.05.2008	S	332	43,20	14,53	8112	476	107 267	94 193	53 271	24,8
<i>Sally Maersk</i>	06.03.1998	D	347	42,80	14,50	6600	817	104 690	91 560	50 110	24,6
<i>Svendborg Maersk</i>	25.09.1998	D	347	42,80	14,50	6600	817	104 690	91 560	50 110	24,6
<i>Svend Maersk</i>	15.03.1999	D	347	42,80	14,50	6600	817	104 690	91 560	50 110	23,5
<i>Skagen Maersk</i>	09.09.1999	D	347	42,80	14,50	6600	817	104 690	91 560	50 110	24,6
<i>Maersk Sydney</i>	01.01.2005	N	335	42,80	14,00	8450	701	97 517	93 511	49 500	24,5
<i>Maersk Salalah</i>	09.06.2008	H	335	42,80	14,50	8600	700	102 800	91 400	56 600	25,3
<i>Maersk Tanjung</i>	16.08.2007	S	332	43,20	14,53	8112	700	107 267	94 193	53 271	24,8
<i>Maersk Sheerness</i>	31.05.2006	N	335	42,80	14,00	8450	701	97 612	93 511	50 686	24,5

E - w eksploatacji od...; LOA - długość całkowita (około) [m]; B - szerokość [m]; T - zanurzenie [m]; TEU - ładowność kontenerów 20-stopowych; DWT - nośność [t]; GT - tonaż pojemnościowy brutto; NT - tonaż pojemnościowy netto; V - prędkość maksymalna (węzły); S - Singapur; D - Dania; H - Holandia, N - Niemcy.

* - wkrótce potem włączono do serwisu lub zastąpiono inne statki m.in. jednostkami: *Sine Maersk, Axel Maersk, Maersk Stockholm, Maersk Singapore, Sofie Maersk, Carsten Maersk, Maersk Seoul, Maersk Sana, Maersk Taurus.*

kontenerów przeznaczonych było dla innych portów bałtyckich (*transshipment*). Jednak już kolejne statki w rotacji, przywoziły do Gdańska i zabierały z niego znacznie więcej kontenerów. Na początek Maersk Line spodziewa się 40-50 proc. udziału kontenerów z rynku polskiego i 50-60 proc. przechodzących przez DCT w *transshipment*, głównie do i z Rosji oraz Finlandii.

Gdy *Maersk Taikung* stał przy nabrzeżu DCT Gdańsk, w drodze z Dalekiego Wschodu do Europy było już kolejnych pięć jednostek.

Peter H. Nielsen, prezes zarządu Maersk Polska, w rozmowie z dziennikarzem „Nasze MORZE”, zapewnił, że włączenie Gdańska do bezpośrednich zawinięć oceanicznej linii AE10, nie uniemożliwi polskiemu importerom i eksporterom możliwości organizowania przewozów z wykorzystaniem usług Maerska przez Hamburg. Bywa, że preferują takie rozwiąza-

nie z powodu prostszych procedur odpraw celnych i mniejszych problemów ze zwrotem podatku VAT oraz ze względu na możliwość szybszego transportu kontenera pomiędzy Hamburgiem, a klientami w centralnej i południowej Polsce.

Nielsen przyznaje, że zainteresowane strony, w tym Maersk i polskie terminale kontenerowe, z DCT Gdańsk na czele, prowadzą rozmowy, m.in. z udziałem wiceminister Anny Wypych-Namiotko, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialnej w tym resor-

cie za politykę morską, mające na celu dostosowanie praktyki obsługi celnej w polskich portach do standardów panujących w Unii Europejskiej. Polska jest bowiem takim samym członkiem Unii, jak Niemcy czy Holandia i nie ma powodów, by w naszym kraju obsługa ładunków w imporcie miała być, przez procedury niezależne od terminalu kontenerowego, bardziej czasochłonna, droższa, czy mniej wygodna niż w Hamburgu lub Rotterdamie. Przyszedł czas, by poprawiły się w Polsce warunki organizacyjno-prawne,

Peter H. Nielsen,
prezes zarządu Maersk Polska.



Fot. Piotr B. Stareńczak

fiskalne, reżim inspekcji celnych, weterynaryjnych i innych oraz infrastruktura, m.in. autostrada A1, na którą wszyscy czekają.

Szef Maersk Polska przyznał również, że w początkowym okresie strumień ładunkowy z i do Polski oraz jej zaplecza (krajów Europy Środkowo-Wschodniej), nie uzasadnia sensu ekonomicznego zawinąć tak dużych statków, jak zatrudnione w serwisie AE10. Jednak w dalszej perspektywie, Maersk wiąże duże nadzieje z rynkiem polskim i ościennymi.

Maersk Line

Globalny przewoźnik kontenerowy i operator logistyczny Maersk Line należy do grupy A.P. Moller - Maersk, która obejmuje także m.in. amatorów specjalizujących się w innych rynkach żeglugowych i *offsbo-re*. Flota Maersk Line składa się z ponad 530 statków o łącznej zdolności przewozowej ok. 2 mln TEU oraz kontenerów różnej wielkości i przeznaczenia, odpowiadających 1 900 000 TEU. W Polsce jest reprezentowana przez Maersk Polska, obecną na polskim rynku już od niemal dwudziestu lat.

Dlaczego Gdańsk?

- *Location, location, location!!!* - tak stanowczo i żywiłowo podkreślał walory geograficzne przyszłego terminalu kontenerowego Charles Crawford, ambasador Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w Polsce, gdy chwalił wspólne, polsko-brytyjskie przedsięwzięcie, przy okazji uroczystego podpisania, 28 stycznia 2004 r. w Sali Czerwonej Ratusza Głównego w Gdańsku, umowy dzierżawy terenów gdańskiego portu pod budowę głębokowodnego terminalu kontenerowego, zawartej przez Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA i DCT Gdańsk SA.

W niecałe cztery lata później, wielki terminal oficjalnie otwarto, a za kolejne dwa - *Maersk Taikung* stał się pierwszym w historii polskich portów obsługiwany przez nie statkiem *post-panamax* (o szerokości większej, niż pozwalająca na przejście przez Kanał Panamski).

Nie tylko technicznym walorom oraz sprawności pracowników i managerów, ale w dużym stopniu właśnie dogodnemu położeniu w niezamarzającej części Bałtyku, gdański, głębokowodny terminal kontenerowy zawdzięcza swój sukces, jakim niewątpliwie jest przyciągnięcie międzykontynentalnego, oceanicznego serwisu liniowego.

Za koncepcją techniczną i biznesową budowy głębokowodnego terminalu kon-

tenerowego stali głównie przedsiębiorcy, deweloperzy, finansści oraz specjaliści od projektowania portów z Wielkiej Brytanii - James Sutcliff, prezes spółki DCT Gdańsk SA i projektant terminali kontenerowych Robin MacLeod, dyrektor techniczny (później kierownik operacyjny) oraz Robert Sinclair, pierwszy dyrektor finansowy DCT Gdańsk SA.

Miałem przyjemność być pierwszym dziennikarzem w Polsce, który w 2003 roku, wspólnie z reporterem tygodnika „Fairplay” przeprowadził wywiad z Robinem MacLeodem, jeszcze zanim szkocki specjalista od rozwoju portów znalazł mieszkanie w mieście, w którym przyszło mu spędzić kilka lat zawodowego życia i zrealizować kolejny, wielki projekt budowy terminalu kontenerowego, po m.in. Singapurze i Wielkiej Brytanii. Dał się poznać jako człowiek ogromnej wiedzy i doświadczenia, potrafiący się nimi dzielić, zarażając przy tym optymizmem i entuzjazmem.

MacLeod już na początku pracy nad nowym terminalem (opracowywał jego koncepcję techniczną i założenia projektowe), był przekonany, że do Gdańska będą zawijać oceaniczne kontenerowce. Mało kto mu wierzył, choć z przekonaniem powtarzał to przy wielu okazjach. Kulminacją tych deklaracji było wystąpienie Robina MacLeoda na gdyńskim Międzynarodowym Forum Gospodarczym,

Koncepcja budowy głębokowodnego terminalu w Gdańsku powstała w połowie lat 90., wraz ze wzrostem morskiego obrotu kontenerowego w tej części Morza Bałtyckiego. Do jego zaprojektowania, budowy i obsługi została wybrana spółka DCT Gdańsk, zarejestrowana w Polsce, będąca w większości (ponad 99 proc.) własnością GIF II (Global Infrastructure Fund II), specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies z siedzibą w Australii.

Realizacja inwestycji opierała się na współpracy firm doświadczonych w tego typu przedsięwzięciach z Polski, Holandii i Niemiec. Z czasem pozyskano też strategicznego inwestora z Australii.

Rozwój DCT Gdańsk został zaplanowany w czterech fazach. Pierwszy etap obejmował budowę sztucznego pirsu o 800 m długości i 315 m szerokości, dzięki któremu powiększyło się lądowe terytorium Polski. Materiał wypełniający pirs powstał w wyniku prac refulacyjnych



DCT Gdańsk

w maju 2007 roku, zatytułowane „System terminali hubowych z punktu widzenia Portu Gdańsk”, w którym udowodniał, dlaczego Gdańsk jest znakomicie predestynowany, głównie ze względu na położenie, do pełnienia roli bałtyckiego hubu kontenerowego. Wielu wówczas było sceptyków, niewierzących w możliwość sprowadzenia do Gdańska, czy w ogóle w głąb Bałtyku, międzykontynentalnego serwisu kontenerowego. Dotychczas kontenerowce z oceanicznych serwisów docierały najwyżej do Göteborga i Aarhus. MacLeod i przedstawiciele zarządu DCT Gdańsk oraz portu gdańskiego, wbrew sceptykom, przekonywali, że to tylko kwestia czasu...

Dlaczego hub w Gdańsku miałby mieć większy sens ekonomiczny niż hub w jednym z portów u wejścia na Bałtyk, takich, jak Aarhus czy Göteborg?...

Po pierwsze, Gdańsk leży bliżej „centrum” Morza Bałtyckiego. Wspomniane porty w Cieśninach Duńskich są za blisko Hamburga czy Bremerhaven. Z punktu widzenia organizacji i długości serwisów dowozowych, zwłaszcza obsługujących np. Rosję czy Finlandię, nie różnią się bardzo od Hamburga.

Po drugie, gdy po kryzysie powróci dobra koniunktura gospodarcza, Polska, razem z sąsiednimi krajami na południu i wschodzie, będzie mogła „wygenerować” przepływy ładunkowe w wielko-

Fot. Piotr B. Stareńczak



Maersk Taikung podczas cumowania przy nabrzeżu DCT Gdańsk.

ści wystarczającej, by ekonomicznie uzasadnić sens zawijania do polskich portów statków - serwisów międzykontynentalnych. Jako hub, Gdańsk będzie wygodną alternatywą wobec Hamburga czy Rotterdamu.

Skoro Rosja jest tak ogromnym rynkiem, a St. Petersburg z Primorskiem notują największe na Bałtyku przeładunki kontenerowe, dlaczego bezpośrednie li-

nie z dużymi kontenerowcami pływającymi z Azji czy Ameryki Północnej nie miałyby być przedłużone aż do terminali St. Petersburga? Takie połączenia zapewne się pojawiają, jednak z pewnym zastrzeżeniem... Otóż wielkie, oceaniczne kontenerowce dalekiego zasięgu nie mają wystarczających wzmocnień do żeglugi w lodach. Tymczasem w Zatoce Fińskiej takie warunki mogą się utrzymywać na-

prowadzonych wokół, dzięki czemu nabrzeże przeładunkowe o długości 650 m ma aż 16,5 metrów głębokości, więcej niż w jakimkolwiek innym bałtyckim terminalu kontenerowym. Największe statki wpływające na Bałtyk (klasy *baltimax*) mają 15 m zanurzenia i mogą bez problemu zostać przyjęte do obsługi przy nabrzeżu DCT Gdańsk.

Realizacja prac budowlanych na kilku etapach wymagała zastosowania specjalnych metod i sprzętu, jak również najnowszych technologii. Przy budowie zastosowano po raz pierwszy w Polsce jedne z największych profili stalowych ze stali o podwyższonej odporności na korozję.

Specjalnie do realizacji prac związanych z pograżaniem i kotwieniem ścianki szczelnej sprowadzono do Polski wielofunkcyjną platformę podnoszoną *Odin*.

Terminal kontenerowy DCT Gdańsk, który niedawno obchodził drugą rocznicę istnienia, to pierwszy terminal w basenie Morza Bałtyckiego zdolny do obsługi

statków klasy *post-panamax*, zarówno ze względu na głębokość podejść i stanowisk postojowych, jak również dzięki infrastrukturze i wyposażeniu na lądzie (w naszej części Bałtyku suwnice *post-panamax* ma też Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni, a od niedawna - jedną - również Gdynia Container Terminal - GCT - PBS).

DCT Gdańsk dzięki rampie ro-ro jest w stanie przyjmować i obsługiwać także samochodowce i ciężarowce ro-ro. Gości również zawijające do Gdańska duże jednostki pasażerskie, które nie mieszczą się w porcie wewnętrznym Gdańsk.

W kilka miesięcy po uruchomieniu, współpracę z terminalem DCT Gdańsk rozpoczęły: Containerships - operator kontenerowy krótkiego zasięgu oraz IMCL i Team Lines - publiczne linie dowozowe. Największy światowy operator kontenerowy Maersk Line, przeniósł działalność operacyjną z Gdyni do DCT Gdańsk w grudniu 2008 roku.

Terminal jest dostępny przez cały rok, dzięki brakowi zalodzeń, z którymi nie poradziłyby sobie łatwo zwykłe portowe holowniki.

To jeden z głównych czynników wpływających na potencjał DCT Gdańsk jako bałtyckiego *hubu*. Dodatkowe doskonałe warunki do jego powstania to duża pojemność placów składowych, wysoka wydajność przeładunkowa, możliwość obsługi statków oceanicznych i idealna „brama morska” dla Polski i centralnej oraz wschodniej Europy, dzięki planowanemu w sąsiedztwie, na obszarze 200 hektarów, przyszłego Pomorskiego Centrum Logistycznego.

Terminal, zajmujący 40 ha, ma dobre połączenie drogowe i kolejowe z zapleczem, choć czeka na inwestycje drogowe Gdańska...

Skagen Maersk - drugi ze statków serwisu AE10, jaki pojawił się w Gdańsku.



Fot. Piotr B. Stareńczak

wet kilka miesięcy w roku. Technicznie wszystko jest możliwe, jednak przy dzisiejszej ostrej konkurencji i wyśrubowanych, zoptymalizowanych parametrach techniczno-eksploatacyjnych, nieuzasadnione ekonomicznie byłoby „dźwiganie za darmo” przez pół świata, dodatkowo ciężaru wzmocnień lodowych statku (przydatnych tylko na części Bałtyku i jedynie przez kilka miesięcy w roku), zamiast kilkudziesięciu czy kilkuset kontenerów z opłaconym frachtem. Dlatego racjonalne jest np. utrzymywanie stałego, bezpośredniego, oceanicznego połą-

czenia do Gdańska i obsługiwane z niego, poprzez serwis dowozowy, na którym typowe statki na ogół posiadają wzmocnienia lodowe, terminali rejonu St. Petersburga.

Choć zatem bezpośrednie, oceaniczne połączenia do St. Petersburga zapewne się pojawią, raczej nie zagrażą pozycji DCT Gdańsk czy Trójmiasta, jako potencjalnego, głównego hubu bałtyckiego. Będą bowiem nastawione głównie na obsługę kontenerów z rynku rosyjskiego.

Jakie statki przytływają do Gdańska?

Największymi kontenerowcami obsługiwanymi dotychczas w polskich portach były *MSC Bremen* (długość ok. 294 m, tonaż pojemnościowy brutto - GT 54 695, nośność 67 025 t, wyporność 87 852 t,

ładowność 5029 TEU) i *Maersk Brooklyn* (dł. 293 m, GT 48 853, 53 890 t nośności, 76 415 t wyporności, ładowność 4174 TEU). Były to jednak zawinięcia incydentalne, oba w 2007 roku.

Teraz sytuacja się zmieniła. Do obsługi serwisu AE10, Maersk Line oddelegował 10 statków klasy S (tyle jednostek znajdowało się jednocześnie w rotacji). Trzon flotyli stanowią pojemnikowce tej klasy ze stoczni południowo-koreańskich, japońskich i z własnej grupy A.P. Møller - Maersk - Lindo Odense, wprowadzone do eksploatacji w latach 1997-2008 (pierwszym był *Sovereign Maersk*, zbudowany w duńskiej stoczni Lindo Odense w 1997 roku). Są jednymi z większych kontenerowców w światowej flocie, choć obecnie daleko im do najnowszych rekordzistów o ładowności 12-14 tys. TEU.

Z pojemnością dochodzącą do 8600 TEU (odpowiednik kontenera 20-stopowego) i 700 podłączeniami do kontenerów chłodzonych, statki klasy S gwarantują wysoką jakość transportu. Wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne, wysoko zautomatyzowane, przystosowane są do obsługi przez 13-osobowe załogi. Charakteryzują się nośnością od niemal 98 do 110 tysięcy ton i nominalną ładownością, od nieco ponad 7200 TEU do ok. 8600 TEU.

Silnik napędu głównego na statku typu S Maerska waży ponad 2000 ton, jest długi na ok. 25 i wysoki na ponad 13 m. Jeden tłok cylindra takiego silnika waży ok. 4,5 tony i ma prawie metr średnicy.

Boris Wenzel,
prezes terminalu
DCT Gdańsk.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Gdyby ustawić jeden za drugim wszystkie kontenery, jakie mogą się pomieścić na statku tej klasy, utworzyłyby linię o długości ponad 49 km (w przypadku 8086 kontenerów 20-stopowych, co stanowi ładowność *Maersk Taikung*).

Szczegółową charakterystykę techniczno-eksploatacyjną statków z serii, do której należy *Maersk Taikung* zamieszczamy w oddzielnym materiale poświęconym pojemnikowcom typoszeregu Daewoo 8000 (str. I-VI, po str. 32).

Perspektywy rozwoju

W 2010 roku można się spodziewać 52 zawinięć statków linii AE10 do Gdańska, o ile zostanie utrzymana dotychczasowa regularność. W zależności od poziomu przewozów do Rosji i Finlandii, DCT powinien osiągnąć przeładunki od 350 000 do 450 000 TEU (w 2009 roku - do 162 000 TEU).

Szefowie gdańskiego terminalu głębokowodnego mają nadzieję, że inni najwięksi przewoźnicy kontenerowcy, pójdą w ślady Maersk Line i rozszerzą swoją ofertę poprzez włączenie do niej DCT Gdańsk. W styczniu, przedstawiciele DCT Gdańsk prowadzili rozmowy z kilkoma innymi liniami, zarówno w relacjach bezpośrednich, jak i usług *feederowych*.

Boris Wenzel, prezes terminalu, tak mówi o pierwszym zawinięciu serwisu AE10 do polskiego portu: - *To historyczny moment dla polskiego przemysłu portowego. Przez niemal 40 lat ustanowiono wiele bezpośrednich połączeń kontenerowych łączących Azję i Europę, w większości kończących się w portach niemieckich, gdyż oparte są one na pośrednich przeładunkach kontenerów trafiających potem w rejon Skandynawii i na cały Bałtyk. Wielu analityków wątpiło w ekonomiczny sens wysyłania statków typu post-panamax w rejon Morza Bałtyckiego, my jednak byliśmy przekonani, że duże statki będą zawijać bezpośrednio do Gdańska, który stanie się bramą dla Europy centralnej i Rosji. Światowy kryzys przyspieszył uruchomienie bezpośrednich zawinięć do Polski. Jesteśmy przekonani, że kolejne linie zdecydują się dodać DCT Gdańsk do swoich głównych serwisów liniowych i dlatego już planujemy warunki zwiększenia naszej zdolności przeładunkowej.*

Prezes Wenzel, inicjator rozmów z polskim rządem w sprawie uczynienia z Gdańska „superportu”, odważnie konkurującego z tradycyjnymi północno-eu-

Serwis AE10 Maersk Line

Pierwsze odejście, w ramach poszerzonego o Gdańsk serwisu AE10 na Zachód, statku *Maersk Taikung*, z Szanghaju, miało miejsce 1 grudnia 2009 r. Po 35 dniach w trasie, 4 stycznia 2010 roku, *Maersk Taikung* - pierwszy oceaniczny kontenerowiec klasy S zawinął do Gdańska - najbardziej odległego portu docelowego na zachodnim skrzydle serwisu AE10 łączącego Azję z Europą. *Maersk Taikung* przybył do Gdańska bezpośrednio z Felixstowe.

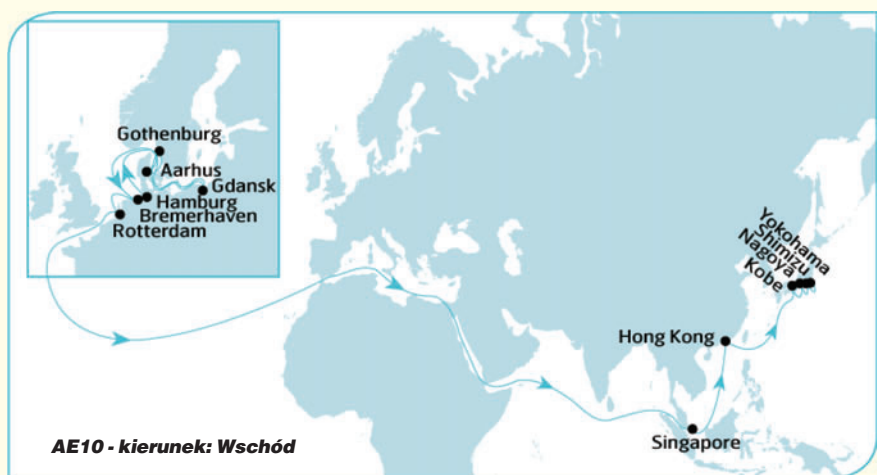
Nowa rotacja serwisu AE10 (Wschodnie i Południowe Chiny,

Azja Południowo-Wschodnia - Europa Północna, Polska i Skandynawia): Ningbo (Chiny) - Szanghaj (Chiny) - Kaohsiung (Tajwan) - Yantian (Chiny) - Hongkong - Tanjung Pelepas (Malezja) - Le Havre (Francja) - Zeebrugge (Belgia) - Hamburg (Niemcy) - Gdańsk - Geteborg (Szwecja) - Aarhus (Dania) - Bremerhaven (Niemcy) - Rotterdam (Holandia) - Singapur - Hongkong - Kobe (Japonia) - Nagoya (Japonia) - Shimizu (Japonia) i Yokohama (Japonia).

rel, PBS



Rys. Maersk Line



Rys. Maersk Line

ropejskimi hubami kontenerowymi uważa, że Polska, kraj o prawie 40 milionowej populacji, nie powinien być zależny tylko od morskich linii dowozowych, czy połączeń lądowych z Hamburgiem, Bremerhaven czy Rotterdamem, gdy jednocześnie DCT jest w stanie przyjąć i obsłużyć duże statki, które zawijają do tam-

tych portów. W średnioterminowej perspektywie, terminal DCT Gdańsk powinien rozwijać się jako brama dla całej Europy centralnej, gdyż do obsługi tej destynacji jest znacznie lepiej położony od portów niemieckich.

Piotr B. Stareńczak

Kapitan Joanna Pajkowska.

Spektakularnie samotne

Joanna Pajkowska została przez jury jednogłośnie uznana za najlepszego polskiego żeglarza minionego roku. Ocena wartości kolejnych wypraw wywołała długą i pełną emocji dyskusję...

Nagrody honorowe Rejs Roku uznawane są za najbardziej prestiżowe polskie wyróżnienia żeglarskie (w tym roku wypada ich czterdziesta edycja). Przyznaje je grono wybitnych ludzi żagli, pod przewodnictwem Leszka Wiktorowicza, wieloletniego byłego komendanta *Daru Młodzieży*. W skład jury wchodzi m.in. Krystyna Chojnowska-Liskiewicz, pierwsza kobieta, która samotnie opłynęła świat dookoła, Jerzy Wąsowicz, znany z rejsów

legendarną *Anticą*, czy kontradm. Czesław Dyrz, grotmaszt Bractwa Kaphornowców, skupiającego Polaków, którzy pokonali Przylądek Horn.

W tym roku to szacowne grono nie miało łatwego wyboru. „W minionym sezonie najbardziej spektakularnymi rejsami były cztery wokółziemskie podróże samotnych żeglarzy. Wszystkie prowadziły trasą przez Panamę, a ewenementem, w całej historii polskiego żeglarstwa, jest

fakt odbycia aż trzech rejsów wokółziemskich przez kobiety. To pierwsze, po uczynie kpt. Krystyny Chojnowskiej – Liskiewicz w 1978 roku, kobiece rejsy samotne dookoła globu.” - stwierdza oficjalny komunikat.

Ten sam dokument mówi, że tylko z przyznaniem tytułu Żeglarza Roku 2009, Srebrnego Sekstantu i I Nagrody Honorowej Rejs Roku 2009 nie było problemu. Jury jednogłośnie orzekło, że najbardziej

zasługuje na te wszystkie wyróżnienia Joanna Pajkowska, za samotny i najszybszy w historii polskiego żeglarstwa rejs dookoła świata.

Z przyznaniem kolejnych nagród było już więcej kłopotów. „Ocena wartości kolejnych wypraw wywołała długą i pełną emocji dyskusję. Analizowano rozliczne aspekty zakończonych wokółziemskich podróży. Dopiero wyniki kolejnych głosowań, przy z reguły zbliżonym podziale głosów na poszczególne kandydatury, pozwoliły wyłonić laureatów następujących

nagród. Ostatecznie dwie równorzędne drugie nagrody przypadły Nataszy Caban oraz Andrzejowi Lepiarczykowi, natomiast trzecia nagroda Marcie Szilajtis-Obiegło.” - czytamy w komunikacie jury nagrody.

Taka decyzja może dziwić. W przytoczonym dokumencie napisano bowiem, że Natasza Caban była pierwszą po Chojnowskiej-Liskiewicz polską żeglarką, która podjęła próbę samotnego opłynięcia świata. Przypomina to nieco sytuację z pokojowym Noblem dla prezydenta Obamy, który do-

Wielkie rejsy 2009 roku w „Naszym MORZU”

Joanna Pajkowska

- Było kilka trudnych momentów, jednak chyba najtrudniejsze było wchodzenie na maszt w morzu, na fali w celu naprawy takielunku. Zerwała się wana, musiałam natychmiast zabezpieczyć maszt. Rzuciło na wszystkie strony, a ja przekonywałam sama siebie, że po prostu muszę to zrobić, żeby płynąć dalej. Wchodziłam na maszt szereg razy, tam i z powrotem, rzuciło mną o maszt, tyle siniaków na całym ciele nie zaliczyłam chyba w całym swoim życiu - to chyba było moje najgorsze doświadczenie żeglarskie! Zaczęłam tę pracę o świcie, a skończyłam, jak już było ciemno. Byłam wykończona, ale miałam satysfakcję, że się udało!



NM nr 2 (38) 2009

Natasza Caban

- Płakałam ze szczęścia, kiedy wypływałam z portu. Puściłam sobie głośno muzykę. Dopiero później okazało się, że mam dużo problemów technicznych, których wcześniej nie zauważałam. Cieszę się zresztą, że pojawiły się zaraz po wyjściu w morze, a nie po kilku dniach. Poradziłam sobie. Pamiętam, że bardzo ciężka była pierwsza noc. Spałam tylko dziesięć minut. Musiałam na nowo uczyć się jachtu. Pojawiły się wątpliwości, czy jestem w stanie to zrobić? Jednak nie zawróciłam. Jak jest ciężko to i tak jest pięknie. A po sztormie zawsze przychodzi słońce.



NM nr 2 (26) 2008

Marta Sziłajtis-Obiegiło

- Samotność nie doskwierała mi, choć obawiałam się tego przed wypłynięciem. Jedyne w chwilach, gdy coś mnie zachwycało, zadziwiało pięknem, miałam ochotę się tym podzielić, tym wschodem słońca, widokiem stadka delfinów z młodymi czy po prostu chwilą. Pięknych chwil były tysiące, zdecydowanymi faworytami były jednak okolice Najafu w Królestwie Tonga. Dzikie, bezludne wysepki, rozległe niemal dziewicze rafy koralowe, nurkowanie z rekina-
mi, płaszczkami i tysiącami kolorowych ryb, a niejednokrotnie pieśni miłosne wielorybów wypełniające błękitną odchłan. Jeszcze tam wrócę.



NM nr 6 (42) 2009

Maciej Krzeptowski (dowodził jachtem *Stary* w rejsie na Islandię)

- Atlantyk wita nas wiatrem i falem. Dwa refty na grocie, deszcz, grad, burze na horyzoncie, nowa załoga choruje. Zostawiamy po lewej burcie pola naftowe, przepływamy obok położonych najbardziej na północ ogromnych wież wiertniczych. Wielki przemysł, statki serwisowe, helikoptery, płomienie gazu...(…) Droga była ciężka, więc uzbierało się trochę awarii: porwana genua, nie działają światła nawigacyjne na dziobie i zacina się blok na topie masztu.



NM nr 10 (46) 2009

Remigiusz B. Trzaska (dowodził jachtem *Panorama* w trakcie jego przejścia przez Kanał Białomorski)

Z naszego punktu widzenia największą bolączką okazał się brak infrastruktury żeglarskiej z prawdziwego zdarzenia. Miejsc postoju, gdzie można zjeść czy zatankować paliwo właściwie nie ma. Pomimo tego zachęcałbym do żeglugi w tamte rejony. Nie taka Rosja straszna jak ją malują.



NM nr 12 (48) 2009

Nagrodzona za spełnianie marzeń

stał go za chęci, a nie realne osiągnięcia. Choć bowiem Natasza Caban rzeczywiście podjęła próbę jako pierwsza, nie ukończyła jej na tej pozycji, bo wyprzedziła ją nie tylko Pajkowska, ale i Szilajtis-Obiegło, która na dodatek została najmłodszą (23 lata!) Polką w historii, która zamknęła Wielką Pętlę. Czy rejs tej ostatniej żeglarki nie zasługiwał na takie samo wyróżnienie jak Pajkowskiej?

Na marginesie warto też zauważyć kolejną dziwną rzecz, mianowicie że sponsor i organizator wypraw Szilajtis-Obiegło i Pajkowskiej, najbardziej spektakularnych rejsów żeglarskich ubiegłego roku, Andrzej Armiński w ogóle nie został przez jury zauważony. To zdumiewające tym bardziej, że to głównie jego wysiłkom należy zawdzięczać powrót polskich kobiet do wielkiego żeglowania.

Tak czy owak (powtórzmy to, aby się nie pogubić) ostateczna decyzja członków jury była następująca: pierwsza nagroda dla Joanny Pajkowskiej, druga dla Nataszy Caban i Andrzeja Lepiarczyka (żeglarka z Kanady, także za rejs dookoła świata), trzecia dla Marty Szilajtis-Obiegło. Wszystkim wyróżnionym gratulujemy, zwłaszcza, że z wielką przyjemnością o rejsach tych (poza wyczynem Lepiarczyka) informowaliśmy także na naszych łamach.

Honorowe wyróżnienie otrzymało aż czterech żeglarzy – Maciej Krzeptowski, za poprowadzenie wyprawy „Islandia 2009” na jachcie *Stary*, Michał Maj-Majewski, za arktyczną ekspedycję na jachcie *Maytur*, Magda Makowska za udział w Tall Ships’ Races na jachcie *Sharki* i Ireneusz Zubko, za udział, na jachcie *Fazisi*, w regatach Tall Ships Race Atlantic Challenge.

Nagroda specjalna Polskiego Związku Żeglarskiego trafi zaś do Jacht Klubu AZS Wrocław za aktywność i pomysłowość w organizowaniu kolejnych przedsięwzięć żeglarskich. Ubiegły rok wrocławianie zaakcentowali wyprawą jachtu *Panorama* na północ, przechodząc m.in. przez Kanał Białomorski.

Przy okazji swoją nagrodę przyznał także prezydent Gdańska. Tym razem trafi ona do Joseph Conrad Yacht Clubu z Chicago za zasługi w popularyzacji żeglarstwa morskiego i integrującą rolę, jaką pełni on w środowisku polonii amerykańskiej.

Rozdanie nagród odbędzie się, zgodnie z tradycją, w pierwszy piątek marca (5 marca 2010 roku) w Dworze Artusa w Gdańsku.

Tomasz Falba

Natasza Caban, żeglarka z Ustki, poza II nagrodą honorową „Rejs Roku 2009”, zdobyła także tytuł „Jachtsmena 2009” przyznany przez Magazyn Jachting oraz tytuł honorowego mieszkańca Ustki przyznany przez samorządowców z kurortu. W czasie rejsu walczyła nie tylko z własnymi słabościami, pomagała także, współpracując z fundacją Anny Dymnej „Mimo Wszystko”, chorym dzieciom. - We wrześniu 2008 roku Natasza zabrała na Wyspy Kokosowe Karolinę Sawkę, podopieczną naszej fundacji - mówi Katarzyna Bąk z fundacji Anny Dymnej. - Później zaprosiła na pokład Roberta Rumaka, który choruje na dysplazję kręgosłupowo-nasadową. To było dla obojga wielkie przeżycie. Żeglarka skromnie podchodzi do swojego wyczynu. - Największą radością jest zobaczyć uśmiech na twarzy dziecka - mówi. - Żeglowanie jest dla mnie sposobem na życie i niepowtarzalną metodą na poznanie samej siebie, świata i ludzi. Motorem mojego działania jest także pomoc innym.

I to właśnie charytatywna działalność Nataszy Caban pomogła zdobyć jej tytuł Jachtsmena roku 2009. W uzasadnieniu jury konkursu, czytamy: „*Sam*

rejs nie pobił rekordów prędkości lub czasu, lecz związany był z działalnością charytatywną, spełnianiem marzeń niepełnosprawnych dzieci. Niewątpliwie na uznanie zasługuje też wytrwałość Nataszy, której, mimo szeregu kłopotów z finansowaniem wyprawy, udało się zamknąć wielką pętlę”. Mieszkańcy Ustki są zgodni, że należy się jej tytuł honorowego obywatela miasta. - Natasza, jak na prawdziwego ambasadora naszego miasta przystało, promowała godnie Ustkę na całym świecie - wyjaśnia Jan Olech, burmistrz Ustki.

- Jestem uszczanką i mówiłam o tym przez cały rejs. Będę mówić także teraz. Spełniłam swoje i nie tylko swoje marzenia. Cieszę się, że przy okazji pomogłam mojemu miastu - dodaje Natasza. Myśli już o kolejnych wyprawach morskich, ale dopiero za jakiś czas. Na razie chce zostać w domu.

Samorządowcy z Ustki chcą kupić i sprowadzić do miasta jacht *Tanasza Polska Ustka*, którym Natasza opłynęła świat. Służyłby do szkolenia żeglarskiego młodzieży, szczególnie tej niepełnosprawnej. Stałby się też elementem promocyjnym miasta.

HuB

Natasza Caban
w usteckim porcie



Fot. H. Bierugański

Początek walki o statek

Samarytanka

czeka na Samarytanina

Ważą się losy *Samarytanki* - pierwszego statku zbudowanego przez polskich stoczniovców. Zróbmy wszystko, by jednostka trafiła do muzeum.

Samarytanka stoi przy wejściu do Stoczni Gdynia, ale już na terenie stoczniowym. To nie najlepsze dla niej miejsce. Choć bowiem obejrzeć ją może każdy, wystarczy stanąć przed stoczniową bramą, to jednak z bliska tylko ci, którzy mają przepustkę. W efekcie niewielu osobom chce się pokonywać formalne bariery, aby zapoznać się dokładnie z tym niepozornym, ale niezwykłym statkiem. I pozostaje on praktycznie nieznanym szerszemu społeczeństwu.

A szkoda! *Samarytanka* jest ściśle związana z dziejami polskiego okrętownictwa. Historycznie rzecz ujmując, była pierwszą jednostką zaprojektowaną i zbudowaną w Stoczni Gdynińskiej. Jej wodo-

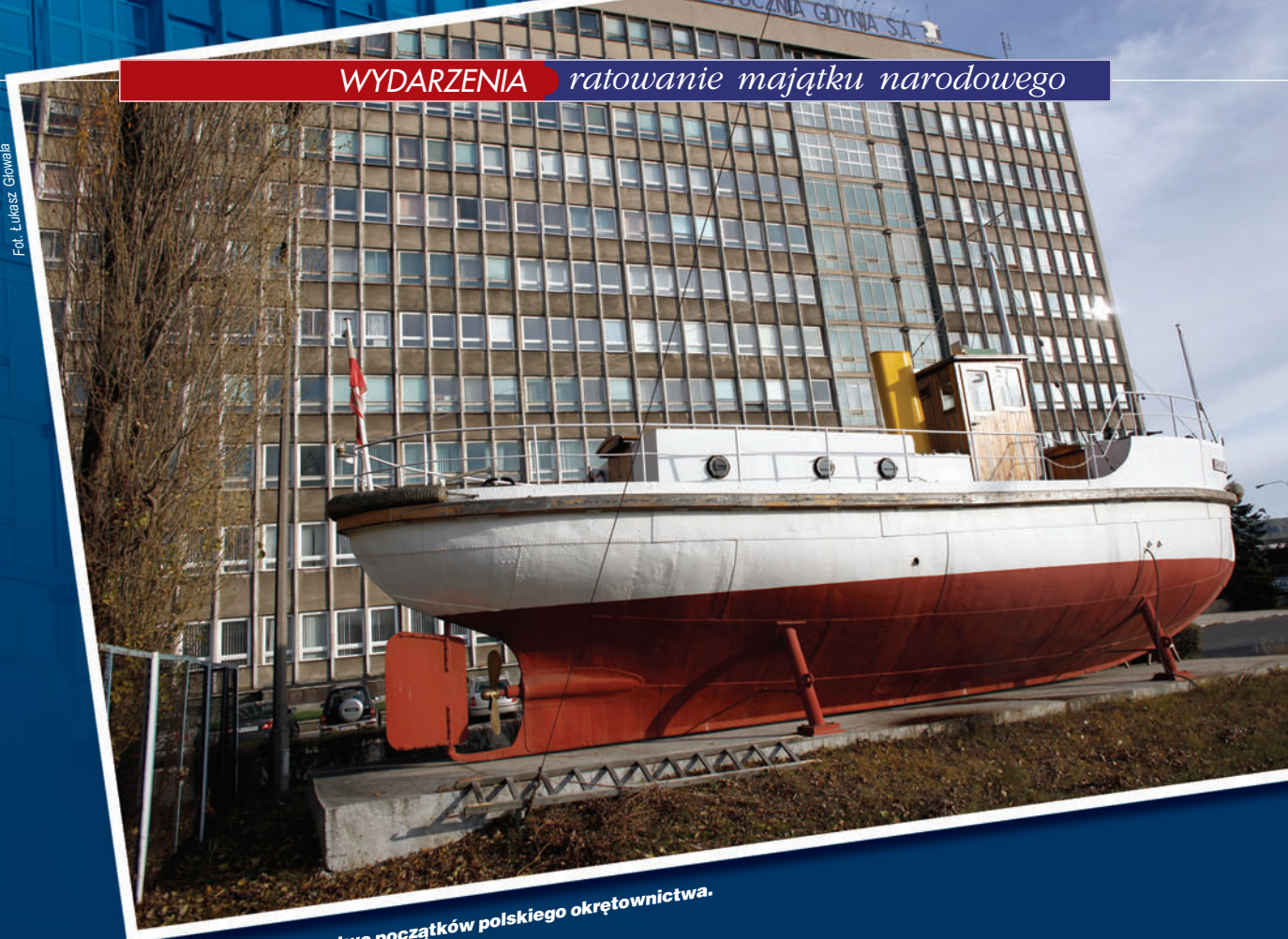
wanie odbyło się 17 września 1931 roku. Statek, w istocie stalowa motorówka jednopokładowa, nie jest wielki. Ma 15 metrów długości, 3,8 m szerokości, 1,5 m zanurzenia i 28 BRT pojemności.

Statek historyczny

Samarytanka została zbudowana na potrzeby Urzędu Morskiego. Miała służyć lekarzowi portowemu w Gdyni jako motorówka sanitarna. Niestety, od samego początku borykała się z problemami wy-

nikającymi głównie z zainstalowanego na niej napędu - dwucylindrowego, żarowopalnego silnika polskiej produkcji, firmy „Perkun”, o mocy 60 - 65 KM, drugiego z wyprodukowanych w kraju. Ciągle się psuł.

Do eksploatacji weszła dopiero dwa lata po wodowaniu. Lekarz portowy niechętnie z niej korzystał, bo w „praniu” ujawniło się kilka innych wad tego statku, które czyniły go nieporęcznym w przewożeniu rannych. Ostatecznie więc, po kilku latach, jednostkę przejął kapitanat portu i używał jako pilotówki.



Oto bezcenne świadectwo początków polskiego okrętownictwa.

Losy motorówki podczas drugiej wojny światowej nie są dokładnie znane. Wiadomo, że Niemcy korzystali z jej pomocy przy przebudowie gdyńskiego portu na bazę Kriegsmarine. Po wojnie statek, z wymontowanym silnikiem, odnaleziono na lądzie. Pomimo licznych zmian właścicieli i kolejnych pomysłów na jego wykorzystanie, nie udało się przywrócić *Samaritanki* do życia.

Ostatecznie została ustawiona przed biurowcem Stoczni Gdynia. Pięć lat temu przeszła generalny remont. Dzięki temu prezentuje się teraz znakomicie. I być może stałaby sobie tam dalej spokojnie, gdyby nie wyprzedaż majątku stoczni...

Postanowiliśmy sprawdzić, jaka przyszłość czeka *Samaritankę*.

- Jeszcze nie wiemy, co się ostatecznie z nią stanie - mówi pełnomocnik zarządcy kompensacji (zajmuje się sprzedażą majątku Stoczni Gdynia) Zygmunt Faruga. - Ale zapewniam, że nie było nigdy pomysłu, aby ją komuś sprzedać.

Faruga podkreśla, że prowadzący sprzedaż zdają sobie sprawę z wartości *Samaritanki*.

Ostateczna decyzja co do jej dalszych losów zapadnie najprawdopodobniej wiosną, już teraz jednak wiadomo, że najlepszym dla niej miejscem byłoby muzeum. Do takiego rozwiązania przychylił się zarządca kompensacji. Tylko które?

Gdyńskie dziedzictwo

Naturalnym kandydatem do odegrania roli „miłosiernego Samarytanina” jest Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku. W rozmowie z „*Naszym MORZEM*” (opublikowanej w poprzednim numerze naszej gazety - red.) jego dyrektor, dr Jerzy Litwin wyznał jednak, że po pierwsze muzeum nie dysponuje miejscem, gdzie można by ustawić *Samaritankę*, a po drugie chciałby, aby pozostała ona w Gdyni.

- Przejąć *Samaritanki* nie można, bo to obiekt związany z Gdynią. Ja jej nie mogę sprowadzić, bo zaraz podniesie się krzyk, że zabieram gdyńskie dziedzictwo do Gdańska - mówił.

Jeśli nie Centralne Muzeum Morskie, to które?

W rozmowie z nami, zainteresowanie przejściem *Samaritanki* zadeklarowało Muzeum Miasta Gdyni. Jego dyrektor, Dagmara Płaza-Opacka ma jednak ten

problem, co jej kolega z Gdańska – brak miejsca na wyeksponowanie jednostki.

To nie nowy problem. Legendarny jacht Zbigniewa Puchalskiego *Miranda*, na którym okrążył on świat, a którym opiekuje się muzeum, stoi z konieczności przy drodze wyjazdowej z Gdyni na Kaszuby, bo póki co nie ma możliwości przeniesienia go do głównej siedziby placówki w centrum miasta.

Terenem dysponuje natomiast, sąsiadujące przez ścianę z Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej. Płaza-Opacka liczy na współpracę. Jej dyrektor, kmdr por. dr Sławomir Kudela tego nie wyklucza.

- W grudniu ubiegłego roku ustawiliśmy przed naszym muzeum najstarszy polski okręt – kuter pościgowy *Batory* - mówi Kudela. - Byłoby wspaniale, gdyby obok mógł stanąć najstarszy zachowany do naszych czasów statek zbudowany rękami polskich stoczniovców.

Czy tak się stanie? Zobaczymy. Postaramy się informować Czytelników o losach *Samaritanki* przekonani, że musi ona zostać zachowana jako wyjątkowa pamiątka po początkach polskiego przemysłu stoczniowego.

Tomasz Falba

Port w rękach miasta

Komunalizacja z poślizgiem

Urząd Morski w Słupsku pod koniec grudnia 2009 roku wypowiedział umowy dzierżaw w usteckim porcie. Port ma być skomunalizowany i przejęty przez Urząd Miejski w Ustce.

Już pod koniec listopada 2009 roku, urzędnicy z Urzędu Miasta w Ustce zapowiedzieli, że przejmą od Urzędu Morskiego tereny portowe. Łącznie około 5,5 hektara gruntów we wschodniej i zachodniej części portu. Jednocześnie Urząd Morski wygaszał zarząd nad gruntami w porcie. Z mocy prawa, po wygaszeniu trwałego zarządu, port w Ustce został przekazany pod opiekę Słupskiemu Starostwu Powiatowemu. Niestety, działania te odbywały się w zaciszu urzędowych gabinetów. Najbardziej zainteresowani - dzierżawcy gruntów w usteckim porcie - nic o zmianach nie wiedzieli.

- Dostałem przed świętami pismo, że wygasa moja umowa dzierżawy i zaczyna obowiązywać trzymiesięczny okres wypowiedzenia - mówi Henryk Padewski, właściciel firmy UST-RYB, która od ponad 10 lat funkcjonuje w zachodniej części portu. - Największy problem polega na tym, że nie wiemy, co nas teraz czeka. Chciałem po nowym roku składać wnioski o dotacje unijne, ale bez umowy nie mam szans. W najgorszym wypadku zamknę firmę i zażądam od

miasta odszkodowania. Poza firmą UST-RYB, w porcie działa jeszcze kilka smażalni i restauracji. Grunty dzierżawią również rybacy. Padewski miał umowę do 2016 roku, pozostałe firmy dzierżawiły grunty maksymalnie na trzy lata. Samorządowcy z Ustki uspokajają i zapewniają, że żadnej rewolucji nie będzie.

- Chcemy jak najszybciej zakończyć przejmowanie gruntów - przekonuje Marek Kurowski, wiceburmistrz Ustki. - Do końca lutego chcemy stworzyć zarząd portu, który w imieniu miasta będzie zawiadywał tymi gruntami. Będzie również zawierał nowe umowy z dzierżawcami. Chcemy te zmiany wprowadzić do czasu zakończenia wypowiedzenia obecnych umów. Mogę zapewnić, że nowe umowy będziemy podpisywali na obecnych warunkach. Nie zamierzamy nikogo wyrzucić. Na pewno będziemy też informowali o naszych działaniach.

Problem w tym, że miasto nie rozpoczęło nawet tworzenia odpowiedniej spółki, która mogłaby zarządzać portem. Jak się dowiedzieliśmy, może to potrwać pół roku, a nie jak zapowiada wiceburmistrz

dwa miesiące. Rozwiązania tej kwestii szukają przedstawiciele słupskiego starostwa.

- Czekamy na decyzję miasta - mówi Sławomir Ziemianowicz, starosta powiatu słupskiego, który w imieniu Skarbu Państwa opiekuje się gruntami w usteckim porcie. - Wstępnie miało być tak, że Urząd Morski przekazuje grunty nam, bo takiej kolejności wymaga prawo, a my szybko oddajemy port w ręce usteckiego samorządu. Na razie jednak nie mamy komu przekazać gruntów. Mam świadomość, że najbardziej stracili na tym dzierżawcy. Mogę obiecać, że nie będziemy wprowadzali żadnych zmian i podpiszemy umowy na dotychczasowych warunkach do czasu przejęcia gruntów przez miasto. Ale to stanie się to dopiero za kilka miesięcy.

Port morski w Ustce to trzeci port na środkowym wybrzeżu, który zostanie skomunalizowany. Wcześniej tereny portowe przejęte zostały przez samorządy Kołobrzegu i Darłowa. Nad komunalizacją portu w Rowach zastanawia się również Gmina Wiejska Ustka.

Hubert Bierndgarski

Plany Ustki

Ustecki samorząd zabiega o przejęcie terenów portowych już od 2005 roku. Zanim jednak do tego doszło, specjaliści przygotowali strategię rozwoju, która zakłada funkcjonowanie portu rybackiego i mariny żeglarskiej. Z naciskiem na turystykę morską i obsługę kutrów rybackich stacjonujących w Ustce. Urzędnicy wycofali się z funkcji handlowej, choć wcześniej przekonywali, że istnieje szansa na rozwój takiej działalności w mieście. Dokument zakłada między innymi powiększenie terenu portu morskiego w Ustce na funkcję przeładunkowo-składowe, reaktywację połączenia kolejowego, wspieranie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, pomoc w rozwoju gospodarki rybackiej, dotowanie rozwoju rybołówstwa, budowę fabryki lodu, rozwój Aukcji Rybnej, reaktywację stoczni remontowej dla kutrów, budowę basenu jachtowego i stworzenie spółki Zarząd Portu Morskiego w Ustce.

Port morski w Ustce ma być przejęty przez ustecki samorząd jeszcze w tym roku.

Atak z premedytacją

Wojna o wieloryby

Nie ma wiele przesady w stwierdzeniu, że Japonia znajduje się w stanie wojny z organizacjami zajmującymi się ochroną wielorybów, zwłaszcza zaś z Sea Shepherd Conservation Society*. Słowo „wojna” jest w tym przypadku w pełni adekwatne, gdyż 6 stycznia japoński statek wielorybiczny, w sposób całkowicie zamierzony, zatopił należąca do ekologów jednostkę *Ady Gil*.

Japońskie „badania” walen

Obecna sytuacja jest następstwem faktu, iż Japończycy, mimo moratorium Międzynarodowej Komisji Wielorybicznej (International Whaling Commission) w praktyce nadal prowadzą odłów walen na skalę przemysłową. W teorii, połowami zajmuje się utrzymywany ze środków rządowych Instytut Badawczy Cetacean z Okinawy (Institute of Cetacean Research), ale trudno mówić o jedynie naukowej działalności, gdy dochód tej instytucji ze sprzedaży rozmaitych produktów z wielorybów szacowany jest na około 60 mln dolarów rocznie.

Formułując łatwe oceny, należy jednak pamiętać, że wielorybnictwo jest w Ja-



Fot. Sea Shepherd Conservation Society

Ady Gil po staranowaniu przez japoński statek wielorybiczny



Fot. Sea Shepherd Conservation Society

**Ady Gil w poprzednim „wcieleniu”
– jako rekordowy trimaran Earthrace.**

ponii zajęciem szczególnym, jedną z najstarszych form korzystania z zasobów morza. Znaleźiska archeologiczne wskazują, że mięso wielorybów było tam spożywane już około 14 000 lat temu. Przez stulecia japońskie wielorybnictwo było działalnością przybrzeżną, ewoluującą ciągle, ale niezwykle powoli. Wielki przełom przyniosło otwarcie kraju na świat zachodni, zwane Rewolucją Meiji. Przystrojono wówczas wiele osiągnięć norweskich, co skokowo zwiększyło wydajność połowów. Na początku XX w. Japończycy rozszerzyli akweny działalności, co możliwe było między innymi po zagarnięciu w 1904 roku rosyjskich statków łowczych.

W okresie międzywojennym Japonia, podobnie jak Niemcy, zignorowała przyjętą pod auspicjami Ligi Narodów Konwencję Genewską o regulacjach w zakresie wielorybnictwa, która weszła w życie w 1931 roku, podobnie jak ustalenia londyńskiej, międzynarodowej Konferencji Wielorybniczej z 1937 roku oraz międzynarodowy Protokół dotyczący wieloryb-

nictwa, z 1938 roku. W połowie lat trzydziestych japońscy wielorybnicy, podążając nadal szlakiem swych norweskich nauczycieli, pojawili się w Antarktyce. II wojna światowa przyniosła upadek japońskiego wielorybnictwa, ale krótko po jej zakończeniu, Amerykanie, poszukujący sposobów wyżywienia okupowanego kraju, zezwolili na jego reaktywację. Jednocześnie jednak Japonia zmuszona została do przyjęcia postanowień Międzynarodowej Konwencji o regulacjach w zakresie wielorybnictwa przyjętej w 1946 roku w Waszyngtonie oraz przystąpienia w 1951 roku do Międzynarodowej Komisji Wielorybniczej (powstałej w roku 1949).

Członkostwo w organizacjach międzynarodowych nie oznacza jednak, że Japończycy podporządkowują się rekomendacjom owych gremiów. Tokio nie zaakceptowało decyzji o moratorium na przemysłowe połowy wielorybów z 1982 roku (weszło w życie cztery lata później), a gdy pod naciskiem międzynarodowym przyjęło „de jure” jego postanowienia,

Shonan Maru 2

Pojemność brutto 491 jednostek, długość 52,30 m, szerokość 8,60 m, zanurzenie 3,40 m, silnik wysoko-
prężny o mocy 800 kW, prędkość maksymalna 12 węzłów, zasięg 2 800 mil morskich, autonomiczność 50 dób, załoga 37. Oryginalnie zbudowany jako wielorybnicza jednostka łowcza, według publikacji japońskich statek naukowo – badawczy, według ekologów jednostka ochrony japońskiej flotyli wielorybniczej.

natychmiast znaleziono drogę obejścia zakazu w postaci „wielorybnictwa uprawianego na potrzeby badań naukowych”. Łącznie, w latach 1998 – 2008 Japończycy, pod pozorem prowadzenia badań, zabili 11 389 waleni.

Fot. Sea Shepherd Conservation Society



Uszkodzony *Ady Gil*, w tle statek wielorybniczy *Shonan Maru 2*.

***Ady Gil* po zmianie nazwy i w malowaniu dostosowanym do działań przeciwko japońskim wielorybnikom.**

Fot. Sea Shepherd Conservation Society



***Ady Gil* sfotografowany z pokładu japońskiego statku wielorybniczego.**

Fot. Sea Shepherd Conservation Society



Japońska baza-przetwórnia wielorybnicza Nisshan Maru w trakcie pobierania paliwa ze zbiornikowca. Między statkami japońskimi manewruje, z zamiarem utrudnienia całej operacji, łódź pósztywna aktywistów ekologicznych.

Operacja „Tańcząca Matylda”

Japońskie operacje wywołały sprzeciw organizacji ekologicznych, zwłaszcza zaś Sea Shepherd Conservation Society, która od sezonu 2003-2004 organizuje działania ukierunkowane na utrudnianie procedury japońskich wielorybników.

W bieżącym sezonie aktywiści Sea Shepard prowadzą akcję określaną jako „Szósta kampania w obronie wielorybów” lub operacja „Tańcząca Matylda”. Jednostki ekologów wyszły w połowie grudnia ub.r. z Mauritiusa, kierując się na wody antarktyczne, gdzie spodziewano się zastać japońskich wielorybników. Niewielką flotyllę tworzyły należące do organizacji statki *Steve Irwin* (bud. 1972, była jednostka inspekcyjna Scottish Fisheries Protection Service), *Bob Beaker* (bud. 1959, ex – norweski wielorybniczy statek łowczy) oraz futurystyczny trimaran *Ady Gil*.

Nadrzędnym celem działań ekologów jest przy tym nie tylko udaremnienie flotylli łowczej upolowania zaplanowanych 935 minkewali i 50 finwali, ale przede wszystkim skłonienie rządu Australii do

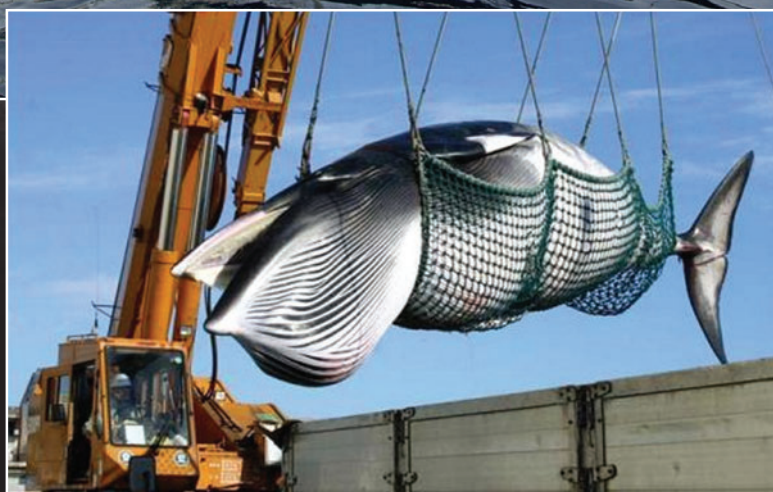
uniemożliwienia Japończykom prowadzenia połowów w obrębie Australijskiego Terytorium Antarktycznego (Australia honoruje moratorium na połowy wielorybów).

6 stycznia obserwatorzy na statku *Bob Baker* dostrzegli japoński statek przetwórnicy, wraz z czterema jednostkami łowczymi. Następnie czarterowany przez ekologów samolot, startujący z Hobart na Tasmanii, wypatrzył statek wielorybniczy (oficjalnie badawczy) *Sbonan Maru 2*.

Rekordowy trimaran

W skład flotylli ekologów wchodził trimaran *Ady Gil* (ex – *Earlbrace*) zbudowa-

wany w celu pobicia rekordu opłynięcia globu przez jednostkę z pędnikiem mechanicznym. Jednostka zaprojektowana została przez biuro konstrukcyjne LOMOcean Design (poprzednia nazwa Craig Loomes Design Group), a zbudowały ją specjalizujące się w konstrukcjach aluminiowych oraz kompozytowych australijskie zakłady Calibre Boats. Trzykadłubowa łódź wykonana została z włókna węglowego i kevlaru. Konstrukcja umożliwiała jej przecinanie fal – zalicza się ją do tak zwanych „wave piercing ships”. Wyporność łodzi wynosiła 13 ton, długość 24 m, szerokość 7 m, wysokość boczna 4,3 m, zanurzenie 1,2 m. Napędzały ją dwa silniki wysokoprężne Cummins Mer-



Martwy waleń na pokładzie japońskiej bazy-przetwórnicy.

Zatopienie *Ady Gil*

cruise Gearboxes ZF 305A o mocy 350 kW każdy, zasilane biopaliwem. Prędkość maksymalna to 45 węzłów, a zasięg przy prędkości maksymalnej 3000 mil morskich. Jednostka kosztowała 2,5 mln dolarów. Inspiratorem jej budowy był kontrowersyjny kanadyjski obrońca środowiska, przewodniczący Sea Shepherd Conservation Society, Paul Watson. Cały projekt ukierunkowany był na promowanie alternatywnych źródeł energii, gdyż *Earthrace* napędzany był ekopaliwem.

Trimaran *Earthrace* opłynął w 2008 roku kulę ziemską w 60 dni, 23 godziny i 49 minut, poprawiając poprzedni rekord należący do *Cable and Wireless Adventurer* (obecnie *Ocean 7 Adventurer*) o 13 dni, 21 godzin i 9 minut.

W roku następnym właściciel jednostki, Paul Watson, ruszył na wody antarktyczne, a trimaran już pod nazwą *Ady Gil*, w nowym malowaniu, zaprezentowano 17 października 2009 roku – wziął udział w akcjach Sea Shepherd wymierzonych w japońskie wielorybnicze jednostki łowcze. Z uwagi na słabą konstrukcję, nie był on tak zwanym „statkiem konfrontacyjnym” (uczestniczącym w kolizjach z wielorybnikami). Jego zadaniem było, na co pozwalała olbrzymia prędkość i zwrotność, takie manewrowanie w pobliżu statków japońskich, by w maksymalnym stopniu utrudnić im prowadzenie połowów. Japończycy rozegrali jednak sytuację w zupełnie inny, niespodziewany sposób.

Jak już wspomniano, flotylla Sea Shepherd wysłała na pozycje japońskiej flotylli łowczej 6 stycznia. Po zlokalizowaniu „przeciwnika”, sternik *Ady Gil*, pochodzący z Nowej Zelandii Pete Bethune, rozpoczął okrążanie z dużą prędkością statku przetwórci *Nisshan Maru* (bud. 1987, pojemność brutto 8030 jednostek, długość 129,8 m, szerokość 19,4 m). Statek obrzucony został bryłami zepsutego masła oraz oświetlony zielonym laserem (urządzenie z grupy tak zwanej „broni nieśmiercionośnej”, powodujące czasową utratę wzroku, wymierzone było w sterników). Japończycy odpowiedzieli za pomocą urządzeń akustycznych (obezwładniająca dźwiękiem wysokiej częstotliwości „broń nieśmiercionośna”) i strugami wody pod ciśnieniem miotanej z prądownic.

O 4.00, gdy wydawało się, że sytuacja zmierza ku deeskalacji, w kierunku dryfującego na fali trimarana z dużą prędkością ruszył wielorybniczy statek łowczy *Shonan Maru 2*, który jednocześnie skierował na łódź, z prądownic, strugi wody pod ciśnieniem.

Z dostępnych relacji jednoznacznie wynika, że nie ma mowy o żadnej pomylce – Japończycy z pełną premedytacją staranowali jednostkę ekologów. Stewa japońskiego statku po prostu odcięła przednią część *Ady Gil*, około 3 metrów od dziobu. Szczęśliwie nikt z sześciuosob-

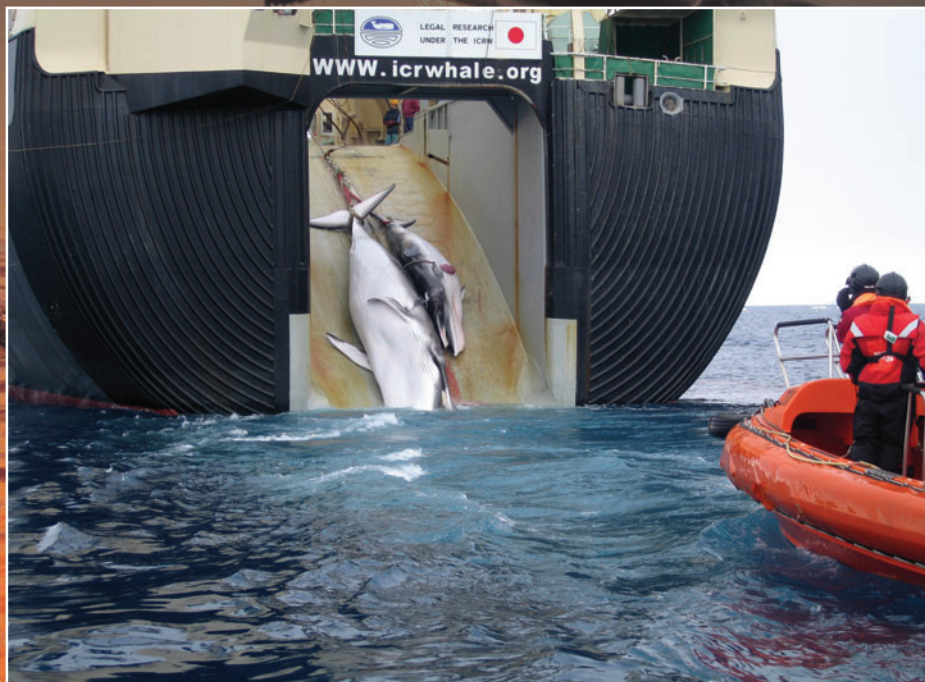


Fot. Sea Shepherd Conservation Society

Japoński wielorybniczy statek łowczy w akcji.

bowej (czterech Nowozelandczyków, Australijczyk, Holender) załogi łodzi nie zginął, ani nie odniósł poważniejszych obrażeń. Uratowani przeszli na pokład statku *Bob Baker*. Do incydentu doszło w Zatoce Commonwealth, w punkcie o współrzędnych 64 stopnie 3 minuty szerokości geograficznej południowej i 143 stopnie 9 minut długości geograficznej wschodniej. *Ady Gil* zatonął 8 stycznia podczas holowania do francuskiej stacji antarktycznej Dumont d'Urville.

Mimo utraty jednostki, organizacja Sea Shepherd nie zamierza wycofywać się z działań przeciwko japońskim wielorybnikom. Ta pierwsza konfrontacja pokazuje jednak, że w bieżącym sezonie na wodach antarktycznych może dojść do wyjątkowo dramatycznych wydarzeń. Założyć bowiem można, że staranowanie statku nie było rezultatem tego, że komuś na jego pokładzie „puściły nerwy”, lecz zmianą podejścia Japończyków do nękających ich statki wielorybnicze aktywistów ekologicznych.

Krzysztof Kubiak**Wyciąganie upolowanych waleni na pokład bazy-przetwórci *Nisshan Maru*.**

Fot. Australian Customs Service

i

* O akcjach Sea Shepherd Conservation Society i jej założyciela Paulu Watsonie pisaliśmy w lutym 2009 r. w teście „Wielorybi wojownicy”.

Boot 2010 w Düsseldorfie

Polski blask

Odwiedziny „boot” w Düsseldorfie to doskonała ucieczka przed śniegiem, który przysypuje Europę. Ale przede wszystkim wizja jaśniejszego jutra dla gospodarki.

Na tych największych targach świata, prezentujących „wszystko”, co wokół wody, najbardziej ucieszyły mnie wystawione z większą pompą niż przed rokiem, jachty polskich stoczn. Pięknie oświetlone i wypolerowane na taki błysk, że przeglądała się w nich z przyjemnością konkurencja. To było niezłe lekarstwo na depresję, jaką wywołały we mnie losy dwóch dużych, polskich stoczn...

Dobrze, że Polacy zdecydowali się wyjść z kątów hal i pokazać w centrum. Na pewno trzeba było sięgnąć głębiej do portfela, ale za to zwiedzających tu więcej. By wejść na jachty Delphi muszę czekać na parę wolnych kapci nakładanych na buty. To wyraźny sygnał, że jest lepiej niż przed rokiem. Ludzie dookoła mówią - to jest to!

Myślę, że kolejnym „logicznym krokiem” naszych stoczn, powinno być zatrudnienie paru włoskich designerów. Wtedy o polskich produktach nie będzie się już mówiło, że są dobre i tańsze, tylko, że są cool!

**Na „boot” wszystko
lśni, również kotwice
ze stali szlachetnej.**

**Hot Chocolate Pegivy
za 204 tysiące euro.
Z transportem
z Australii i VATem.**



**I trochę
skromniejsza wersja...**

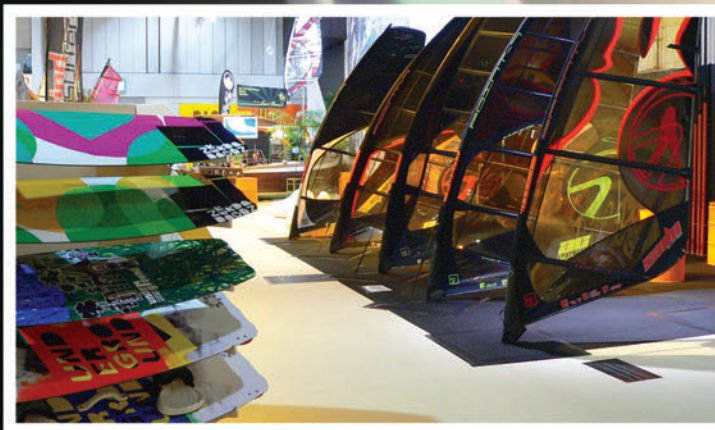
**...z nie mniej skromnym
kokpitem. Za 170 tys.**



Holenderski Amer Classic należy do faworytów na jeziora, rzeki i kanały. Choć jeden z obecnych na stoisku dealerów z Islandii powiada, że radzi sobie też z 1,5 metrowymi falami...



Nordhavn 47, prawie 16 metrowej długości trawler za jedyne 900 tysięcy euro.



Świat desek i żagli...



Na pokładzie polskiej Delphi.



Na „mostku” Rexrotha.

Na jednej z hal widzę z dala łódź motorową, która przyciąga oko. Zakładam się z samym sobą, że to włoska zabawka, prawdopodobnie odrestaurowana legendarna Riva z lat 60. Kiedy podchodzę bliżej, okazuje się, że przegrywam z kretešem. Łódź, co prawda robiona jest na Złotym Wybrzeżu, ale australijskim: Molendinar, Gold Coast, Queensland jest jej kolebką. Ale nazwa zdradza, kto za tym stoi: Pegiva Retro Sun „Chot Chocolate” – a jednak włoskie korzenie!

Produkty amerykańskiego producenta kajaków, Hobbiego też fascynują zwiedzających. Jego zabawki mają napęd na pedały. Pod kilem nie ma jednak śruby, ale płetwy jak u pingwina. Przeciętny rowerzysta ma podobno „wyciągnąć” z tego 12 km/h. Kajak ma jeszcze dwa pływaki po bokach, na których można rozpiąć trampoliny i takielunek z 5,5 metrami kwadratowymi żagla.

- Musisz zobaczyć na youtube, co to potrafi - mówi 55-latek, znany ze swoich odlotowych rejsów tą lupiną, którego firma zgarnęła na stoisko, by trochę poopowiadał.

Po 5 minutach zastanawiam się, czy wiosną nie „przelecieć” się tym „trimaranem” po Wiśle. Same detale techniczne robią wrażenie. Jakby siedziało się w kokpicie małego jeta. Nie można zaprzeczyć, Mirage Adventure łaskocze w kieszeń i to w przyjemny sposób.

Zatrzymuję się również na dziale trawlerów. Mam do nich słabość nie tylko ze względu na film „Gniew oceanu”, ale też lekturę książki Lindy Greenlaw, którą w filmie obok Georga Clooneya zagrała Mary Elisabeth Mastrantonio i osobisty z nią później kontakt. To już nie są jachty, ale mini-statki. Jedna z firm nosi nazwę „Grand Banks”, co sugeruje, że tam tego typu jednostki czują się najlepiej. Ceny startują od miliona euro. Wzwyż nie ma limitu. Mają typowo jankeski design - „jest fajnie, ale przede wszystkim praktycznie”. To oczywiście nie krytyka, wszystkie one mają w sobie coś, co zaprasza na pokład. Czuć w nich też siłę, która zdolna jest sprostać niejednej fali. Choć może nie tej z „Gniewu oceanu”.

Kolejnym diamentem jest Rexroth. Ich stery oraz system oprogramowania są tak dobre, że pomimo 60 lat na rynku, firma wciąż należy do najlepszych adresów w swojej branży. Ich sprzęt jest nie tylko na tankowcach, feederach lub statkach zaopatrujących platformy wiertnicze. Są poleceni, gdy mowa o symulatorach i superjachtach. Na stoisku ich pulpity połączone jest z najnowszą wersją gry Ship Simulator, co skrzętnie wykorzystuję. Okazuje się, że klientami firmy są też... gracze, którzy w domu mają mostek z prawdziwego zdarzenia. Potwierdza to później znajomy pracujący w niemieckim magazynie komputerowym.

Ciekawe, że ludzie nie tylko wirtualnie latają, ale też stawiają czoła kilku stopniom Beauforta. A stal szlachetna i wysokogatunkowe tworzywa Rexrotha są przyjemniejsze w dotyku, niż zwykła myszka i joystick.

Na koniec dryfuję do hali surferów, gdzie dziewczyny i chłopaki skaczą w sztucznym basenie na deskach od kitesurfingu i gdzie po raz czwarty nagrodę surfera roku odbiera czterdziestoletni Björn Dunkerbeck.

„Boot” utwierdza mnie w przekonaniu, że dobrze zrobiłem zarzucając przed dziesięciu laty wspinaczkę na rzecz sportów wodnych. Jednocześnie prawie sto tysięcy osób, które w trakcie pierwszych trzech dni odwiedziło targi, pokazuje, że kryzys nareszcie się kończy.

**Tekst i zdjęcia:
Leo Walotek-Scheidegger**

Pojemnikowce post-panamax typoszeregu Daewoo 8000



Maersk Taikung w drodze do terminalu DCT Gdańsk.

Fot. Piotr B. Stenczak

Maersk Taikung	9334662	9VHK5	Singapur	Maersk Taikung - (wg stanu z początku 2010 r.)		
imię statku	nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy		
Maersk Line, Dania		A.P. Moller, Dania		A.P. Moller Singapore Pte Ltd, Singapur		
operator		armator / właściciel / grupa kapitałowa		armator zarejestrowany		
linia Europa - Azja		2007	4118	DSME Co., Ltd. - Geoje, Korea Południowa		DSME
zatrudnienie		rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant
332,00	318,80	43,20	24,50	14,52	spalinowy	61 776 / 83 992
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	rodzaj napędu	moc napędu [kW / KM]
pojemnikowiec post-panamax		8112* / 8086**		141 042,5	107 328,9	94 193
rodzaj jednostki		ładowność kontenerów [TEU]		wyporność [t]	nośność [t]	GT
						53271
						NT

*- według dokumentów statkowych; ** - według bazy danych SeaWeb LR Fairplay.

Pojemnikowce typoszeregu Daewoo 8000 projektowane są i budowane przez południowo-koreańską stocznice Daewoo (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd - DSME). Reprezentant serii - *Maersk Taikung* - jest pierwszym kontenerowcem klasy *post-panamax* obsługiwany przez polski port. Jego wejście, 4 stycznia 2010 r. do terminalu DCT Gdańsk, zainaugurowało obsługę pierwszego w historii polskich portów bezpośredniego międzykontynentalnego, regularnego połączenia żeglugowego globalnego przewoźnika kontenerowego. Zawinięcia do Gdańska zostały włączone do serwisu AE10 Azja-Europa armatora Maersk Line.

Przekazywanie do eksploatacji kontenerowców typoszeregu Daewoo 8000 rozpoczęto w 2005 roku, a na początku 2010 r. pojedyncze sztuki były jeszcze w budowie lub zamówieniach.

Statki serii budowane były na zamówienie lub pływały w 2010 r. w barwach takich armatorów lub operatorów (czarterujących), jak Norddeutsche Vermögensanlage GmbH & Co KG / Norddeutsche Reederei H Schuldt GmbH & Co KG, Hamburg, Commerz Real Fonds Beteiligungsgesellschaft, Reederei Claus-Peter Offen GmbH & Co KG, MPC Munchmeyer Petersen & Co GmbH (MPC Group), Hapag-Lloyd AG z Niemiec, A.P. Moller (Maersk Line) z Danii i Mediterranean Shipping Co Srl (MSC) - Włochy/Szwajcaria. W bazie danych SeaWeb LR Fairplay, na początku roku 2010, jako należące do typoszeregu Daewoo 8000, figurowały 23 statki, w tym 20 w eksploatacji i trzy w zamówieniach lub budowie.

Wszystkie statki typoszeregu Daewoo 8000 charakteryzują się takim samym kształtem części podwodnej kadłuba

i jednakowymi wymiarami głównymi, a także zbliżoną nośnością (w przedziale 107 266 - 108 804 t) i tonażem pojemnościowym brutto (od 94 193 do 94 489 jednostek) oraz podobnymi, głównie 12-cylindrowymi, silnikami napędu głównego (typów MAN B&W 12K98ME-C i 12K98MC-C, 10K98MZ-C7 i Sulzer 12 RT-flex96C) i osiągamy (deklarowana prędkość eksploatacyjna w granicach 24,8 - 25,60 węzłów, wg bazy danych SeaWeb). Większość jednostek z typoszeregu Daewoo 8000 legitymuje się ładownością 8401 lub 8411 TEU. Jedynie dla czterech statków zbudowanych w roku 2007 i 2008 dla Maersk Line (*Maersk Tanjung*, *Maersk Taikung*, *Maersk Taurus* i *Maersk Tukang*) baza danych Sea-Web podaje ładowność 8086 TEU, natomiast sam armator na swojej witrynie internetowej podawał dla tych statków na początku roku 2010 wielkość 8112 TEU.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Maersk Taikung w całej okazałości.

Niektórzy armatorzy (np. Norddeutsche Reederei H. Schuldt), w odniesieniu do statków omawianego typoszeregu, zgodnie zresztą z ich ładownością, stosują własną nazwę „Daewoo 8400”.

Statki z poszczególnych podserii typoszeregu Daewoo 8000 różnią się szczegółami wyglądu zewnętrznego - zwłaszcza architekturą nadbudówki, a także jej wewnętrznym rozplanowaniem. Dla przykładu, na *Maersk Taikung* i jednostkach siostrzanych, jeden z uskoków w bryle nadbudówki złagodzony jest ukośną linią wiatrochronu, a większość pozostałych statków ma w nadbudówce wyłącznie kąty proste. Na statkach Maerska (z podserii, do której należy *Maersk Taikung*) mocniej zaznaczona i „niezależna”, wyższa jest bryła komina, podczas gdy na większości statków typoszeregu Daewoo 8000 komin jest „szczątkowy”, mocniej wkomponowany w bryłę nadbudówki i zasłonięty

otaczającymi go po bokach pomieszczeniami (nawet tylną częścią sterówki) tak, że wizualnie - nawet na wysokości sterówki - praktycznie go nie ma i sprawia wrażenie bardzo niskiego - wznosi się nieznacznie ponad sterówką, czyli ponad poziomem pokładu pelenkowego (namiarowego). Na większości statków typoszeregu pokład łodziowy (i podstawę żurawików łodziowych) usytuowano na pierwszym poziomie nadbudówki ponad pokładem głównym, a na innych - na drugiej kondygnacji.

Maersk Taikung, który przedstawiony jest na większości załączonych fotografii, zbudowany został w 2007 roku, kosztem 108 mln USD. *Northern Jubelin*, przedstawiony na planie ogólnym, zbudowany został w 2009 roku.

Maersk Taikung i jego jednostki siostrzane zaliczane są czasem do S-Class armatora Maersk Line.

Charakterystyka podstawowa statku Maersk Taikung typoszeregu Daewoo 8000

historia budowy, identyfikacja, przynależność:

- stocznia Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co Ltd. - Geoje Yard, stoczniowy nr budowy 4118; wyjściowy projekt standardowy Daewoo 8000; zamówienie 10/11.2004; rozpoczęcie budowy 02.2007; położenie stępki 14.05.2007; wodowanie 28.07.2007; przekazanie do eksploatacji 15.11.2007; koszt budowy 108 mln USD.

- nr IMO 9334662; *Official Registry Number* 393452; sygnał wywoławczy 9VHK5; bandera: Republika Singapuru; armator zarządzający (zarząd techniczny, załogowy) i armator zarejestrowany - A.P. Moller Singapore Pte Ltd., Singapur; armator ostateczny (właściwy) - A.P. Moller, Dania; operator - Maersk Line, Dania



Widok od rufy.

konstrukcja i rozplanowanie statków typoszeregu Daewoo 8000

Statki typoszeregu Daewoo 8000 mają szeroką rufę pawężową, krótką dziobówkę i wydatną gruszkę dziobową. Główne pokładniki (służące zarazem jako zrębnice luków), biegnące od początku przedziału ładunkowego (na dziobie), kończą się mniej więcej na wysokości przedniej ściany nadbudówki.

Nadbudówka i siłownia umieszczone są stosunkowo blisko rufy, co pozwala na zastosowanie niezbyt długiego wału napędowego /śrubowego. Statek posiada 9 ładowni i 13 grodzi wodoszczelnych. Odstęp międzywrgowy: w przestrzeni ładunkowej - nieregularny - wynosi: 3050/3250/1850 mm (dane dla *Northern Jubilee*) lub 3150/

Fot. Piotr B. Stareńczak

1850 mm (dane dla *Maersk Taikung*), a w rejonie skrajników i w przedziale maszynowym: 800 mm.

Za nadbudówką znajduje się jedna płytka ładownia (nr 9) na trzy szeregi (*bays*) kontenerów FEU lub sześć szeregów TEU. Siłownia zajmuje przestrzeń pod nadbudówką oraz pod najbliższym szeregiem FEU ładowni (9.), znajdującej się na rufie. Jeden szereg pojemników 40-stopowych (FEU) ustawiany jest na samej rufie, na pokładzie górnym, nad pokładem manewrowym z wciągarkami cumowniczymi. Przed nadbudówką znajduje się 8 ładowni, każda na dwa szeregi pojemników FEU lub cztery - TEU.

wymiary główne i tonaż:

długość całkowita (LOA) 332,00 m; długość między pionami (LBP) 318,80 m; szerokość maksymalna (B_{MAX}) 43,30 m; szerokość konstrukcyjna ($B_{MOULDED}$) 43,20 m; wysokość boczna (H - od stępki do pokładu górnego) 24,50 m; wysokość od stępki do pokładu wolnej burty ($H_{FREEBOARD}$) 20,268 m; zanurzenie konstrukcyjne ($T_{DESIGN, SUMMER}$) 13,00 m; zanurzenie maksymalne ($T_{SCANTLING}$) 14,525 m; maksymalna wysokość od stępki do szczytu najwyższego masztu 63,60 m; tonaż pojemnościowy brutto (GT) 94 193; tonaż pojemnościowy netto (NT) 53 271; tonaż według przepisów Kanału Sueskiego: Suez GT 96 535,47, Suez NT 85 496,15; tonaż skompensowany (szacunkowo) 45 000 CGT; nośność (DWT_{SUMMER}) 107 328,9 t; wyporność 141 042,5 t; masa statku pustego 33 772,9 t.

zdolność przewozowa, przedział ładunkowy, pojemności, załoga:

- ładowność 8112* TEU / 8086** TEU (3670 TEU w ładowniach, 4416 TEU na pokładzie);
- szacowana ładowność przy jednorodnym ładunku pojemników po 14 t - prawdopodobnie w granicach 6300-6700 TEU.
- ładowność kontenerów chłodzonych: 700 FEU / sztuk, w tym: 476 na pokładzie i 224 w ładowniach
- maksymalna wysokość układania kontenerów: 8 warstw w ładowniach, 8 warstw na pokładzie; maksymalna liczba rzędów kontenerów (w poprzek statku): 15 w ładowniach, 17 na pokładzie;
- liczba ładowni - 9 (ładownie dla ładunków niebezpiecznych - nr 1 i 2);
- liczba szeregów (*bays*) FEU: 20, w tym - za nadbudówką: 4 na pokładzie

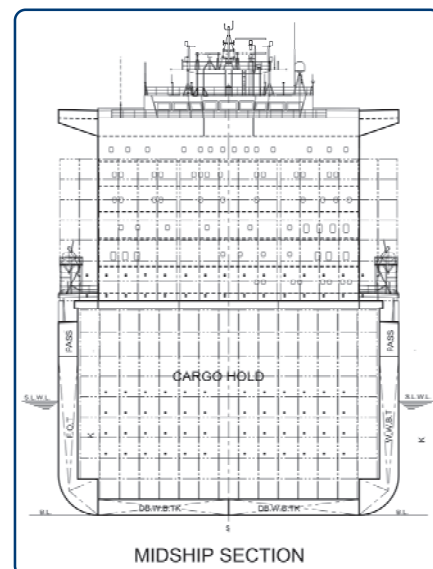
/3 w ładowniach i przed nadbudówką: 16 zarówno na pokładzie jak i w ładowniach;

- pomieszczenia dla 28 osób załogi statku + 6 osób załogi Kanału Sueskiego; (załoga podstawowa - 17 osób; załoga w rejsie z pierwszym zawinięciem do Gdańska: kapitan, starszy oficer (1. of.), 2. oficer, dodatkowy 2. of., starszy mechanik, 2. mechanik, 3. mechanik, 4. mechanik, elektryk, szef kuchni, 2. kucharz, trzech starszych marynarzy, dwóch marynarzy, motorzysta, *fitter*, dwóch pracowników do konserwacji statku (*painters*), pięciu kadetów;
- pojemności zbiorników przy 100% zapełnienia - pojemność [m³] / masa [t]: paliwo ciężkie: 11 619,5 / 11 735,695; olej napędowy (*diesel*) 259,1 / 228,008; olej smarny: 568,3 / 511,47; woda słodka: 467,4 / 467,4; woda balastowa: 39 842,6 / 40 838,665; objętość ładowni: 184 008 m³; inne zbiorniki: 758,8 m³;
- liczba zbiorników: balastowe (*segregated ballast tanks*) - 30, paliwowe (paliwo ciężkie) - 10, paliwowe (*diesel oil*) - 2, osadowe - 8, na olej smarny - 7, na ścieki płynne / wodę odpadową - 6, na wodę pitną - 3, na olej termiczny - 1, na amoniak odpadowy - 1.

Wybrane elementy wyposażenia i systemów statku *Maersk Taikung* (IMO 9334662, nr budowy DSME 4118, rok budowy 2007, typoszereg Daewoo 8000):

wyposażenie pokładowe, kotwiczne, cumownicze i sterowe, itp:

- ster główny, typu *spade* o powierzchni 79,1 m²;
- ster strumieniowy dziobowy o mo-

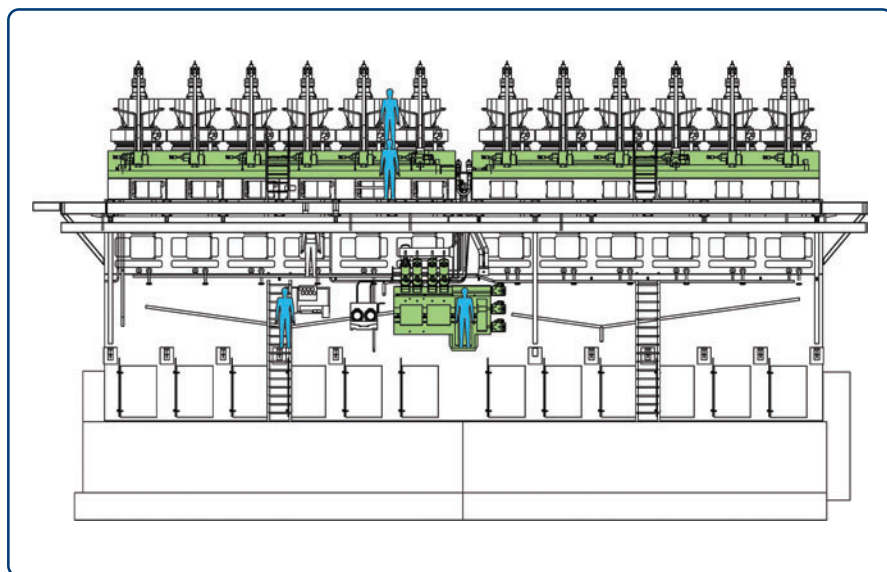


Przekrój poprzeczny w rejonie śródkrećcia i widok na nadbudówkę od strony dziobu pojemnikowca *Northern Javelin*.

- cy 3000 kW / 4023 KM, ze śrubą nastawną, 4-skrzydłową, o średnicy 3,1 m;
- stabilizatory mechaniczne, płetwowe: 1 para (powierzchnia jednej płetwy 14,4 m², maksymalna siła nośna 130,4 T);
- łańcuch kotwiczny o średnicy nominalnej 111 mm.

napęd główny:

- silnik napędu głównego: Wartsila Sulzer 12 RT-flex96C (producent: Doosan Engine Co., Ltd. - Changwon, Korea), dwusuwowy, nawrotny, rzędowy, 12-cylindrowy (o średnicy i skoku tłoka 960 × 2500 mm) o mocy: MCR 61 776 kW / 98,5 obr./min.*, MCR 93 360 BHP × 102 obr./min.*; NCR 79 360 KM × 96,6 obr./min.*; moc napędu głównego MCR 68 640 kW (93 323 KM)**; według rejestru ABS: MCR 68640 kW;



Widok boczny silnika napędu głównego 12RT-flex96C.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Siłownia - jedno z dwóch pomieszczeń zespołów prądowców.

- śruba napędowa: 1 × o stałym skoku (8961 mm), prawoskrętna, 6-skrzydłowa, o średnicy 8,80 m;
- prędkość eksploatacyjna: 24,8 węzła przy zanurzeniu konstrukcyjnym, 85% MCR, 15% S.M.* / według innego źródła: maksymalna (prędkość na próbach) 25,3 w. i eksploatacyjna 24,8 w.**.

napęd pomocniczy (elektrownia okrętowa):

- zespoły prądowców: 4 × 3000 kW (6600 V / 60 Hz)* / według ABS: 4 × 3200 kW, z silnikami typu Hyundai HSF7 805-10P

wyposażenie siłowniane i pompy:

- 2 kotły pomocnicze: 1 × Aalborg AQ-12 i 1 × Kangrim EA30113

klasyfikacja / notacja klasy:

- pierwotnie: Lloyd's Register +100A1, „Container Ship”, +LMC, UMS, ShipRight (SDA, FDA, CM), NAV 1, *TW S, SCM, LI;
- statek, pod koniec roku 2008 prze-

Fot. Piotr B. Stareńczak



Centrala Manewrowo-Kontrolna (CMK) w siłowni.

niesiony pod klasyfikację American Bureau of Shipping, otrzymał notację klasy: ABD A1, „Container Carrier”, AMS, ACCU, NBL, TCM, ES Service Restriction: Unrestricted Service, EP, B W M P (S), UWILD, CRC

Wybrane elementy wyposażenia i systemów statku Northern Javelin

(IMO 9465095, nr budowy DSME 4174, rok budowy 2009, typoszereg Daewoo 8000):

wyposażenie pokładowe, kotwiczne, cumownicze i sterowe:

- maszyna sterowa: 1 × typu *rapsonslide*, 685/590 T, Flutek Co., Ltd.; dziobowy ster strumieniowy: 1 × typu KT-300B5 o mocy 3000 kW, Kawasaki Heavy Industries Ltd.;
- kotwice: 2 × typu *high holding power*, o masie po 14,1 t, Kumhwa Cast Steel Co., Ltd.; wciągarka kotwiczna: 1 × kombinowana wciągarka kotwiczna /

Fot. Piotr B. Stareńczak



Silnik napędu głównego typu 12RT-flex96C, bez wody i paliwa waży 2010 ton.

- cumownicza o DOR 54,4 T przy wybieraniu 9 m/min., część cumownicza - 25 T przy 15 m/min., prod. Rolls-Royce Oy AB; wciągarki cumownicze;
- burtowe drzwi pilotowe: 2 × hydrauliczne na pompę ręczną; dźwig zaopatrzeniowy: 2 × typu *monorail*, DOR 13 t, Oriental Eng. Co. Ltd.;

wyposażenie ratunkowe:

- łodzie ratunkowe: 2 × zamknięta z miejscem dla 32 osób, Hyundai Lifeboat Co., Ltd.; tratwy ratunkowe: 4 × 16-osobowe i 1 × 6-osobowa, Viking Lifesaving Equipment Pte. Ltd.

napęd główny:

- silnik napędu głównego: 1 × nawrotny, 2-suwowy, typu B&W 10K98ME-C7, o mocy: MCR 57 100 kW / 104,0 obr./min., NCR 83 808 KM / 100,4 obr.min., prod. Doosan Engine Co., Ltd.;
- śruba napędowa: 1 × o stałym skoku, ze stopu Ni-Al brąz, 6-skrzydłowa, o średnicy 8,80 m, HHI (Propeller);

Porównanie przykładowych statków z typoszeregu Daewoo 8000

	Maersk Taikung	Northern Javelin	Northern Jubilee	
nr IMO	9334662	9465095	9450337	
stoczniovy nr budowy	4118	4174	4152	
przekazanie do eksploatacji	15.11.2007	31.07.2009	21.09.2009	
LOA	332,00	332,58	333,57	M
LBP	318,80	317,20	317,20	M
B	43,20	43,20	43,20	M
H	24,50	24,50	24,50	M
T	14,50	14,50	14,50	M
ładowność kontenerów	8086	8411	8411	TEU
- w ładowniach	3670	3967	3967	TEU
- na pokładzie	4416	4444	4444	TEU
kontenery chłodzone	700	700	700	szł.
nośność	107 329	108 677	108 770	T
GT	94 193	94 407	94 419	
NT	53 271	55 670	54 884	
tonaż skompensowany	b.d.	45 894	45 898	CGT
moc napędu głównego - MCR	68 640 (93 323)	68 520 (93 160)	68 520 (93 160)	kW (KM)
silnik napędu głównego	RT-flex96C	12K98MC-C	12K98MC-C	
prędkość eksploatacyjna	24,80	24,80	24,80	w.

Uwaga: Różnica w ładowności kontenerów wynika m.in. z tego, że np. na *Maersk Taikung* płytsze są niektóre fragmenty ładowni, część przestrzeni ładunkowej zajmują przedziały stabilizatorów pletwowych, inaczej zaaranżowane są zbiorniki balastowe i paliwowe oraz mniejszy jest pokładowy ładunek pojemników (różnice w rozmieszczeniu i liczbie slotów kontenerowych nie zależą od zewnętrznego kształtu kadłuba); dla *Northern Javelin*: pojemność zbiorników segregowanego balastu 28 108 m³; ładowność całkowita (liczba slotów kontenerowych) - 8411 TEU, ładowność przy jednorodnym ładunku pojemników po 14 t - 6702 TEU.

Maersk Taikung w porównaniu...

- Moc napędu głównego *Maersk Taikung* odpowiada łącznej mocy silników 1200 samochodów rodzinnych.
- Śruba napędowa *Maersk Taikung* waży 90 ton - tyle, co średniej wielkości lokomotywa.
- Przy pełnym ładunku kontenerów *Maersk Taikung* może jednorazowo pomieścić 160 mln butelek piwa, a w kontenerach chłodzonych przewożonych przez statek zmieściłoby się 15,1 mln kurczaków.
- Farby zużyte do pomalowania kontenerowca *Maersk Taikung* mają łączną masę 360 ton, co odpowiada wadze ok. 100 słońi.

Podserie typoszeregu Daewoo 8000

nr IMO	nb	zдание	imię statku	A / Op.	L [m]	DWT [t]	GT	kW	SG	V [w.]	TEU
seria I											
9294989	4102	04.2005	Savannah Express	NV / HL	332,41	108 180	94 483	68 490	12K98ME-C	25,30	8411
9294991	4103	08.2005	Houston Express	NV / HL	332,41	108 106	94 483	68 490	12K98ME-C	25,30	8411
9303522	4104	12.2005	Maersk Stralsund	CRF / ML	332,01	108 212	94 483	68 520	12K98ME-C	25,00	8401
9303534	4105	06.2006	Maersk Saigon	CRF / ML	332,00	108 250	94 483	68 490	12K98ME-C	25,40	8401
9306550	4106	12.2006	Maersk Seoul	CRF / ML	332,01	108 180	94 483	68 470	12K98ME-C	25,30	8401
seria II											
9309447	4107	12.2005	MSC Rania	b.d. / MSC	332,00	107 898	94 489	61 642	12K98MC-C	25,60	8401
9309459	4108	02.2006	MSC Silvana	b.d. / MSC	332,00	107 964	94 489	61 642	12K98MC-C	25,60	8401
9309461	4109	07.2006	MSC Tomoko	b.d. / MSC	331,99	107 915	94 489	68 520	12K98MC-C	25,30	8401
9309473	4110	10.2006	MSC Heidi	b.d. / MSC	331,99	107 895	94 489	68 520	12K98MC-C	25,30	8401
seria III											
9332511	4117	08.2007	Maersk Tanjung	APM / ML	332,00	107 266	94 193	68 640	12RT-flex96C	24,80	8086
9334662	4118	11.2007	Maersk Taikung	APM / ML	332,00	107 329	94 193	68 640	12RT-flex96C	24,80	8086
9334674	4119	03.2008	Maersk Taurus	APM / ML	332,00	107 266	94 193	68 640	12RT-flex96C	24,80	8086
9334686	4120	05.2008	Maersk Tukang	APM / ML	332,00	107 404	94 193	68 640	12RT-flex96C	24,80	8086
seria IV											
9330068	4115	11.2006	Maersk Surabaya	O / ML	332,58	108 351	94 322	68 520	12K98MC-C	25,30	8400
9330070	4116	05.2007	Maersk Semarang	M / ML	332,00	108 448	94 322	68 520	12K98MC-C	25,30	8400
9450337	4152	09.2009	Northern Jubilee	NV / MSC	333,57	108 770	94 419	68 520	12K98MC-C	25,30	8411
9450349	4153	12.2009	Northern Juvenile	NV / b.d.	332,41	108 100	94 483	68 520	12K98MC-C	25,30	8411
9450351	4154	P 02.2010	Daewoo 4154	NV / b.d.	332,41	108 100	94 483	68 520	12K98MC-C	25,30	8411
9450363	4155	P 06.2010	Daewoo 4155	NV / b.d.	332,41	108 100	94 483	68 520	12K98MC-C	25,30	8411
9465095	4174	07.2009	Northern Javelin	NV / MSC	332,58	108 677	94 407	68 520	12K98MC-C	25,30	8411
9466960	4175	08.2009	Northern Jasper	NV / MSC	333,58	108 804	94 407	57 199	12K98MC-C	25,30	8411
9466972	4176	10.2009	Northern Jaguar	NV / MSC	333,59	108 731	94 407	68 520	12K98MC-C	25,30	8411
9466984	4177	P 01.2010	Daewoo 4177	NV / b.d.	332,41	108 100	94 483	68 520	12K98MC-C	25,30	8411

nb - numer budowy; L (LOA) - długość całkowita; DWT - nośność; A - armator / Op. - operator; SG - typ silnika napędu głównego;

P - planowane przekazanie do eksploatacji; APM - AP Moller, CRF - Commerz Real Fonds, HL - Hapag Lloyd, M - MPC Group, ML - Maersk Line,

NV - Norddeutsche Vermögensanlage; O - C-P Offen; podział statków na podserie (przynależność do grup statków siostrzanych) oraz dane techniczno-eksploatacyjne statków - według bazy danych SeaWeb LR Fairplay, oznaczenie (nazwy) serii - „Nasze MORZE”; w przypadku serii IV Sea-Web podaje najprawdopodobniejszą prędkość na próbach, a nie eksploatacyjną; wszystkie statki z tabeli zaliczane są (wg Sea-Web) do typoszeregu Daewoo 8000; stan informacji z początku 2010 r.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Pokład namiarowy.

Fot. Piotr B. Stareńczak



Wnętrze sterówki - centrum dowodzenia.

wyposażenie siłowniane i pompy:

■ silniki pomocnicze (zespołów prądotwórczych): 4 × 4-suwowe, o mocy 3206 kW / 720 obr./min., STX Engine Co., Ltd.;

■ pompy balastowe i zęzowe: 2 × elektryczne, pionowe, odśrodkowe, o wydajności 750 m³/h × 30 mth, Behrens Pumpen; pompa pożarowa: 1 × elektryczna, pionowa, odśrodkowa, o wydajności 90 m³/h × 90 mth, Behrens Pumpen; awaryjna pompa pożarowa: 1 × elektryczna, pionowa, odśrodkowa, *self priming*, o wydajności 90 m³/h × 90 mth, Behrens Pumpen; pompa zęzowa, pożarowa i ogólnego przeznaczenia: 1 × pionowa, odśrodkowa, *self priming*, o wydajności 240/350 m³/h × 90/30 mth, Behrens Pumpen; pompa systemu przeciwpieczysłowego: 1 × elektryczna, pionowa, odśrodkowa, o wydajności 1000 m³/h × 16 mth, Hoppe;

■ kocioł pomocniczy: 1 × pionowy, na olej napędowy, o wydajności 6,0 t/h i ciśnieniu roboczym 7,0 bar, Aalborg Industries A/S; kocioł odzysku energii cieplnej ze spalin: 1 × typu *smoke tube*, o wydajności 4480 kg/h i ciśnieniu roboczym 7,0 bar, Aalborg Industries A/S;

■ silnik awaryjnego zespołu prądotwórczego: 1 × 4-suwowy, z chłodzeniem powietrznym (radiatorowym), o mocy 550 kW / 1800 obr./min., Lindenberg-Anlagen GmbH;

■ wyparownik (wytwornica wody słodkiej): 1 × niskociśnieniowy, o wydajności 40 t / dobę, przy NCR silnika głównego, Sasakura Eng. Co., Ltd.

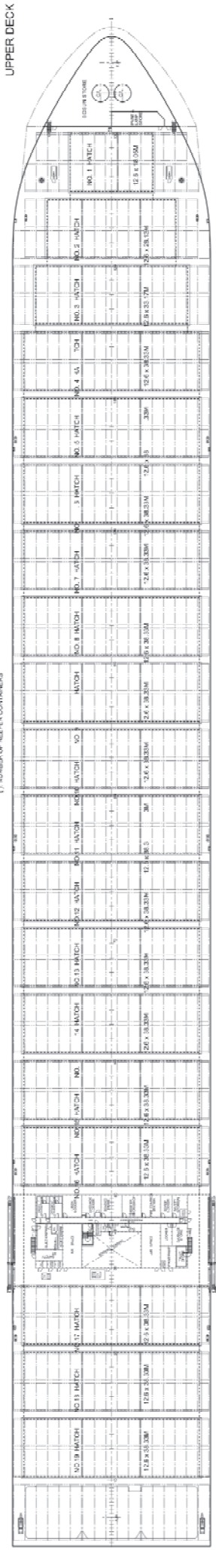
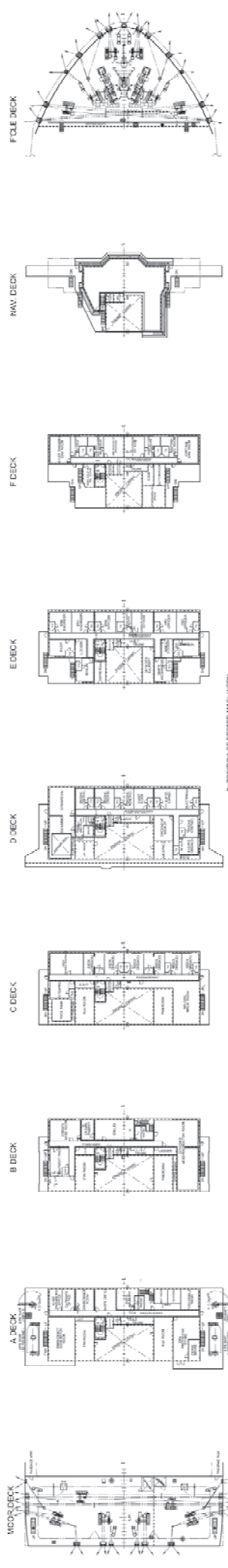
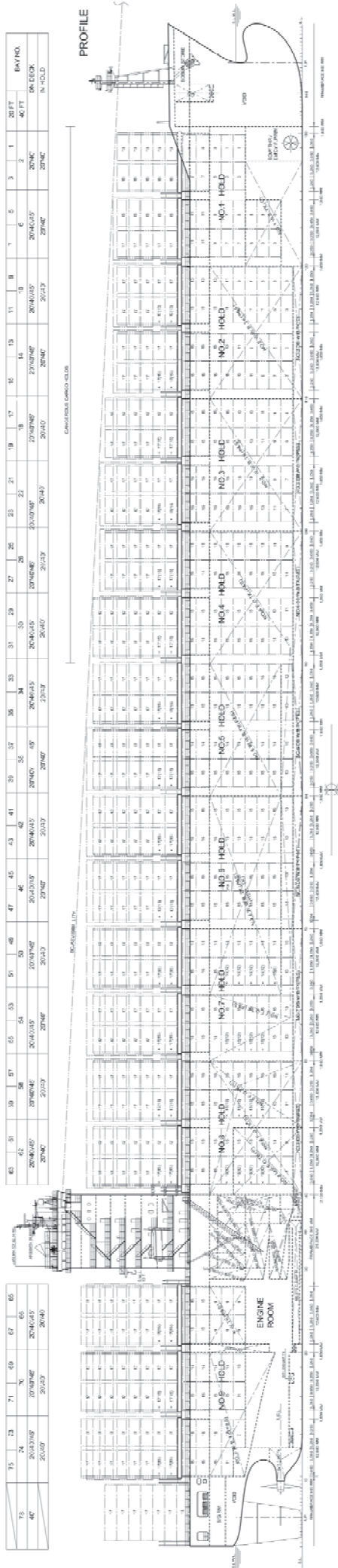
wyposażenie nawigacyjne i radio-wo-komunikacyjne:
zestaw radarowy: 1 × FAR 2827W, FAR 2837S, Furuno Electronic Co., Ltd; żyrokompas: 1 × STD-22 Plus, Raytheon

Co., Ltd; kompas magnetyczny: 1 × Reflecta-2, Raytheon Co., Ltd; elektronika systemu sterowego: 1 × ComPilot 20, Raytheon Co., Ltd; echosonda: 1 × FE-700, Furuno Electronic Co., Ltd; log: 1 × DS-30, Furuno Electronic Co., Ltd; faksymilowy odbiornik map pogody: 1 × Fax-30, Furuno Electronic Co., Ltd; zestaw komunikacji satelitarnej (Inmarsat-C): 2 × Felcom 15, Furuno Electronic Co., Ltd; zestaw komunikacji satelitarnej (Inmarsat-F): 1 × Felgom 70, Furuno Electronic Co., Ltd; VDR („czarna skrzynka”): 1 × VR-3000, Furuno Electronic Co., Ltd; AIS: 1 × FA-150, Furuno Electronic Co., Ltd; telefon automatyczny: 1 × MCX-2064, Marine Radio Co., Ltd; radiotelefon UKF: 1 × FM-8800s, Furuno Electronic Co., Ltd; intercom: 1 × CAC-953, Marine Radio Co., Ltd; odbiornik DGPS: 1 × GP-150 dual, Furuno Electronic Co., Ltd; zestaw radio-komunikacyjny: 1 × RC-1800F, Furuno Electronic Co., Ltd; odbiornik Navtex: 1 × NX-700A, Furuno Electronic Co., Ltd; boja E.P.I.R.B.: 1 × TRAN 40S, Furuno Electronic Co., Ltd.

**Opracował:
Piotr B. Stareńczak**

* - według dokumentów statkowych;

** - według bazy danych SeaWeb LR Fairplay



Plan ogólny pojemnikowca Northern Javelin.

Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe

Biznes z dyktaturą

Czy to możliwe, aby kraj tak doświadczony przez totalitaryzm jak Polska, robił interesy z jednym z najbardziej represyjnych państw świata? A jednak! Dowodem na to jest Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Chopol.

Nie każdy kto usłyszy nazwę Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe skojarzy od razu, że nie chodzi o Koreę Południową, wolny i demokratyczny kraj, ale o Koreę Północną rządzoną od kilkadziesiąt lat przez krwawy, komunistyczny reżim, łączony z nazwiskami Kim Ir Sena i jego syna Kim Dzong Ila.

Nasze kontakty gospodarcze z północnokoreańskim reżimem nie są zbyt intensywne. Istnieje jednak firma, która z tym krajem współpracuje od czasów, kiedy i Polska była państwem komunistycznym.

Polski oddział Chopolu w Gdyni.

Fot. Łukasz Glowala





To właśnie Koreańsko-Polskie Towarzystwo Żeglugowe Chopol. Pod tą nazwą istnieje od 1987 roku, wcześniej działało jako spółka Kor-Pol. W tej chwili to jedyny północnokoreański biznes z polskim udziałem, oba rządy dzielą się nim po połowie.

Koreańczycy trzymają się mocno

Przedsiębiorstwo początkowo miało się zajmować transportem magnezytu z Korei i koks z Polski. Później jednak woziło najróżniejsze towary między portami niemal całego świata. Flota spółki liczyła niegdyś kilka jednostek. Jak udało się nam ustalić, obecnie skurczyła się do jednego masowca, na którym pływa koreańska załoga. To stara, ponad trzydziestoletnia jednostka o długości 151 metrów, nosząca nazwę *Chopol 2* i pływająca pod koreańską banderą. Statek jest eksploatowany w rejonie Azji Południowo-Wschodniej. Przewozi głównie węgiel, rudę żelaza i magnetyty.

Bardzo trudno dowiedzieć się czegośkolwiek o działalności Chopolu. Siedziba spółki mieści się w Phenianie, natomiast jej polski oddział w Gdyni. Firma zajmuje tam część sporego budynku, na cichym osiedlu przylegającym bezpośrednio do Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Mieszkający tam obywatele Korei Północnej cieszą się dobrą opinią wśród sąsiadów. Do pracy w Gdyni na stałe oddelegowani są dwaj przedstawiciele północnokoreańskiego udziałowca. Jest to warunek umowy międzyrządowej, zgodnie z którym każde stanowisko kierownicze jest podwójne i równorzędne, piastuje je obywatel Polski i Korei Północnej.

Niestety, nie udało nam się z nimi porozmawiać, bo nie zostaliśmy wpuszczeni do środka. Na spotkanie z nami nie miała także ochoty obecna dyrektorka polskiego oddziału spółki, Zofia Rutkowska.

Niewiele na temat Chopolu miało do powiedzenia także Ministerstwo Infrastruktury nadzorujące od polskiej strony jego działalność. Według informacji, jakie

otrzymaliśmy od zastępcy dyrektora Biura Informacji i Promocji, Teresy Jakutowicz, Chopol posiada zarząd składający się z sześciu członków, po trzech ze strony każdego udziałowca, wyznaczanych i odwoływanych przez każdego z udziałowców. Każda ze stron ma jednego prezesa zarządu wybieranego z trzech członków zarządu.

Obecnie prezesem zarządu strony polskiej jest Janina Mentrak - radca ministra w Departamencie Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury (także i ona nie chciała z nami rozmawiać). Natomiast prezesem strony koreańskiej jest O Hwan Ryong, dyrektor Departamentu Transportu Morskiego w Ministerstwie Transportu Lądowego i Morskiego Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej (KRLD), jak brzmi oficjalna nazwa Korei Północnej. Każda ze stron powołuje jednego dyrektora centrali i jednego dyrektora oddziału.

Informacje podane przez Ministerstwo Infrastruktury to oficjalne dane, które znaleźć można w Krajowym Rejestrze Sądowym. Jednak odpowiedzi na inne nasze pytania, takie jak choćby: jaka jest sytuacja finansowa firmy i czy Polska planuje wycofanie udziałów ze spółki - nie otrzymaliśmy. Zasłonięto się tajemnicą handlową. Wypowiedzi nie udzieliło nam także Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Na stronie ministerstwa można jednak znaleźć informację o Chopolu: „*Współpraca handlowa i kontakty gospodarcze sprwadzają się obecnie do symbolicznej wymiany handlowej i współpracy żeglugowej (polsko-koreańska spółka armatorska Chopol, dysponująca jednym statkiem)*” - czytamy w publikacji na temat Korei Północnej.

Handel ważniejszy niż polityka

W maju 2006 roku „Rzeczpospolita” ujawniła, że polska strona ma znikomą kontrolę nad tym, co znajduje się w ładowniach statków należących do Chopolu. Oficjalnie, przez lata, firma przewoziła m.in. cukier i ryż. Ale w 1997 roku władze Sri Lanki nabrały podejrzeń, że w ładowni jednego ze statków, o nazwie

Korea Północna

Według najbardziej ostrożnych szacunków, komunistyczny reżim Korei Północnej odpowiada za śmierć ponad 3 milionów ludzi. Znaczna część społeczeństwa tego kraju głoduje. Do dzisiaj istnieją tam obozy koncentracyjne, nagminnie łamie się prawa człowieka. Kraj ten uznawany jest za jeden z najmniej obliczalnych na świecie. Tym bardziej groźny dla wspólnoty międzynarodowej, bo nielegalnie eksperymentujący z bronią jądrową.

Pukchang, płynącego z Arabii Saudyjskiej, jest broń przeznaczona dla Tamilijskich Tygrysów - organizacji terrorystycznej walczącej o utworzenie państwa Tamilów na Sri Lance.

Chociaż informacje te nie potwierdziły się, nieufność pozostała. A według ustaleń „Rzeczpospolitej”, północnokoreańskie statki są wykorzystywane do przemytu narkotyków i broni. Tak było w wypadku jednostki o nazwie *Pong Su*. W 2003 roku władze australijskie udaremniły próbę przemytu 125 kilogramów heroiny ukrytych na statku. Według doniesień prasy, wśród zatrzymanych na jednostce był północnokoreański dyplomata z ambasady w Pekinie.

Po publikacji gazety przedstawiciele ówczesnego rządu Jarosława Kaczyńskiego zapowiadali kontrolę Chopolu, nie wykluczali nawet likwidacji spółki. Rzecznik rządu Konrad Ciesiołkiewicz powiedział, że zbadane zostaną ekonomiczne i polityczne korzyści płynące z jej funkcjonowania.

- Jeśli którakolwiek z tych przesłanek będzie negatywna, bez chwili wahania spółkę zlikwidujemy - mówił rzecznik. Ostrożniej na ten temat wypowiadał się ówczesny minister gospodarki morskiej Rafał Wiechecki. Stwierdził, iż działalność Chopolu nie budzi kontrowersji i firma powinna dalej funkcjonować. Według niego za utrzymaniem spółki przemawiały względy ekonomiczne i społeczne.

- Generuje ona zysk oraz daje zatrudnienie zarówno obywatelom Polski, jak i KRLD - przekonywał Wiechecki.

Były minister nie zmienił zdania nawet po odejściu ze stanowiska.

- Odpowiadając na pytanie o potrzebę istnienia Chopolu, należy podkreślić, iż wszystkie rządy po 1989 roku widziały potrzebę dalszego funkcjonowania przedmiotowej spółki, od tzw. prawicy, poprzez centrum, aż do lewicy, a powody były i są wielopłaszczyznowe. Sposobem na rozwiązywanie problemów, także w relacjach z Koreą Północną, nie jest całkowita izolacja, ale dialog - twierdzi dzisiaj.

Sprawa Chopolu była też przedmiotem zapytania poselskiego posła Prawa i Sprawiedliwości Jana Ołdakowskiego. Pytał on minister Annę Fotyę m.in. o to, „czy rząd Polski nie widzi nic niestosownego w robieniu interesów z północnokoreańskim reżimem, który nagminnie łamie prawa człowieka? Czy będą podjęte działania mające na celu wycofanie udziałów rządu polskiego ze spółki?”

Ówczesna sekretarz stanu w MSZ Barbara Tuge-Erecińska podkreślała, iż „prowadzone są działania mające na celu ocenę ekonomicznych oraz politycznych korzyści płynących z działalności ww. spółki. Kwestia praw człowieka będzie stanowić istotny aspekt niniejszej oceny. Z zapewnień Ministerstwa Gospodarki Morskiej wynika również, iż strona pol-

ska podejmuje systematyczne kontrole, czy nie dochodzi do łamania praw międzynarodowych, w tym praw człowieka w podległej spółce oraz praw osób tam zatrudnionych. Należy oczekiwać, iż jeżeli któraś z tych przesłanek będzie negatywna, zostaną podjęte działania zmierzające do likwidacji spółki.”

Posel Ołdakowski nie odpowiedział na naszą prośbę o komentarz w sprawie spółki. Nic też nie wiadomo na temat wyników kontroli.

Mimo że od publikacji w „Rzeczpospolitej” minęły cztery lata, Chopol nadal istnieje i nic nie wskazuje na to, by spółka zakończyła działalność. Co ciekawe, zdanie Wiecheckiego dzielą nie tylko obecne władze Polski, ale także politycy opozycyjni.

I tak np. pomorski poseł Prawa i Sprawiedliwości, Zbigniew Kozak, członek Sejmowej Komisji Gospodarki, nie widzi nic złego we współpracy między Polską a Koreą Północną. Ba, jest nawet za tym, by nie tylko jej nie zrywać, ale wręcz poszerzać.

- Spójrzmy na Chiny, były dwa sposoby walki z tamtejszym reżimem - totalna wojna, albo próby współpracy, wymiany gospodarczej - przekonuje. - Wybra-

no to drugie rozwiązanie i teraz wszyscy z nimi handlują, a sam reżim już nie jest tak represyjny. Ze współpracy kulturalnej, gospodarczej wynika więcej dobrego niż złego.

Według posła, wymiana gospodarcza jest czynnikiem, który może przyczynić się do powolnej erozji tamtejszego systemu totalitarnego. A z drugiej strony, może przynieść naszej gospodarce profity, dzięki ekspansji na Daleki Wschód.

- Gospodarka jest elementem, który jednocy, współpraca gospodarcza działa na korzyść obu stron. Należę do Polsko-Wietnamskiej Grupy Parlamentarnej. W tym kraju jeżeli chodzi o demokrację, sytuacja także jest daleka od ideału. Ale jednak nawiązujemy kontakty, handlujemy, wzajemnie się szanujemy - wyjaśnia.

- Przypomnijmy, że w przeszłości Polska również nie była krajem niezależnym i wszelkie formy restrykcji ze strony „wolnego świata” nie były rzeczą pożądaną, przyczyniały się do izolacji naszego kraju, a nie do jego rozwoju.

**Tomasz Falba
Czesław Romanowski**

Fot. Hans Rosenkranz www.rosenkranz-shippings.de



Jedyna obecnie jednostka eksploatowana przez Towarzystwo - Chopol 2.

Jeden raz, a dobrze

Nie taki Głuptak



Fot. Tomasz Falba

Lech Rowiński, kierownik zespołu twórców Głuptaka.

Głuptak to nazwa dużego ptaka wodnego, rzadko do tej pory widywanego na polskim wybrzeżu Bałtyku. Niebawem jednak może się to zmienić. Bowiem Głuptak to także kryptonim unikalnego systemu do niszczenia min morskich opracowanego przez naukowców z Politechniki Gdańskiej dla Marynarki Wojennej.

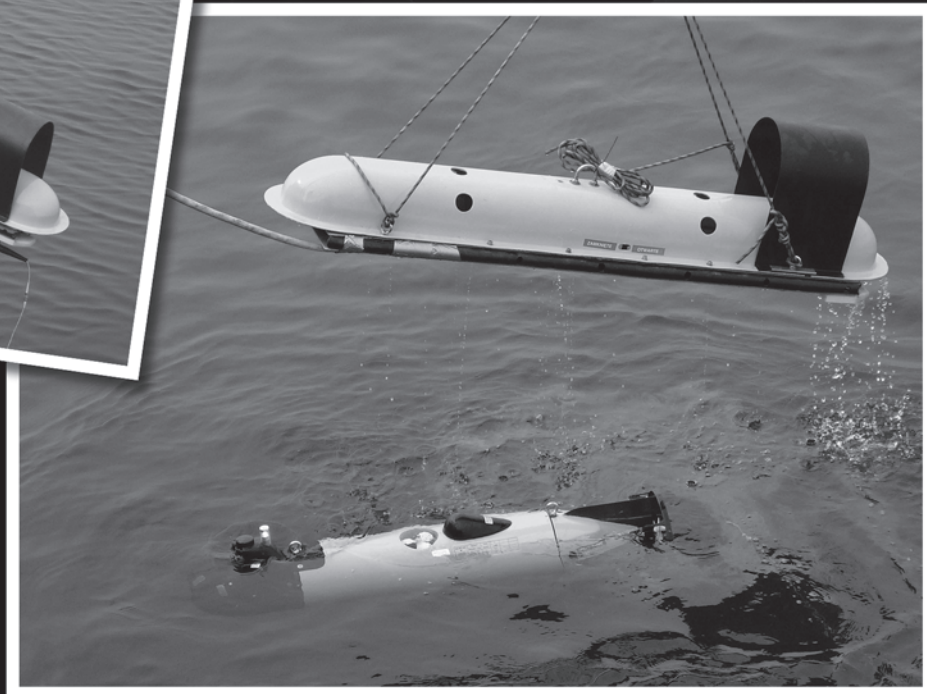
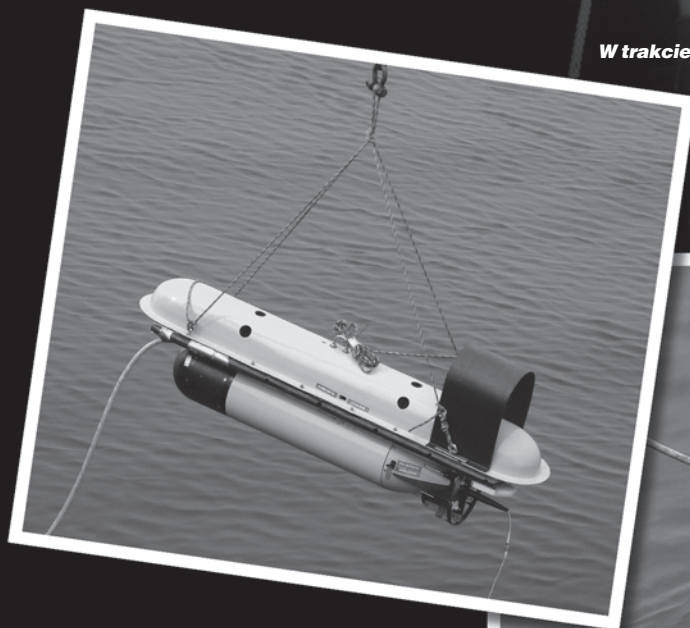


Fot. Politechnika Gdańska

Przed wodowaniem.

W trakcie wodowania.

Głuptak rusza w głąbiny.



Wygląda niepozornie. Ma zaledwie 1,5 metra długości i 30 cm średnicy. Do złuzenia przypomina małą torpedę. Może działać pod wodą, w akwenach o głębokości od 5 do 200 metrów. Jego kryptonim nadany przez Marynarkę Wojenną to Głuptak. A oficjalnie - System Obrony Przeciwminowej albo Samobieżny Ładunek Wybuchowy.

Może być zabrany na okręt przeciwminowy. Do akcji wkracza, kiedy jednostka zlokalizuje minę. Przy pomocy specjalnego zestawu, Głuptak trafia wtedy do wody, zanurza się i rusza w kierunku celu. Jest połączony z okrętem światłowodem o długości kilkuset metrów (musi być minimum 400 metrów ze względu na bezpieczeństwo jednostki). Kieruje nim operator na jednostce-matce, który na monitorach konsoli sterującej uważnie śledzi obrazy przekazywane z zainstalowanych na urządzeniu kamer telewizyjnych i sonaru.

Kiedy Głuptak znajdzie się w pobliżu miny, rozpoczyna pracę. Musi podejść na tyle blisko, aby możliwy był precyzyjny „strzał” w ładunek wybuchowy miny. Tylko wtedy możliwa jest jej detonacja i zniszczenie. Wbrew pozorom, poprzez utrudnienia spowodowane przez prądy morskie, zanieczyszczoną wodę, czy piach przysypujący minę, nie jest to łatwe zadanie.

I tutaj ujawnia się to, co odróżnia Głuptaka od innych, stosowanych do tej pory systemów do niszczenia min. Otóż polskie urządzenie wyposażone jest w „ruchomą głowicą kumulacyjną”. To dzięki niej ma możliwość oddania dokładnego

„strzału” w to miejsce miny, w które chce. Nie musi manewrować całym sobą, wystarczy, że robi to głowicą.

Do niszczenia min Głuptak używa ładunku kumulacyjnego, który zawiera silny materiał wybuchowy. Odpala go operator znajdujący się na okręcie sygnałem z pulpitu na konsoli. Wraz z detonacją ładunku kumulacyjnego wybuchu także mina. Głuptak to zatem, jak widać, pojazd jednorazowego użytku.

Dr hab. inż. Lech Rowiński, kierownik Katedry Teorii i Projektowania Okrętów na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, szef zespołu naukowców tej uczelni, którzy opracowali Głuptaka powiedział nam, że prace nad systemem trwały dziesięć lat. W tej chwili urządzenie czeka na decyzję Marynarki Wojennej o zakupie i budowie pierwszej serii.

- Nie wiadomo, kiedy zapadnie - przyznaje Lech Rowiński. - Już się jednak pojawili pierwsi zainteresowani zakupem Głuptaka spoza naszej floty wojennej. Robiliśmy symulację kosztów budowy serii dwustu tego typu urządzeń dla jednego z państw skandynawskich.

Głuptak jest systemem wszechstronnym. Może być wykorzystywany nie tylko na okrętach i statkach, ale także śmigłowcach. Misje przeciwminowe z jego udziałem mogą być prowadzone z brzegu, nabrzeża i innych budowli hydrotechnicznych. Nie ma przeszkód, by używać go nie tylko do niszczenia min, ale także innych ładunków wybuchowych.

Politechnika Gdańska ma duże doświadczenie w konstruowaniu miniaturowych pojazdów podwodnych. Wcześniej na tej uczelni powstał Ukwiąg, z powodzeniem używany przez polską flotę wojenną, a obecnie opracowywany jest Albatros.

Głuptak to nie tylko militarna zabawka. Dzięki niemu może się zwiększyć bezpieczeństwo na morzu także w pokojowych czasach. Miny stanowią bowiem ciągle wielkie zagrożenie. Według historyków, tylko w czasie drugiej wojny światowej na Bałtyku postawiono łącznie prawie 70 tysięcy min, z czego ponad 2 tysiące w jego polskiej części. Nikt tak naprawdę nie wie, ile z nich nadal pozostaje w głąbinach.

Tomasz Falba

Trzymajmy się morza!

O Lidze Morskiej i Rzeczej z jej prezesem Andrzejem Królikowskim rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

**- Panie prezesie, jakoś mało sły-
chać o działaniach Ligi Morskiej
i Rzeczej. Czy ona jeszcze istnieje?**

- Liga istnieje. Wbrew ogromnemu oporowi materii. Istnieje, chociaż brakuje państwowej polityki morskiej, chociaż nikt nie zamierza – poza Ligą Morską i Rzeczną – systemowo zwrócić Polskę do

morza. Liga istnieje dzięki wielu zapalonym entuzjastom prawie w całym kraju. Prosimy zajrzeć do Wyszkowa, Kołobrzegu, Szczecina, Żyrardowa, Bielska-Białej, Lublina, Tomaszowa Mazowieckiego, Łodzi, Bydgoszczy... Ale sam entuzjazm, dobre chęci, wolontariat, to jeszcze zbyt mało. Niestety, brak nam wsparcia me-

diów. W telewizji nie ma miejsca dla spraw morskich. Dotyczy to nawet Gdańskiego Oddziału TVP.

- Co w miastach, które pan wymienił znajdziemy?

- W Wyszkowie mamy Orkiestrę Nadbużańską im. podporucznika marynarki Kazimierza Deptuły. Orkiestra, chociaż

ma dopiero 1,5 roku, już znalazła się na festiwalu w Złoczowie na Ukrainie i tam dumnie reprezentowała nie tylko Ligę Morską i Rzeczną, ale także Polskę. Od lat prowadzimy złoty jungów. Naszym celem jest między innymi przywracanie do życia szlaku wodnego jako najtańszej, ekologicznej magistrali transportowej towarów masowych. To wielki wstyd, że zarosły u nas kanały łączące drogą wodną Berlin, poprzez ziemie polskie, z Morzem Czarnym. Walczymy – a chodzi także o duże pieniądze oraz ożywienie gospodarcze – na rzecz międzynarodowej drogi wodnej E-70! Czy ktoś nam w tym pomaga? Właśnie po to są od wielu lat flisy na Odrze, na Wiśle, na Noteci, na pętli poznańskiej. W ubiegłym roku w szeregi Ligi w Okręgu Mazowieckim przyjęliśmy 5 szkół gimnazjalnych i podstawowych, dwie w Wyszku oraz w Brańszczyku, Gwizdałach i Sieczychach. Ponad 200 młodych ludzi włączyło się do prac w LMiR w obszarze Kołobrzegu. Mamy kolejne zgłoszenia ze Słupska i okolic...

- Nie negując wagi tych wydarzeń, to są sprawy śródlądowe. Nawet wasza strona internetowa informuje, że Liga zajmuje się głównie rzekami i śródlądowymi szlakami wodnymi. A co z pierwszym członem nazwy, co robicie na rzecz morza?

- Idea powołania Ligi i hasło „Trzymajmy się morza” obowiązuje wszystkie koła, oddziały i regiony. Wszystkie nasze rzeki płyną do Bałtyku. Flisy odbywają się nie w górę rzek, a w dół, w kierunku morza. W finale konkursu „Młodzież na morzu” - sam tytuł podpowiada - młodzież z całego kraju, nawet nie należąca do Ligi, uczestniczy w spotkaniu z morzem. Poznają je w podróży na promach i jachtach. Także na *Darze Młodzieży*. Laureaci naszych konkursów mogą tam poczuć siłę żywiołu. Wiatr, bryzgi fal, praca na rejach... Niektórzy podejmą pracę na morzu, inni będą długo wspominać czas tam spędzony.

- Przed wojną Liga bardzo wyraźnie pokazywała swoje stanowisko w różnych sprawach. Była oczywiście silniejsza, miała o wiele więcej członków i większe poparcie. Dzisiaj w gospodarce morskiej dzieje się dużo i to nie zawsze dużo dobrego, a Liga nie zabiera głosu w tych sprawach. Przykład: nasza Marynarka Wojenna przeżywa kryzys. Czy w jej sprawie zgłaszaliście jakieś propozycje, słaście protesty?

- Jako nieco starsza siostra byliśmy, jesteśmy i będziemy jej sojusznikiem. Co

do pisania... Pisać można. Tyle, że minister obrony narodowej ma swoje własne, ogromne kłopoty. Protesty? A kto ze środków masowego przekazywania zrobił cokolwiek dla uratowania, powiedzmy Stoczni Marynarki Wojennej?

- Ale macie państwo w statucie zapisane działanie na rzecz obronności państwa. W związku z tym pytanie: czy Liga wysyłała petycje do posłów i senatorów, czy interweniowała w Ministerstwie Obrony Narodowej, że do 2018 roku nasza flota może się kompletnie zdegradować? Nie widać państwa na sympozjach na temat przyszłości MW.

- W czasie sympozjów w Elblągu i Bydgoszczy, na spotkaniach w Kołobrzegu, Nakle i Wyszku pokazaliśmy wartości, które niesie Marynarka Wojenna. Uczestniczyli w nich oficerowie MW w mundurach. Pokazujemy i uczymy wartości nadrzędnych, poszanowania orła, barwy, honoru, godności... Petycji nie wystosowaliśmy, ale to nie znaczy, że nie stawiamy spraw Marynarki Wojennej na pierwszym miejscu. Petycja to raczej przebrzmiała i nieskuteczna forma oddziaływania na decydentów. Ale mam pełną wiedzę na temat sytuacji w MW.

- Jesteśmy zdziwieni, bo wystosowanie takiego apelu nie przecież nie kosztuje. Myśleliśmy, że otworzy pan segregator z plikiem pism w tej sprawie. To co się dzieje ze stoczniami czy portami, wymaga zajęcia stanowiska. Jeżeli nie będziecie zabierać głosu w tych kwestiach, nikt was nie będzie słuchał.

- To nie tak. Jestem dyrektorem Urzędu Morskiego i obowiązuje mnie lojalność wobec mojego ministra. Ale jestem też prezesem Ligi i na każdym spotkaniu mówię co mnie boli.

- Panie prezesie, a może jest tak, że nikt Ligi nie traktuje poważnie. Marszałek Sejmu Bronisław Komorowski jest prezesem honorowym Ligi, a nie przybył nawet na stulecie Daru Pomorza. Może warto drugą osobę w państwie odpowiednio dla spraw Ligi „wykorzystać”?

- Obowiązki drugiej osoby w państwie są bardzo rozległe i Liga jest gdzieś tam, na dalszym miejscu. Ale zapewniam panów, że pan marszałek ma sto procent wiedzy o działaniach Ligi.

- Ale co zrobił dla morza?

- Z okazji stulecia *Daru Pomorza* w Sejmie zorganizowano wystawę dotyczącą historii gospodarki morskiej. Pan

marszałek ją otwierał. Nasze prezydium organizujemy w Warszawie, by mógł wpaść, zorientować się, co się dzieje w Lidze i podpowiedzieć, w jakim kierunku iść. Podpowiedzieć nie znaczy decydować. Powrót do sytuacji z lat trzydziestych, kiedy Liga była samodzielnym bytem politycznym, mającym duży wpływ na działania naszej dyplomacji jest, niestety, niemożliwy.

- Panie prezesie, z całym szacunkiem, po co oferować prezesurę, nawet honorową, komuś, kto ma nadmiar obowiązków? Może Ligę Morską nie powinni zarządzać politycy, jak marszałek Komorowski, czy urzędnicy, jak pan, tylko ludzie, którzy mogliby morzu i rzekom poświęcić sto procent swego czasu?

- Marszałek Bronisław Komorowski był prezesem Ligi Morskiej, a potem Ligi Morskiej i Rzecznej przez 16 lat. Załatwił wiele spraw dla Ligi. Błędem jest stwierdzenie panów, że Ligą kieruje polityk. Pan Komorowski jest prezesem honorowym. Kto powinien nią kierować? Przed wojną i za czasów PRL byli to pracownicy etatowi. Obecnie zostaliśmy wyzwoleni z etatów. I większość się śmieje: frajer, pracuje po godzinach i to za darmo! Komukolwiek pan te funkcje powierzy, jeżeli nie będzie wsparcia mediów, zrozumienia urzędów, instytucji i władz, od szczebla gminy wzwyż, niewiele z tego wyniknie. Nikt, kogo zapraszałem na dziewięćdziesięciolecie Ligi nie podjął tematu.

- Może trzeba tutaj pasjonatów, ludzi, którzy mają więcej czasu, potrafią wymyślić coś nowego, coś co przyciągnie i ludzi, i media?

- Kiedy ktoś w morzu utonie, zaraz są u nas dziennikarze. Ale nie ma ich, gdy trwa zaorywanie ugoru. Przyjęliśmy to do wiadomości. Nie zrażamy się. A czas, który poświęcam Lidze, uważam za optymalny. Spotykamy się po godzinach urzędowania z naszymi pasjonatami, z którymi omawiamy problemy Ligi, co zrobić i gdzie.

- Mamy jednak wrażenie, że Liga Morska i Rzeczna jest, przepraszamy za wyrażenie, towarzystwem wzajemnej adoracji. Przykładem Pierścienie Hallera, najwyższe wyróżnienie przyznawane przez Ligę. Cała masa ludzi, którzy się jej przysłużyli, została nimi uhonorowana. I chwała za to. Ale co dla morza zrobili na przykład Lech Wałęsa, prymas Józef Glemp, czy prezydent Lech Kaczyński?

- Czy panowie byli świadkami uroczystości wręczenia prezydentowi Kaczyń-

skiemu Pierścienia Hallera na rynku w Pucku 10 lutego 2009? Czy słyszeli panowie, co mówił o Lidze?

- Ale co zrobił dla morza? Konkretnie.

- Do 2008 roku przetrwała ustawa o zatrudnieniu na polskich statkach morskich, której autorem jest właśnie pan Lech Kaczyński. Prezydent jest głową państwa. Można go lubić lub nie. Kto poddaje w wątpliwość celowość nadania Pierścienia Hallera prezydentowi, niechaj zada pytanie: po co Pierścień papieżowi?

- A prymas Glemp czym się zasłużył?

- Nie ja mu ten tytuł przyznawałem. Kwestię wyróżniania ludzi Pierścieniem Hallera widzę tak, że nie muszą go otrzymywać tylko i wyłącznie osoby, które były w Lidze, ale też takie, które wykazywały zamiłowanie do morza, które morze promowały. Uważam, że warto jednak czytać, co piszemy w naszych

materiałach źródłowych. Przypomnę odpowiedni fragment uchwały Zarządu Głównego Ligi Morskiej, zrealizowany 10 lutego 1995 w Pucku. Pierścień Nr 001 otrzymał prezydent RP Lech Wałęsa; Nr 002 kardynał Józef Glemp – jako wotum wszystkich ludzi dobrej woli w Ojczyźnie do skarbcza klasztoru oo Pauliunów na Jasnej Górze; Nr 003 dowódca MW RP wiceadmirał Romuald A. Waga; Nr 004 miasto Puck – na ręce burmistrza Janusza Łęgowskiego i nr 005 – dla wszystkich obywateli Narodu Polskiego – do przechowywania w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku – na ręce dyrektora Andrzeja Zbierskiego. Tak brzmiał odczytany w puckim porcie tekst uchwały.

- Z tego co pan mówi wynika, że z Ligą Morską jest wszystko w porządku, nic złego się nie dzieje, stowarzyszenie działa efektywnie...

- Nie, uważam, że tak nie jest... Problemem są jednak instytucje, które znajdują się w przegródce noszącej nazwę „gospodarka morską”. Ich szefowie nie przejawiają wielkich chęci do wspólnych działań, do finansowania. Nie ma możliwości zaplanowania zadań, gdy się nie wie, czy będą na nie pieniądze. My działamy w zupełnie innej sytuacji niż nasi poprzednicy w latach międzywojennych. Wówczas Liga była największą organizacją pozarządową. Oprócz młodzieży działało w niej tysiące osób z budzącym szacunek życiowym dorobkiem, generałowie, profesorowie, artyści. To oni zapewnili Lidze tak wielkie znaczenie w życiu drugiej Rzeczypospolitej.

- Wszyscy robią Lidze na złość?

- Nie o to chodzi. Chodzi o uwarunkowania, w których istniejemy, o to, że sprawy morza są niedostrzegane, nikt nie chce się w nie angażować. Zapytałem kiedyś posłów z naszego okręgu: jaki jest głos w parlamencie na temat morza? Jakie problemy są poruszane? Otóż nie ma głosu podnoszącego sprawy morskie! Przy takiej liczbie posłów! Po wyborze Jerzego Buzka na przewodniczącego Parlamentu Europejskiego zwróciłem się do niego, by wzmocnić działania europarlamentarzystów na rzecz Polski Morskiej.

- No właśnie, może Liga powinna zmienić sposób działania? Nie ograniczać się do orkiestry, flisów i uroczystości. Społeczeństwo, mając do wyboru tysiące imprez, wybiera te, które są ciekawsze. Jeżeli Liga będzie miała coś ciekawego do zaproponowania, będzie atrakcyjnie działać, wówczas ludzie do niej przyjdą.

- Zwróciłem się poprzez marszałka Sejmu do ministra obrony narodowej i w ramach ustawy o obronności zaproponowałem hasło: gwardia morska. Organizację, która by wpajała dyscyplinę w młodego człowieka, by później w sposób świadomy pomagał w sytuacjach kryzysowych. Mamy już strzelnicę, żeby zachęcić potencjalnych kandydatów do działania pod szyldem Ligi Morskiej i Rzecznaj. Budujemy sztab ludzi. Myślmy też o dyżurach na morzu i jeziorach. Tam gdzie nie ma SAR i WOPR, na dzikich plażach dyżurowaliby wolontariusze, by ostrzegać przed niebezpieczeństwem żeglarzy. Nic jednak się nie uda bez wsparcia finansowego. W II RP, w 1938 roku rozpoczęto ideę wychowania morskiego na jachtach typu *General Zaruski*. Mamy koncepcję, aby zbudować kilka takich jednostek (projekt techniczny już mamy), które byłyby w gestii województw. Chcemy ją przedstawić radzie ministrów, aby stała się programem rządowym.

- Jakimi finansami dysponuje Liga?

- W okręgach utrzymuje się ze składek członkowskich. To bardzo małe pieniądze. Na poszczególne akcje, imprezy otrzymujemy datki od MON, od minister Wypych-Namiotko, od kilku przedsiębiorstw. Ale to tylko na doraźne działania, nie ma pieniędzy na działalność długofalową...

- Ilu macie członków?

- Około trzydziestu tysięcy osób.

- Jaka będzie przyszłość Ligi Morskiej i Rzecznaj?

- Kropla draży skalę. We flisach bierze udział coraz więcej osób. Widać zainteresowanie. Liga jest organizacją bardzo potrzebną. Małymi krokami dotrzemy do celu. Chodzi nie tylko o doraźne działania. Naszym celem jest Polska Morska. Kraj z ponad 500 kilometrowym wybrzeżem nie może sobie pozwolić na nie korzystanie z bogactw morza, z posiadania własnej floty cywilnej i wojennej. Politykę bandery na odległych akwenach od lat skutecznie prowadzą nie tylko Amerykanie i Brytyjczycy, ale między innymi również Niemcy, Rosjanie, a od niedawna także Chińczycy. Morze jest źródłem wielu korzyści dla tych, którzy potrafią właściwie je uprawiać. Trzymajmy się morza!

Liga Morska i Rzecznaj

Jest kontynuatką tradycji powstałej w 1930 roku Ligi Morskiej i Kolonialnej. Organizacja ta stawiała sobie za cel propagowanie zagadnień morskich wśród społeczeństwa II Rzeczypospolitej. Bardzo prężna i wpływowa, działała na rzecz rozbudowy floty morskiej i rzecznej. Jej celem było pozyskanie terenów pod osadnictwo lub kolonie dla Polski, przede wszystkim w Ameryce Południowej. Pracami organizacji kierował generał Mariusz Zaruski.

LMiK prowadziła m.in. zbiórkę pieniędzy na Fundusz Obrony Morskiej, czego rezultatem było zbudowanie okrętu podwodnego *Orzeł*. Wydawała miesięcznik „Morze” i kwartalnik „Sprawy Morskie i Kolonialne”. W 1939 r. liczyła prawie milion członków. Reaktywowana została po wojnie pod nazwą Liga Morska. W 1953 roku została zlikwidowana. Jej reaktywacja nastąpiła w 1980 roku. 19 marca 1999 roku Liga Morska została przekształcona w Ligę Morską i Rzecznaj. Od 2007 roku jej prezesem jest dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Andrzej Królikowski.

Zabójcza biurokracja

Zatonięcie *Buska Zdrój* wstrząsnęło opinią publiczną, zwłaszcza środowiskiem marynarskim. Był to już drugi statek z należącej do PLO serii rumuńskich „zdrójów”, który poszedł na dno pociągając za sobą wiele ofiar. Dwa lata wcześniej zatonięła siostrzana *Kudowa Zdrój*.

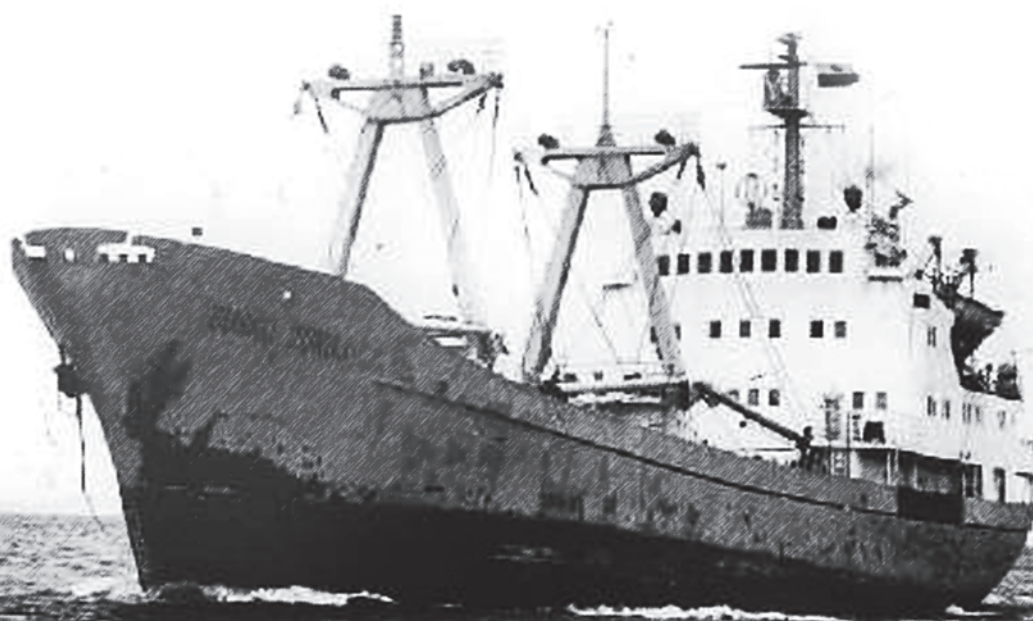
Powstała atmosfera psychozy, statki nazwano feralnymi, zrodziły się opinie, że w ogóle nie powinny pływać, gdyż ich konstrukcja jest wadliwa.

Tragedia *Buska Zdroju* szybko obrosta w rozmaite plotki i przypuszczenia. Nawet takie, że statek przewoził czołgi i dlatego zatonął. Były to oczywiście opinie ludzi nie mających zielonego pojęcia o żegludze morskiej, czołgi bowiem byłyby ładunkiem bardziej bezpiecznym, niż wiązki stalowych prętów...

Dzień przed Nowym Rokiem, 31 grudnia 1984 r. kapitan żeglugi wielkiej Zdzisław Talar obejmuje w Gdańsku *Busko Zdrój*. Kapitan ma 53 lata, od 1951 r. pływa na morzu, stanowisko „pierwszego po Bogu” sprawuje od ponad 9 lat. U armatora cieszy się bardzo dobrą opinią.

4 stycznia 1985 roku statek wychodzi z portu i odbywa podróż nr 227 do Casablanki, Ceuty i Lizbony. Rejs przebiega bez większych zakłóceń, jeśli nie liczyć, stwierdzonego w Casablance, zgięcia ramienia pokrywki Mac Gregor na międzypokładzie II ładowni. *Busko Zdrój* wraca do Gdańska 28 stycznia o g. 13. Kapitan informuje armatora o uszkodzeniu i prosi o dokonanie naprawy. Stocznia Gdańska odmawia jej przeprowadzenia, wobec czego PLO podejmuje decyzję, że usunięcie uszkodzenia nastąpi w Oslo.

Busko Zdrój.



Fot. PLO

Bez radiopławy

Radiooficer Ryszard Ziemnicki następnego dnia po zacumowaniu, przekazuje inspektorowi radiowemu PLO zlecenie na naprawę radaru, UKF (za słaba moc emisji) i radiopławy EPIRB, w której występuje zanikanie świecenia diody kontrolnej. Radiopława EPIRB (Emergency Position-Indicating Radio Beacon) to urządzenie umieszczane na zewnątrz nadbudówki, na pokładzie nawigacyjnym lub pelengowym, które w przypadku zatonięcia statku samoczynnie odłącza się od jego kadłuba. Może być również aktywowane ręcznie. Po znalezieniu się w wodzie, zasilana baterią radiopława EPIRB pływa po powierzchni morza i zaczyna nadawanie sygnału alarmowego na częstotliwości 406 MHz oraz 121,5 MHz, co umożliwia naprowadzenie jednostek poszukiwawczych zarówno na morzu, jak i w powietrzu. Radiopława emituje również światło błyskowe ułatwiające jej zażyczenie.

To pożyteczne urządzenie, znakomicie ułatwiające odnalezienie tonącej jednostki, zaczęto wprowadzać na polskie jednostki na początku lat 80 XX w.

Po otrzymaniu zlecenia od radiooficera, służby techniczne armatora dokonują naprawy radaru i UKF-ki, natomiast w radiopławie stwierdzają wyczerpanie się baterii. Zalecają wymianę baterii lub całej radiopławy. 30 stycznia radiooficer Ziemnicki jedzie do Zakładu Zaopatrzenia PLO w Gdyni. Tam dowiaduje się, że nowych baterii nie ma w magazynie. Zwraca się więc o wydanie nowej radiopławy i słyszy, że „tę sprawę mogą załatwić Inwestycje PLO”. Odsyłany od drzwi do drzwi, trafia wreszcie do inspektora ds. materiałowych, który oświadcza:

- *To skomplikowana procedura, trzeba będzie napisać uzasadnienie, czekać na akceptację zamówienia. A są przecież statki, które jeszcze w ogóle nie mają radiopławy i też pływają. I tak nie wiadomo, czy dostanie pan zgodę na pobranie jej z magazynu, bo kupiliśmy tylko 125 sztuk. Kiedy wychodźcie w morze?*

- *Dzisiaj o 17 - odpowiada Ryszard Ziemnicki.*

- *Dokąd idziecie?*

- *Do Oslo.*

- *No to już i tak nie zdążyłby pan tego załatwić. Co za problem, kupcie nową baterię w Oslo przez agenta.*

Kłania się biurokracja. Pracownik PLO nie widzi żadnego problemu w tym, że statek wyjdzie w morze bez czynnej ra-

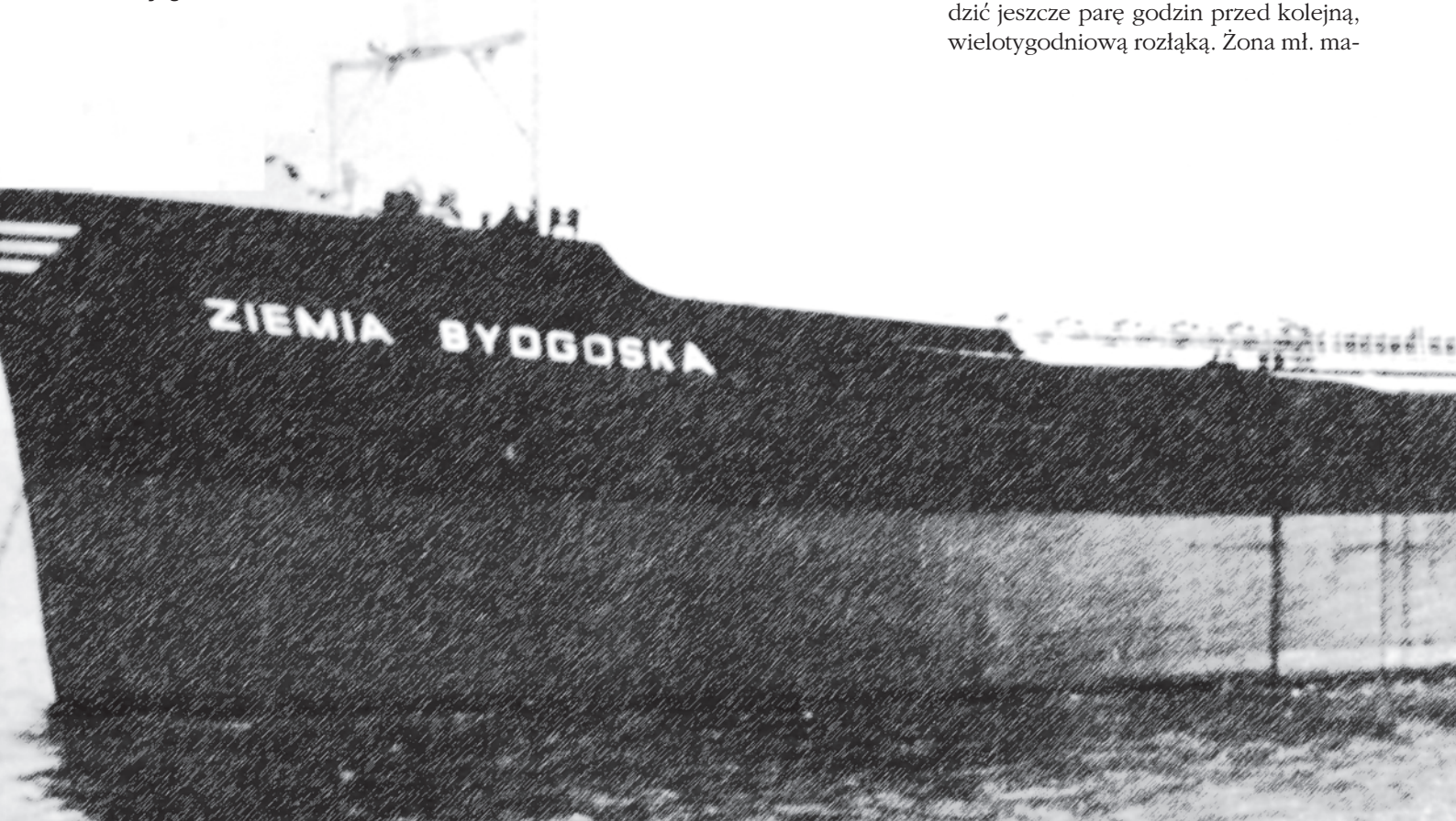
diopławy. Radiooficer przybył do siedziby armatora około g. 10, więc do planowanego wyjścia w morze pozostaje jeszcze 7 godzin. Okazuje się jednak, że to zbyt mało czasu, by pokonać czyjeś lenistwo, niedbalstwo i brak wyobraźni. Tym bardziej, że nowe radiopławy są w magazynie PLO!

Ryszard Ziemnicki pobiera jeszcze książki do statkowej biblioteki i wraca do Gdańska na statek. Informuje kpt. Talara o odmowie wydania nowej radiopławy oraz o możliwości zakupu baterii do niej w Oslo. Kapitan wyraża zgodę. W tym czasie statek pobiera paliwo z bunkierki.

O g. 17 tablica informująca załogę o terminie wyjścia statku w morze zostaje przesunięta na 19. Kapitan czeka na prognozę pogody dla pld. Bałtyku. *Busko Zdrój* ma iść do Oslo bez ładunku, pod balastem, a kpt. Talar wie, że statki w stanie balastowym, przy silnie wynurzonym dziobie są szczególnie podatne na zjawisko slammingu (uderzenie podczas kołysań wzdłużnych dnem kadłuba i burtami o powierzchnię wody - JB), obawia się więc silniejszego sztormu i uszkodzeń. Prognoza zapowiada sztormowe wiatry, kapitan podejmuje więc decyzję o przelożeniu terminu wyjścia w morze na następny dzień, na g. 8.

Na *Busku* przebywają żony kilku członków załogi, które chcą z nimi spędzić jeszcze parę godzin przed kolejną, wielotygodniową rozłąką. Żona mł. ma-

Ziemia Bydgoska.



rynarza Krzysztofa Wielińskiego postanawia pozostać na statku do rana i zejść tuż przed odcumowaniem. Przyjechała aż z Bielska-Białej i cieszy ją przesunięcie terminu wyjścia w morze. Zawsze to parę godzin więcej razem z mężem. Nie wie, że ostatni raz...

Trudny załadunek do Oslo

2 lutego 1985 r., o g. 10 *Busko Zdrój* wychodzi z Gdańska z pilotem i dwoma kalibratorami na pokładzie. O 11, na redzie, opuszcza statek pilot, a pracownicy serwisu dwie godziny później, po dokonaniu kalibracji kompasu magnetycznego. Statek rusza w kierunku cieśnin duńskich. Podróż przebiega bez szczególnych wydarzeń i 4 lutego o 7.40, po przejściu przez Oslo-Fiord, statek cumuje w Oslo.

W norweskim porcie panuje surowa zima, pada śnieg. Wkrótce po zacumowaniu przybywa ekipa pracowników stoczniowych i rozpoczyna się naprawa rolki kierunkowej pokrywy międzypokładu II ładowni. Radiooficer Ziemiński niezwłocznie po przybyciu do portu zwraca się za pośrednictwem kapitana do agenta o zakup baterii do radiopławy. Agent obiecuje, że natychmiast sprawdzi, czy takie baterie są tu dostępne. Tego samego dnia w godzinach popołudniowych ponownie przybywa na *Busko* z informacją, że w stolicy Norwegii nie są dostępne baterie tego typu. Ani kapitan, ani radiooficer nie zwracają się do agenta o zakupienie całej nowej radiopławy, mimo że statek będzie szedł przez Zatokę Biskajską z trudnym ładunkiem, a w tym

rejonie zazwyczaj panują o tej porze roku ciężkie sztormy. Brak inicjatywy kapitana i radiooficera wynika zapewne z faktu, że amator niechętnie aprobeje wszelkie zakupy dokonywane za dewizy. Trzeba pamiętać, że w tym okresie gospodarka naszego kraju znajduje się w poważnym kryzysie, który nie ominął również Polskich Linii Oceanicznych. Ponadto PLO doskonale wiedzą o braku radiopławy, gdyż radiooficer poinformował o tym armatora. W czasie, gdy ekipa stoczniowa naprawia pokrywę międzypokładu, załoga przygotowuje w ładowniach liny stalowe, rozciągając je od burty do burty. Będą służyły do mocowania ładunku prętów zbrojeniowych. W nocy temperatura powietrza spada do -19°C .

5 lutego, ok. g. 6, po ukończeniu remontu, *Busko Zdrój* zostaje przeholowany na inne nabrzeże pod załadunek. Rozpoczyna się o g. 7, pod nadzorem I oficera, który opracował w uzgodnieniu z kapitanem plan ładunkowy. Plan zaakceptowany przez czarterującego, przewiduje, że statek zabierze około 1200 ton prętów zbrojeniowych w wiązkach o długości 12 metrów. Masa każdego unosu będzie wynosić 10 ton, a więc *Busko* ma przyjąć do ładowni 122 takie unosy. Rata załadunkowa to 600 t/24 godz., co oznacza, że cały ładunek powinien znaleźć się w ładowniach w ciągu 48 godzin. Za ewentualne przyspieszenie będzie wypłacona premia (*despath money*), natomiast za przedłużenie załadunku (*de-*

murrage) przewidziana jest opłata karana. Ładunek ma być mocowany w ładowniach przez załogę statku. Początkowo czarterujący domagał się, aby wiązki prętów układać tylko w świetle luków w ładowniach. Miało to wydatnie przyspieszyć załadunek i późniejszy wyładunek. Kapitan nie wyraził zgody i wobec tego przyjęto, że około 40 proc. ładunku trzeba umieścić poza światłem luków. I oficer jeszcze w Gdańsku zamówił dodatkowo 6 m³ łąt sosnowych (desek) i 8 m³ kantówek do mocowania ładunku. Materiały sztauerskie dostarczono na statek.

Trzeba wyjaśnić, że luki ładowni na każdym statku są z reguły znacznie węższe niż same ładownie. Różnica sięga od kilku do kilkunastu metrów z każdej burty. Podczas załadunku mniejszych gabarytowo sztuk albo ładunków masowych, nie sprawia to problemów, natomiast przy większych ładunkach zachodzi trudność z dosunięciem ich do burt. Nie zawsze zresztą jest to możliwe. Wypełnienie wolnej przestrzeni (tzw. straty sztauerskiej) wymaga budowania trudnych i czasochłonnych konstrukcji z drewna. Z kolei pozostawienie wolnej przestrzeni wewnątrz ładowni pomiędzy ładunkiem a burtą, stwarza groźbę przesunięcia się ładunku podczas przechyłów.



Busko Zdrój

Typ:	B-452/4 drobnicowiec ochronno-pokładowy
Zbudowany:	1971 Turnu Severin Rumunia
Armator:	PLO Gdynia
Napęd:	silnik spalinowy 6TAD48 Sulzer 1656 kW
Długość:	85,80 m
Szerokość:	12,41 m
Zanurzenie max.:	5,1 m
Pojemność:	1974 BRT
Nośność:	1902 DWT
Załoga:	25 osób

Taka sytuacja występuje również na *Busku*. Szerokość statku wynosi 12,41 m, a szerokość luków ładowni ok. 8 metrów, zaś w ładowni nr I (dziobowej) ok. 6 m. Wprowadzone dźwigiem portowym do luku ładowni unosi wiązek prętów zbrojeniowych trzeba więc przesunąć za pomocą układowarki do burt. Załadunek rozpoczyna się od II ładowni i jest prowadzony jednym gankiem sztauerów. Każdy unosi, czyli wiązkę prętów zbrojeniowych, ma wymiary poprzeczne: u podstawy około 72 cm i wysokość ok. 45 cm. Pręty są powiązane 7 opaskami, a unosi, zasypane zmrożonym śniegiem, wiązką drutem stalowym.

Do dolnej II ładowni (LH) załadowanych zostaje 60 unosów, ale tylko dwie pierwsze warstwy układowarka dosuwa do burt. Następne cztery układane są już w świetle luku. Dosunięcie ich do burt w ładowni nie jest możliwe, gdyż układowarka nie może jeździć po warstwie prętów, które wykazują dużą elastyczność.

Następnego dnia, 6 lutego, załadunek rozpoczyna się także w I ładowni. Wiązki prętów układane są wyłącznie na międzypokładzie, czyli w górnej części ładowni (TD). Tutaj występują szczególne trudności, ze względu na małe wymiary luku. Unosi wsuwane są do ładowni po przekątnej, najpierw jednym końcem, a dopiero po przesunięciu ich wewnątrz ładowni, drugim.

W I ładowni burty przebiegają szybko, zgodnie z kształtem zaoblenia dziobowego statku. Poza światło luku udaje się przesunąć tylko dwie warstwy unosów, a pozostałe rozłożone są wachlarzowo w świetle luku i spiętrzone w części dziobowej ładowni. W ładowni I umieszczonych zostaje łącznie 31 unosów (310 ton).

Załadunek ostatniej, III ładowni, 7 lutego o g. 10.30, rozpoczyna się pechowo, bo operator dźwigu pierwszym uno-

sem uderza o podniesioną pokrywę ładowni i uszkadza ją. To typowa szkoda stevedorska i firma załadunkowa podejmuje się od razu ją naprawić. Przerwany załadunek zostaje wznowiony o g. 14.30. W ładowni III unosi prętów zbrojeniowych umieszczane są tylko na międzypokładzie, podobnie jak w I ładowni. I tutaj załoga napotyka na podobne trudności, jak w ładowni dziobowej. W ładowni III umieszczonych zostaje 29 unosów (290 ton). Statek pobiera w Oslo również 60 ton wody słodkiej.

Nagły przechył

Po zakończeniu załadunku, 7 lutego o g. 19 *Busko Zdrój* odcumowuje od nabrzeża w Oslo, z pilotem na pokładzie. Zanurzenie statku wynosi: dziób – 14'10", rufa 16'10", a MG 0,78 – 0,80 m. Jest ono zgodne w zaleceniu armatora nakazującym bezwzględne utrzymywanie MG (wysokość metacentryczna) nie mniejszego niż 60 cm. Statek wykazuje – według oceny pilota – cechy dobrze załadowanego. Współpraca norweskiego pilota z załogą w czasie blisko 5-godzinnego przejścia przez Oslo-Fiord przebiega bez zakłóceń. Pilot ocenia, że wszyscy na mostku są trzeźwi i dobrze wykonują swoje obowiązki. Statek idzie przez fiord z prędkością 12 węzłów, bez przechyłów. O 23.35 pilot żegna się z kapitanem i wachtowymi, po czym opuszcza statek.

Busko Zdrój wychodzi w morze i kieruje się na południowy zachód, podążając do Porto Torres we Włoszech. W tym czasie kapitan, za pośrednictwem radiooficera, wysłał telegram do armatora. Podaje w nim informacje porządkowe, nie zgłaszając żadnych usterek czy awarii. Załoga wypoczywa po trudach załadunku, wszyscy poza wachtowymi kładą się spać z zadowoleniem, gdyż wiedzą, że czeka ich kilkunastodniowy przelot przez

Morze Północne, Kanał la Manche, potem Ocean Atlantycki, Zatokę Biskajską, Gibraltar, aż na Morze Śródziemne. Odpoczną od portowej nerwówki, statkowe życie wyznaczy rytm wacht i posiłków.

8 lutego załoga spotyka się na śniadaniu. Pogoda jest dobra, statek idzie prawie bez przechyłów. Radiooficer odbiera poranną prognozę pogody, która zapowiada wiatry o sile 6-8°B. W czasie obiadu, o g. 12 pogoda zaczyna się pogarszać, pojawiają się przechyły boczne, które stopniowo wzrastają. O 16.30 sięgają już 15° na burty. Podczas kolacji, o 17.30 są jeszcze większe, a kiedy o g. 19 Ryszard Ziemiński idzie do radiostacji, sięgają już 20°. Okres kołysań wynosi około 11 sekund. Takie przechyły są bardzo uciążliwe dla załogi. Stosunkowo krótki okres kołysań powoduje, że statek gwałtownie prostuje się. Występują również przechyły wzdłużne. W tych warunkach ciężko poruszać się po statku, wykonywać podstawowe czynności, a nawet spać.

O g. 20 wachtę na mostku obejmuje III oficer Nadolski, wraz z dwoma marynarzami, a w siłowni II mechanik z motorzystą. *Busko Zdrój* płynie kursem 210° z prędkością 13 w. Wiatr z kierunku E sięga 7-8°B, w porywach do 9°B, występuje świeża sztormowa fala o wysokości 3,5-4 m z kierunku E, widzialność sięga 6 Mm. Ten kierunek fali i jej okres 6,8 sek. sprzyja jeszcze silniejszemu kołysaniu się statku.

Okresowo pada deszcz i deszcz ze śniegiem. Temperatura powietrza wynosi od 0°C do -2°C, temperatura wody 3-4°C.

Radiooficer wywołuje Szczecin-Radio i zapisuje się w kolejce na prywatne rozmowy, zamówione już przez dwóch członków załogi. Chwilę później otrzymuje telegram od swojej żony z okazji urodzin. Wczoraj skończył 41 lat. Chwila wzruszenia, myśli Ryszarda Ziemińskiego kierują się ku domowi, odległemu teraz o ponad 1100 km.

R/O robi sobie kawę i siada przy pulpicie radiostacji. Oczekiwanie na połączenie prywatnych rozmów przedłuża się. O 20.25 jeden z członków załogi z kolejki telefonuje do radiostacji.

- Radio, wiesz, ja rezygnuję, nie będę już czekał, nie łącz mnie. Kołysz jak cholera, mam dość, idę spać. Spróbujemy jutro wieczorem.

- No, jak chcesz. Dobranoc.

Parę minut przed g. 21 R/O przełącza się na Gdynię-Radio i zaczyna nasłuchiwać, albowiem nadaje ona w tym czasie „Traffic List”. Chwilę później następu-

je gwałtowny przechył na prawą burtę, wynoszący około 25°. Kubek z kawą przesuwa się szybko po blacie i spada na podłogę. Ryszard Ziemnicki chce go podnieść, czeka, aż statek wyprostuje się. To jednak nie następuje. Radiooficer instynktownie wyczuwa, że dzieje się coś bardzo niedobrego, że zbliża się niebezpieczeństwo. Włącza główny nadajnik. Statek znajduje się wówczas w przybliżonej pozycji 55°00'N, 006°00'E.

Po chwili R/O słyszy głos elektryka:

- *Panie kapitanie, czy jakieś mechanizmy zawiodły?*

Odpowiedzi nie ma. R/O oczekuje na dyspozycje kapitana, na ogłoszenie alarmu. Przypomina mu się tragedia siostrzanego statku *Kudowa Zdrój*, który dwa lata temu zatonął na skutek przesunięcia się ładunku. „Czy nas czeka to samo?” – przebiegają błyskawiczne myśli. – „Czy my też zatoniemy?! Czy to koniec? Co będzie z moimi najbliższymi?”.

Sygnal alarmowy

W tym czasie na mostku, około g. 21.03, prawdopodobnie kpt. Talar nadaje przez UKF wezwanie:

- *MAYDAY, Polish vessel Busko Zdrój!*

Radiooficer nie wie o nadaniu sygnału wezwania pomocy. Przechył statku powiększa się, z półek i pulpitu spadają kolejne przedmioty, w pewnej chwili wysuwa się panel nadajnika głównego, odsłaniając kable i płyty drukowane będące pod napięciem 220 V. Czegoś takiego radiooficer nie widział jeszcze na żadnym statku.

„Jeśli to pudło wypadnie, to jeszcze porazi mnie prądem albo zrobi zwarcie!” – obawia się, bo panel znajduje się tuż nad jego głową. Przestrasza zatem antenę główną na nadajnik rezerwowy, zasilany z baterii akumulatorów. Nadal czeka na polecenia z mostku. „Co się tam dzieje? Co oni zamierzają zrobić?! Czy zapomnieli

o mnie?”. Z pomieszczenia radiostacji Ryszard Ziemnicki nie widzi sytuacji przed dziobem, nie wie, co dzieje się ze statkiem. Przez mały bulaj nic nie widać. Potęguje to uczucie przerażenia i grozy. Z mostku nadal nie ma żadnej informacji, ani polecenia.

Ryszard Ziemnicki postanawia dłużej nie czekać. „Za chwilę statek przewróci się i wszyscy się potopimy” – myśli – „Nikt nam nawet nie pospieszy z pomocą, bo nikt nie będzie wiedział, co się stało! Radiopławy przecież nie mamy!”. O g. 21.12 R/O uruchamia automatyczny klucz sygnałów alarmowych. Urządzenie to będzie wysyłać od tej chwili samoczynnie następujący sygnał: trzykrotnie SOS (...-...), następnie trzykrotnie sygnał rozpoznawczy statku (tzw. call sign) i przez 10 sekund kreski namiarowe (----) umożliwiające namierzenie nadajnika. Cykl będzie się powtarzał aż do wyładowania się baterii akumulatorów, albo do zatonięcia

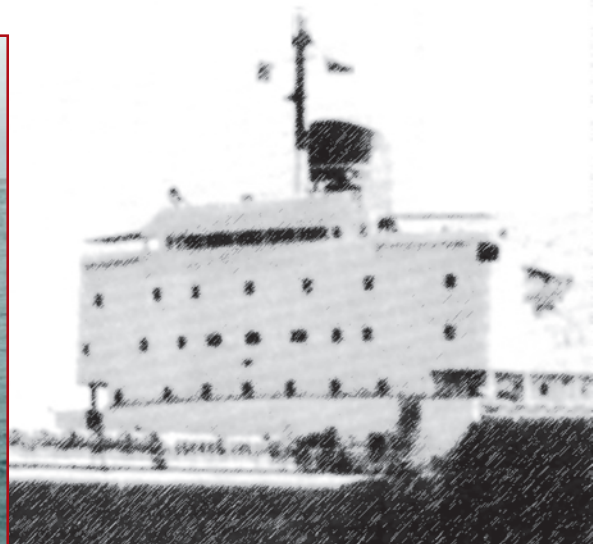


Droga statku.





Tratwa na wodzie.



Pneumatyczna tratwa ratunkowa w zasobniku.

Fot. Jerzy Błnier

statku. Wysłanie tego sygnału powinno uruchomić też tzw. autoalarmy na wszystkich statkach znajdujących się w odległości co najmniej 60 Mm od *Buska*.

Radiooficer sprawdza, czy sygnał jest prawidłowo nadawany. Automatyczny klucz działa bez zarzutu. Po chwili Ryszard Ziemiński słyszy głos kapitana dobiegający z korytarza, poniżej mostku:

- *Trzeci, pozycja... szybciutko!*

Polecenie to adresowane jest do pełniącego wachtę na mostku III oficera. Słychać też głos „trzeciego”, ale R/O nie rozpoznaje słów. Czeką jeszcze na ewentualne polecenia „starego”. Po trzech minutach, ok. g. 21.15 słyszy wreszcie okrzyk kapitana:

- *Alarm opuszczenia statku!*

Nie słychać dzwonek, kpt. Talar ogłosił alarm wyłącznie głosem. Radiooficer nie rozumie tego, ale uznaje, że najwyższy czas, by ratować siebie. O g. 21.20 opuszcza radiostację przez właz awaryjny. Wydostaje się na korytarz i schodzi schodami na niższy pokład, kierując się do swojej kabiny. Statek jest już mocno przechylony (około 30-35°) na prawą burtę, ale radiooficerowi udaje się jeszcze iść po podłodze, a nie po szotach.

Ryszard Ziemiński zabiera z kabiny ciepłą zimową kurtkę, pas ratunkowy i la-

tarzkę. Kiedy wychodzi, dostrzega na korytarzu IV mechanika Andrzeja Grzybka.

- *Radio, daj coś do ubrania* – prosi kolega, ubrany jedynie w piżamę i z bosymi nogami.

- *Bierz co chcesz!*

IV mechanik zakłada szlafrok radioofficera i skórzane rękawice robocze. Ryszard Ziemiński wychodzi na pokład łodziowy drzwiami z lewej burty. Mimo wiatru słyszy wówczas dziwny odgłos, jakby „pomruk” przemieszczającego się żelaza trącego o siebie. Mogą to być odgłosy prze-

suwających się w ładowniach pretów zbrojeniowych albo pękających blach kadłuba statku. Przechył statku wynosi wówczas około 35°.

Na pokładach jest ciemno, nie włączono oświetlenia pokładowego. R/O idzie wzdłuż komina w kierunku rufy. Ma wrażenie, jakby posuwał się po górskim zboczach. Dostrzega I oficera, a po chwili kpt. Talara stojącego w pobliżu przedniej części komina. Kapitan ma na sobie tylko białą koszulę z długimi rękawami i czarne spodnie.

- *Panie kapitanie, pomożemy panu przedostać się na rufę!* – mówi I oficer.

Ryszard Ziemnicki również przesuwa się w kierunku kpt. Talara.

- *Niech pan nam poda rękę! Przedostaniemy się obok komina!* – proponuje.

Obaj nie widzą dokładnie twarzy kapitana, ale słyszą jego głos. Stwarza to dramatyczne wrażenie.

- *Ja tam nie będę się przedostawał* – odpowiada kpt. Talar. – *Proszę prowadzić akcję ratunkową! Niech każdy ratuje się w sposób najbardziej skuteczny!*

Skaczcie do wody!

Kapitan odwraca się i powoli kieruje w stronę nadbudówki. Chief i R/O nie widzą już, czy wszedł do niej, czy też nie. Przedostają się sami w kierunku rufy. Ryszard Ziemnicki dostrzega wielu członków załogi zgromadzonych na nadbudówce z lewej burty, w pobliżu tratw ratunkowych. Zaczyna ich liczyć, chcąc się przekonać, czy wszyscy (poza kapitanem) opuścili nadbudówkę i siłownię. Stwierdza, że razem z nim na rufie jest 16 marynarzy. 15 osób ma założone pasy ratunkowe, jeden zaś koło ratunkowe. A gdzie pozostali? Nikt tego nie wie. Radiooficer stwierdza, że brakuje m.in. st. mechanika, I mechanika i motorzysty. Przechylił statku szybko się pogłębia, wynosi już 70-80°. Radiooficer ma wrażenie, że dziób jest bardziej zanurzony niż rufa.

Kilku członków załogi próbuje zdjąć ze stojaka zasobnik pneumatycznej tratwy ratunkowej. Ze względu na przechylił statku wynoszący już prawie 90° jest to bardzo trudne. R/O pomaga im, szarpia pasy mocujące tratwę. Wreszcie, po kilku minutach, około g. 21.35 marynarzom udaje się zrzucić zasobnik do wody.

- *Panowie, nie jest tak źle, statek ma jeszcze pływalność* – odzywa się I oficer.

- *Mamy szansę, że podejdzie do nas jakiś statek, zobaczą, tam widać światła. Może płyną do nas?* – słychać czyjs krzyk.

Radiooficer również dostrzega światła pozycyjne dwóch statków. Jeden jest bardzo blisko, doskonale widać jego zielone prawoburtowe światło. W jakiej może znajdować się odległości ta jednostka? 1 Mm? 8 kabli? Ryszard Ziemnicki sięga po latarkę i zaczyna nadawać nią sygnały świetlne SOS. Trzy krótkie błyski, trzy długie, trzy krótkie. Czyni tak bez przerwy przez 8 minut kierując latarkę w stronę widocznych światel przechodzącego statku. Wypatruje oczy mając nadzieję, że statek skieruje się w stronę leżącego na prawej burcie *Buska*. Nic takiego jednak nie następuje. Światła nieznanego jednostki powoli przesuwa się, odległość wzrasta. Jest 21.45. Marynarze z rezygnacją odwracają głowy. Jakże chcieliby znaleźć się teraz na pokładzie tamtego statku, który płynie sobie spokojnie i bezpiecznie. I jest tak blisko...

Zgromadzona w części rufowej załoga nie ma żadnego kierownictwa. Każdy wykonuje takie czynności, jakie uważa za stosowne. Radiooficer zauważa, że za rufą statku, w odległości około 15 metrów znajdują się już dwie tratwy. Obie napełnione powietrzem (następuje to automatycznie po zwodowaniu tratwy), otwarte, na szczycie obu namiotów palą się światła. Tratwy połączone są linkami operacyjnymi z pokładem łodziowym z lewej burty.

Marynarze czują nagle dym wydobywający się z nieustalonego miejsca. Niektórzy zaczynają się krztusić. Kilku członków załogi *Buska* skacze do wody i płynie w kierunku tratw. Około g. 22 bucha

nagle długi płomień z obszaru pomiędzy kominem, a końcem nadbudówki pokładu nawigacyjnego. Jęzor ognia wydaje się ogromny. Potęguje to jeszcze grozę wśród załogi.

- *Niestety, będziemy musieli opuścić statek, bo może nastąpić eksplozja* – mówi I oficer. - *Skaczcie do wody...*

Ludzie zaczynają w pośpiechu skakać. Czyni to również radiooficer. Skacze na pierś i zaczyna płynąć crawllem w kierunku widocznych tratw. Woda jest bardzo zimna, fale zalewają mu co chwilę głowę. Ryszard Ziemnicki krztusi się, po chwili znów zachłystuje się wodą. „Tylko spokojnie, bo inaczej nie dopłynę do tratwy. Tylko bez paniki!” – przebiega mu przez myśl. Odpoczywa kilkanaście sekund, reguluje oddech i po paru minutach dopływa do jednej z tratw. Wokół niej znajduje czterech członków załogi usiłujących w rozpaczliwy sposób dostać się do środka. Szarpia się, gwałtownie machają rękami w wodzie, ich dłonie osuwają się po śliskim brezencie. Wewnątrz jest już kilka osób. Wciągają na ponton płynących przy tratwie kolegów. Trwa to dosyć długo. Radiooficer pozostał jako ostatni. Usiłuje wejść na tratwę, ale nagle czuje, że nogi zaplątały mu się o coś i ciało przesuwa się pod dno pontonu.

- *Ciągnijcie mnie!* - krzyczy przerażony Ryszard Ziemnicki. - *Ciągnijcie mnie! Choćby za włosy!*

Z tratwy wysuwają się w jego kierunku ręce kolegów. Ktoś silnym szarpnięciem wciąga radiooficera. R/O oddycha z ulgą. Wewnątrz jest ciemno, nie działa oświetlenie wewnętrzne. Niemal cały ponton wypełniony jest wodą.

Po około 10 minutach od wejścia do tratwy radiooficera, podpływa do niej II oficer Błażejewski.



Rakiety spadochronowe na wyposażeniu tratwy.

- Pomóżcie mi! - krzyczy resztkami sił, łamiącym się głosem. - *Błagam was, wciągnijcie mnie, zabierzcie mnie! Błagam!*

- *Koniecznie musimy go wciągnąć!* - odzywa się jeden z rozbitków. - *No, ruszcie się! Proszę was! Bądźcie ludźmi!*

Kilku marynarzy wciąga II oficera. Jest ich na tratwie dziewięciu.

- *Musimy wylać tę wodę, bo zamarzniemy* – mówi Ryszard Ziemiński do kolegów.

Marynarze próbują wylewać lodowatą wodę z pontonu rękami, ale nic to nie daje, bo kolejne fale znowu go napełniają. Nie udaje się też zamknąć tratwy. Drewniane kołki zamykające namiot nie dają się precyzyjnie przez otwory w sztywnym brezencie. Członkowie załogi *Buska* mają zdrętwiałe od zimna dłonie. Odnajdują zasobnik, w którym jest żywność, rakiety spadochronowe i pochodnie. Mają kłopoty ze zdjęciem folii z zasobnika, rozrywają ją zębami. III oficer Nadolski i st. mar. Buchwald próbują odpalić rakiety. Żadna nie zadziałała. Zrozpaczeni wyrzucają kolejno do wody bezużyteczne rakiety i pochodnie.

Panie kapitanie, Busko tonie!

O g. 21.03 na statku Polskiej Żegluga Morskiej *Ziemia Bydgoska*, płynącym z ładunkiem fosfatów z Tamy do Świnoujścia, pełniący wachtę III oficer słyszy dobiegające z głośnika UKF wezwanie:

- *MAYDAY, Polish vessel Busko Zdrój!*

Podbiega i chwytając słuchawkę aparatu.

- *Busko Zdrój, tu Ziemia Bydgoska!*

Cisza, nikt nie odpowiada.

- *Busko Zdrój, Ziemia Bydgoska. Co się stało? Gdzie jesteście? Over!!!*

Nadal cisza.

- *Co się dzieje?* – pyta „trzeciego” marynarz wachtowy.

- *Biegnij po „starego”! Natychmiast!* – poleca w odpowiedzi III oficer, po czym ponawia wywoływanie *Buska Zdroju*.

Wówczas odzywa się tonący statek.

- *Mamy duży przechył... Moja pozycja... 55°N, 10°E...* - głos w UKF urywa się. Kolejne wywoływania nie dają rezultatu.

Kapitanem *Ziemi Bydgoskiej* jest 60-letni Janusz Rola, mający 34 lata praktyki morskiej, od 17 lat sprawujący najwyższą

w morskiej hierarchii funkcję. Powiadomiony przez marynarza o wezwaniu III oficera niezwłocznie biegnie na mostek. Jest 21.05.

- *Co się dzieje, panie trzeci?*

- *Panie kapitanie, chyba tonie Busko Zdrój! Odebrałem sygnał MAYDAY przez UKF.*

- *Podali swoją pozycję?*

- *Tak, ale bardzo niedokładnie. Już sprawdzam na mapie.*

Podana z *Buska* pozycja, niestety, znajduje się na lądzie, a więc jest ewidentnie błędna. III oficer powiadamia przebywającego w radiostacji R/O, że usłyszał wezwanie tonącego polskiego statku. W tym czasie jeden z marynarzy prowadzi prywatną rozmowę.

- *Kończ natychmiast!* - poleca radiooficer i przechodzi na nasłuch na 500kHz. O g. 21.12 rozpoczyna się cykliczna transmisja sygnału alarmowego z *Buska Zdroju*. R/O uznaje, że jest to sygnał nadawany automatycznym kluczem. Melduje o tym na mostek, proponując włączenie namiernika cyfrowego. III oficer włącza namiernik i po skalibrowaniu zaczyna wskazywać namiar 210°. *Ziemia Bydgoska* idzie wówczas kursem 045° z prędkością 10 w. (pół naprzód) na obrotach ekonomicznych. Kapitan spogląda na mapę, porównuje uzyskany namiar z pozycją swojego statku.

- *Proszę objąć ster* – poleca st. marynarzowi. – *Lewo pięć. Kręcimy w lewo na 210. Tylko powoli, proszę co 10 stopni meldować kurs.*

Następnie kpt. Rola ustawia telegraf na pozycję „cała naprzód”. Masowiec *Ziemia Bydgoska* o g. 21.24 zaczyna wykonywać zwrot w lewo, kierując się do tonącego *Buska Zdroju*. Do pokonania ma około 28 Mm.

Jerzy Bitner

(ciąg dalszy za miesiąc)

Imiona i nazwiska kapitanów *Buska Zdroju* i *Ziemi Bydgoskiej* zostały zmienione.

Fot. Jerzy Bitner



Radiopława EPIRB.

i

Zapowiadany przez nas na styczeń tekst „Jak ruszył Stefan Batory” wydrukujemy w późniejszym terminie.

Wicher z puszki

Model niszczyciela *Wicher* to jedna z najniezwyklejszych pamiątek związanych z dziejami polskiej floty wojennej. Wykonany został z... blachy wyciętej z puszek po okrętowych konserwach.

Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni to jedyna instytucja w naszym kraju zajmująca się gromadzeniem i pokazywaniem eksponatów z historii polskich sił morskich. Gromadzenie idzie sprawnie (ostatnio muzeum wzbogaciło się o najstarszy okręt RP, kuter pościgowy *Batory* – o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „*Naszego MORZA*”), gorzej z pokazywaniem. Jak do tej pory bowiem, placówka nie doczekała się otwarcia nowego budynku. Stoi w stanie surowym czekając na wykończenie.

Tymczasem w magazynach Muzeum Marynarki Wojennej znajdują się tysiące eksponatów wartych zobaczenia. Z wyżej wymienionego powodu, nie można się, niestety, z nimi zapoznać. No chyba, że się jest Czytelnikiem naszej gazety. Od roku prezentujemy na łamach najciekawsze z przechowywanych w gdyńskiej placówce pamiątek.

Ta, o której chcemy w tym miesiącu opowiedzieć, to model niszczyciela *Wicher*. Na pierwszy rzut oka zwykła, modelarska „produkcja” jakich wiele. Tymczasem...

- Proszę się uważnie przyjrzeć - wyjaśnia dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej, kmdr por. dr Sławomir Kudela. - Model wykonany jest z niezwyklego materiału, z blachy wyciętej z puszek po okrętowych konserwach.

Okazuje się, że eksponat ma za sobą burzliwą historię. Zbudowany został najprawdopodobniej w 1937 roku przez jednego ze służących na *Wicherze* marynarzy. Zabraną przez niego z okrętu tuż przed jego zagładą we wrześniu 1939 roku i przechowany do naszych czasów model, przekazany został w ubiegłym



Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

roku do zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej przez syna tegoż marynarza. Kiedy w końcu otwarte zostaną podwoje nowego gmachu gdyńskiej placówki, stanowić będzie na pewno ozdobę prezentowanej tam kolekcji pamiątek z dziejów polskiej floty wojennej.

Wicher to jeden z najsłynniejszych polskich okrętów. Zbudowany w latach 1927-30 we Francji, był pierwszym niszczycielem naszej floty po odzyskaniu niepodległości i jednym z najnowocześniejszych w swojej klasie na Bałtyku. Długim na 107 metrów i wypierającym ponad 1500 ton wody okrętem można się było naprawdę chwalić. I Polska to robiła.

Do wybuchu drugiej wojny światowej okręt odbył wiele kurtuazyjnych rejsów. Przywiózł nawet, z wypoczynku na Maderze, marszałka Józefa Piłsudskiego. Był to jedyny oceaniczny rejs polskiego okrętu bojowego w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Ale nie tylko do tego rodzaju „wypadów” był używany. Silnie uzbrojony niszczyciel stanowił realną siłę, w każdej chwili gotową do użycia.

W czerwcu 1932 roku do Gdańska zawinąć miały, w ramach wizyty kurtuazyjnej do Polski, trzy brytyjskie niszczyciele. *Wicher* miał je przywitać. Władze Wolnego Miasta odmówiły jednak polskiemu okrętowi prawa wejścia do por-

tu. Zachowanie Niemców rozwścieczyło Piłsudskiego. Dowódca *Wichra* otrzymał rozkaz, żeby pomimo wszystko wpłynąć do gdańskiego portu. W razie „obrazy polskiej bandery” - jak to ujął marszałek - miał otworzyć ogień w kierunku gdańskich gmachów urzędowych. Niemcy ugięli się przed taką groźbą i *Wicher* spokojnie wpłynął do Gdańska. Ze strony polskiej była to ewidentna demonstracja siły. Ale potrzebna, bo dzięki niej potwierdziliśmy nasze, wynikające z traktatu wersalskiego, prawo do korzystania z gdańskiego portu.

Piękną kartę zapisał *Wicher* we wrześniu 1939 roku. Był jedynym polskim niszczycielem, który pozostał na Bałtyku. Co prawda jego walka trwała zaledwie trzy dni, po których został zatopiony przez niemieckie lotnictwo w porcie w Helu, ale do tego czasu zdołał nawet wdać się w artyleryjski pojedynek z wrogimi okrętami.

Po zakończeniu walk Niemcy podnieśli wrak polskiego niszczyciela zamierzając go wcielić do swojej floty wojennej. Nie doszło jednak do tego i *Wicher* został ponownie zatopiony na redzie helskiego portu. Po wojnie służył jako cel ćwiczebnych bombardowań lotniczych, później został częściowo pocięty na złom. Dzisiaj służy miłośnikom podwodnych wycieczek, którzy chętnie do niego nurkują.

Tomasz Falba

Latarnia morska

Rozewie

Najstarsza czynna latarnia morska polskiego wybrzeża znajduje się na Przylądku Rozewie, na wysokim klifowym brzegu, ponad 50 m nad poziomem morza. Przylądek Rozewie od dawien dawna stanowił ważny punkt nawigacyjny Bałtyku Południowego.

Pierwsze światła na Rozewiu

Niebezpieczne mielizny i kamienie znajdujące się w okolicy rozewskiego brzegu spowodowały, że już w średniowieczu na wysokim klifie palono ogniska, ostrzegając w ten sposób przed niebezpieczeństwem żeglarzy i rybaków. Trudno dziś ustalić, kiedy dokładnie wybudowano wieżę latarni, wiadomo jednak, iż już w XVII wieku na Rozewiu stała wie-

Nieczynna latarnia rozewska.



za latarni morskiej, o czym świadczą jej wizerunki widoczne na mapach z tego okresu. W czasie kilkuletnich badań dotyczących latarni morskich polskiego wybrzeża, udało mi się dotrzeć do materiałów archiwalnych przedstawiających wizerunki rozewskiej bliży z 1785 r. Rycina z tego okresu przedstawia kamienną wieżę, na szczycie której płonie ognisko. Materiały źródłowe z 1806 r. ukazują natomiast kamienną wieżę z trzema okrągłymi oknami od strony północnej, w których najprawdopodobniej jako źródło światła wystawiane były świece. Kolejna odsłona archiwaliów pokazuje z kolei okrągłą wieżę zbudowaną z kamieni polnych, zakończoną szklaną, okrągłą latarnią z metalowym dachem, na środku którego znajduje się komin z zamontowanym masztem flagowym, pokazującym kierunek wiatru. Źródłem światła w tym okre-

sie prawdopodobnie był olej. Czy światło latarni paliło się co noc, trudno dziś stwierdzić autorytatywnie. Bardziej można się skłaniać do twierdzenia, iż paliło się ono niesystematycznie.

Początek XIX wieku to okres wojen napoleońskich, które najprawdopodobniej miały wpływ na budowę (przeciągnęła się aż do lat 20. XIX w. – red.) i modernizację latarni morskiej na Rozewiu. Dziś nie wiadomo, czy obecna, kamienna część rozewskiej bliży, stanowiąca jej podstawę, to wieża wzniesiona w XVII wieku, czy może, jak twierdzą inni badacze, nowa wieża, wzniesiona w latach 1821-1822.

Lata 1822-1875

Źródła niemieckie podają, iż w roku 1822 ukończono budowę latarni morskiej na Rozewiu. Zmodernizowano również źródło światła, które od tego czasu stanowiło 15 lamp olejowych Arganda (knot lampy znajdował się w szklanym cylindrze, co dawało jasny płomień bez dymu) umieszczonych w pojedynczych reflektorach, które ustawiono półkuliście w dwóch

rzędach. Rząd górny zawierał 6 lamp, a dolny 7. Dwie lampy z piętnastu wyeksponowano w jednym z trzech okrągłych okien znajdujących się w części murowanej latarni, od strony północnej. Światło miało charakter światła stałego i było białe. Replikę oświetlenia z tego okresu możemy zobaczyć w Muzeum Latarnictwa, które znajduje się w rozewskiej latarni morskiej.

Po modernizacji latarnię uruchomiono 15 listopada 1822 r. Komunikaty podano w prasie oraz niemieckich i angielskich wiadomościach żeglarskich. Jej światło widoczne było z odległości 5 Mm. Paliło się codziennie, w okresie od 1 sierpnia do 15 maja. Zapalane było godzinę po zachodzie słońca i wygaszane pół godziny przed wschodem. W 1866 roku latarnia przeszła kolejną modernizację systemu świetlnego. Zainstalowano wówczas aparat Fresnela I klasy z czterema knotami koncentrycznymi. Źródłem światła był olej rzepakowy. Charakterystyka światła nie uległa zmianie, nadal było stałe, koloru białego. Stosując soczewkę Fresnela uzyskano duży zasięg, a mianowicie 21,7 Mm.

Latania Morska Rozewie na wysokim klifowym brzegu, ponad 50 m nad poziomem morza.

Latarnia dzisiaj.



Dwie rozewskie blizy

W 1875 roku na niemieckim wybrzeżu rozpoczęto zwiększanie gęstości światła nawigacyjnych. U uruchomiono latarnię w Czołpinie z takim samym systemem świetlnym i identyczną charakterystyką światła jak w Rozewiu. W celu rozróżnienia znajdujących się w dość bliskiej odległości światła latarni w Czołpinie, Rozewiu i na Helu oraz ze względu na dużą wagę Rozewia dla bezpieczeństwa żeglugi, wybudowano tam - w odległości 190 m od starej wieży w kierunku zachodnim - drugą latarnię morską. Została zbudowana z cegły i otynkowana. Przylegały do niej dwa parterowe skrzydła kryte papą, w których mieszkali rozewscy latarnicy. Wysoka na 28,8 m wieża miała kształt ośmiokąta, zwieńczona była ciemnozieloną laterną z miedzianym dachem. Wewnątrz zastosowano Aparat Fresnela I klasy z pięcioma koncentrycznymi knotami, zasilany naftą. Charakterystyka światła była taka sama jak starej latarni. Było to również światło stałe, białe, o zasięgu

21,7 Mm. Od 1 stycznia 1875 r. na Rozewiu paliły się dwa światła latarni morskich obsługiwane przez pięciu latarników. Dwa lata później, w 1877 r. również i w starej latarni, jako źródło światła zastosowano naftę. Rok 1910 to kolejna modernizacja starej wieży i wygaszenie młodszej rozewskiej blizy, której niszczący, niezagospodarowany budynek możemy podziwiać na Rozewiu do dnia dzisiejszego.

100-lecie modernizacji

W roku 1910 stara wieża latarni morskiej przeszła kolejną modernizację, która spowodowała, że stała się jedną z najnowocześniejszych latarni morskich tego rejonu. Wybudowano maszynownię i wyposażono ją w maszynę parową, która napędzała generatory. Pozwoliło to na zastosowanie światła elektrycznego. Jednocześnie, ze względu na zasłaniające światło latarni okoliczne buki, podwyższono ją o 5 m (rozpatrywano również możliwość podwyższenia tylko o 2 m)

dobudowując metalowy cylinder w kształcie stożka. Na podwyższonej wieży umieszczono nową laternę, wewnątrz której zainstalowano nowe źródło światła - dwie żarówki o mocy 1500 W każda, umieszczone w zmieniaczu, naprzeciwko wklęsłego zwierciadła o średnicy 1,2 m. Przed zwierciadłem znajdowała się soczewka złożona z kryształowych pryzmatów oraz metalowa przesłona. Całość została umieszczona na obrotowym stole, który z chwilą włączenia aparatury był wprawiany w ruch wokół własnej osi. Całość systemu nadawała odpowiednią charakterystykę światła złożoną z 0,1 s błysku i 2,9 s przerwy o 3 s okresie świecenia. Światło latarni widoczne było z odległości 23 Mm.

Lata 1918-2009

W roku 1918, po zakończonej I wojnie światowej i odzyskaniu niepodległości, Latarnia Morska Rozewie była jedną z czterech, obok Helu, Jastarni Bór i Oksywi, latarni, które znalazły się na ziemiach polskich. Miała kształt stożkowatej wieży z 5 metrową metalową nadbudową. Wysokość wieży wynosiła wówczas 24,5 m, a zasięg światła 32 Mm. Latarnia świeciła białym światłem błyskowym i widoczna była ponad bukami porastającymi rozewskie zbocze.

W roku 1935 Sejm II Rzeczypospolitej Polskiej nadał latarni rozewskiej imię wybitnego polskiego pisarza Stefana Żeromskiego. 1 lipca tegoż roku odbyło się uroczyste odsłonięcie tablicy z popiersiem pisarza. Tablica została zniszczona w czasie wojny przez Niemców. Odtwo-

Starszy latarnik Aleksander Krężalek obok nowoczesnego systemu świetlnego.



Zdzisław Ciechanowski, latarnik od 33 lat.



Artur Krężalek, syn Aleksandra.

rzona, powróciła na swoje miejsce po wojnie, w 1950 r., w 25 rocznicę śmierci pisarza.

Jej replikę, ufundowaną przez Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, uroczyście odsłonięto 29 lipca 2006 r.

26 czerwca 1938 roku, staraniem pisarzy – marynistów otwarto w latarni „Pokój Żeromskiego”, który miał przypominać o związkach pisarza z morzem i rozewską latarnią. Po II wojnie światowej, w 1963 r. odsłonięto niewielki pomnik przedstawiający głowę pisarza opartą na dłoni, autorstwa rzeźbiarza Stanisława Horno-Popławskiego. Od 1964 r. w rozewskiej latarni istnieje Muzeum Latarnictwa, początkowo mieszczące się w wieży, a od 2006 r. powiększone o budynek „Starej Maszynowni”, gdzie wyeksponowane są maszyny parowe, kiedyś zasilające latarnię w prąd elektryczny.

Latarnia Rozewie była jedną z pierwszych bliz, o które po zakończonej II wojnie światowej zabiegała polska służba hydrograficzna. Bezpośrednio po zakończonych działaniach wojennych obiekt ten, tak jak i inne latarnie w tym okresie, zajęty był przez wojska radzieckie, ale już 1 maja 1945 roku nowopowstała polska administracja morska podjęła działania mające na celu uruchomienie latarni. Pracownicy Oddziału Nawigacyjnego Głównego Urzędu Morskiego przystąpili do naprawy aparatury latarni i maszynowni. Maszynownia była w okresie powojennym małą elektrownią - jedynym źródłem energii elektrycznej w okolicy. Dzięki staraniom i zaangażowaniu ludzi, latarnia wznowiła pracę 5 maja 1945 roku, a zasięg jej światła wynosił 21 Mm. Źródłem światła była zamontowana przed wojną aparatura świetlna składająca się z 1500 W żarówki, umieszczona w pierścieniowej soczewce, posadowionej na stole obrotowym. Kierownikiem latarni został Władysław Wzorek. Choć obsługiwana była przez polskich latarników, jeszcze we wrześniu 1945 roku, na latarni stacjonowały wojska radzieckie, utrudniające pracę polskim załogom. Pracownicy Służby Hydrograficznej GUM czynili starania mające na celu uporządkowanie tej sytuacji. I latarnia Rozewie już w październiku 1945 roku została całkowicie przekazana stronie polskiej.

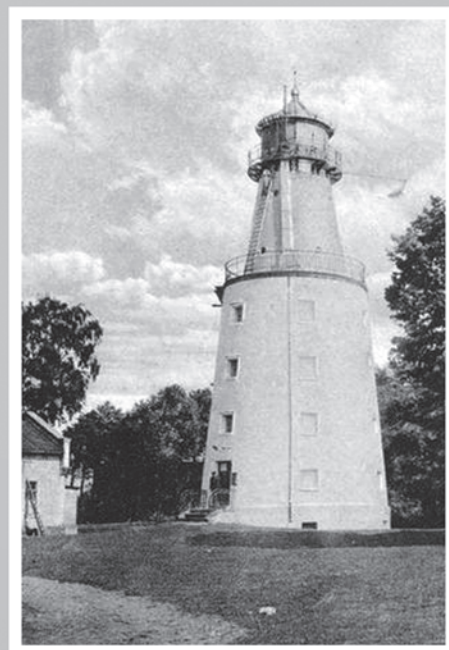
Kolejna modernizacja

W 1978 roku podjęto decyzję o podwyższeniu latarni o kolejne 8 m, ponie-

waż drzewa ponownie zaczęły zasłaniać światło latarni i w sektorach północno-zachodnich nie było ono widoczne. 26 października 1978 roku przeprowadzono skomplikowaną operację i w ciągu jednego dnia latarnia została podwyższona. Ostatniej nocy przed rozpoczęciem przebudowy, zdjęto dach latarni i światło latarni świeciło odsłonięte, niechronione przed deszczem oraz wiatrem. Owej nocy dyżur w latarni pełnił starszy latarnik Aleksander Krężałek, który w razie wystąpienia opadów, miał natychmiast wyłączyć światło, o czym byli powiadomieni dyżurni nawigatorzy w Urzędach Morskich oraz cała obsługa wybrzeża. Noc szczęśliwie minęła bez opadów i latarnik rano zgasił stary układ optyczny. Wieczorem na latarni w Rozewiu, mimo bardzo silnego wiatru, po zakończeniu podwyższania obiektu, które polegało na dostawieniu 8 m stalowego cylindra o średnicy 3,5 metra, zapalono nowe lampy. Nowoczesny dwutablicowy panel obrotowy PRB-21, złożony z 40 reflektorów halogenowych, z których każdy ma moc 200 W. Świecą do dnia dzisiejszego. Natomiast stary układ optyczny pozostał na swoim miejscu, na niższym poziomie i jest pokazywany turystom odwiedzającym latarnię, jako ciekawostka historyczna. Rzewska latarnia morska jest jednym z najstarszych obiektów nawigacyjnych tego typu. Ma dużą wartość poznawczą, historyczną i zabytkową. Decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, latarnia wraz z budynkami mieszkalnymi została wpisana do rejestru zabytków województwa pomorskiego w 1972 r. Z jej górnego tarasu widokowego rozpościera się wspaniały widok na morze, zatokę i Nadmorski Park Krajobrazowy.

Rozewscy latarnicy

Od 1920 r., czyli od momentu przejścia pełnej administracji nad rozewską latarnią przez władze niepodległej Polski, z latarnią związane są losy najwybitniejszej rodziny polskich latarników, rodziny Wzorków. Protoplasta rodu, Leon Wzorek, latarnik z lat 1920-1939, za swoją działalność na rzecz Polski został rozstrzelany w lasach Piaśnicy przez hitlerowców (poświęcona mu tablica honorowa umieszczona jest na murach latarni). Pamięć o nim przetrwała nie tylko w dokumentach, lecz również w umysłach ludzi, głównie latarników, a także mieszkańców Rozewia i najbliższych okolic. Leon Wzorek znany był ze swojego „gawędziar-



Latarnia w okresie międzywojennym.

stwa”. To on ugruntował legendę o Stefanie Żeromskim, który rzekomo przebywając w latarni w Rozewiu miał napisać „Wiatr od morza”. Niestety obecnie, w świetle przeprowadzonych badań, wiadomo z całą pewnością, iż wspomniana powieść nie powstała w latarni. Był on również inspiratorem stworzenia muzeum pisarza w rozewskiej latarni.

Kolejny z braci to Władysław Wzorek, który od wyzwolenia w 1945 r. przez 30 lat, do roku 1975 pełnił służbę na latarni oraz Zbigniew Wzorek (syna Leona), który przeszedł na emeryturę w 1985 r.

Obecnie latarnię obsługują: starszy latarnik Aleksander Krężałek, pracuje 39 lat, jego syn Artur Krężałek, który mówi, że praca którą wykonuje jest jakby naturalną „koleją rzeczy”, ponieważ wychowywał się przy latarni i wśród latarników oraz Zdzisław Ciechanowski, latarnik od 33 lat. Współcześni latarnicy rozewscy nie pamiętają Leona Wzorka, pracowali już z jego następcami: Władysławem Wzorkiem i Zbigniewem Wzorkiem, o których wypowiedzi się z ogromną atencją i sympatią. Dla nich ród Wzorków stanowi przykład na to, jacy powinni być latarnicy.

Pełniąc służbę, wszyscy mają nadzieję, że pomimo ogromnego postępu technicznego i rozwoju nawigacji satelitarnej, najstarsza latarnia morska polskiego wybrzeża długo jeszcze będzie wskazywała marynarzom bezpieczną drogę do domu.

**dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki
Wojennej w Gdyni**

Mocarna

na lądzie i morzu

70 lat temu, w lutym
1935 roku, „Morze” pisało:



Praca dla morza

Piętnaście lat mija od historycznego dla nas dnia, w którym żołnierz polski dotarł w zwycięskim pochodzie do brzegów Bałtyku i przywrócił go Rzeczypospolitej w wieczyste władanie. Od tej chwili wzrasta i umacnia się dzień po dniu siła morska Polski. Obok portu gdańskiego – wyczarowana mocą woli, mózgu i mięśni narodu – powstaje Gdynia – największy port Bałtyku – i licznymi linjami okrętowymi łączy Polskę ze wszystkimi państwami cywilizowanego świata. Okręty polskie pod polską banderą płyną na dalekie morza, i niosą światu i milionom Polaków na obczyźnie wieść o Polsce mocarnej na lądzie i morzu.

W gdyńskim porcie wojennym powstaje straż morska – marynarka wojenna, która czuwa nad bezpieczeństwem pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu. (...)

Miesiąc luty niech się stanie miesiącem twórczej pracy dla morza polskiego. Niech każdy uczeń i uczennica, każdy młody entuzjasta morza przyczyni się w miarę swych sił do rozwoju naszej potęgi morskiej, niech złoży grosz na Fundusz Obrony Morskiej i zorganizuje koło szkolne Ligi Morskiej i Kolonjalnej tam, gdzie go dotąd niema.

Do czynu młodzi przyjaciele!

(1920–1935)

„Piłsudski” na wodzie

Stocznia Monfalcone przedstawiała tego dnia wygląd niezwykle (...). Tłumy mieszkańców przeważnie pracowników stoczni i połączonych z nią zakładów budowy samolotów, oraz ich rodziny śpieszyły do zdala widniejącego na staplu statku. Ogromny korpus świeżo na czerwono pomalowany stał całkowicie odsłonięty, wysoki, wysmukły, piękny w linjach spokojnych i majestatycznych. (...)

Wielotysięczny tłum, otaczający tę nową jednostkę polskiej floty handlowej

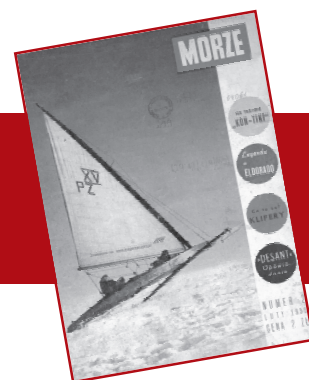
kołysał się, wydając charakterystyczny szum ludzkiego mrowia, oczekującego i obserwującego przyjazd wysokich osobistości. Las sztandarów organizacji faszystowskich, orkiestry, szpalery dzieci i członków organizacji przysposobienia wojskowego – dopełniały niezwykle widok. (...)

Chwila nerwowego napięcia i statek bez szumu, spokojnie, w pierwszej chwili zaledwie niedostrzegalnie, zaczyna swoją pierwszą podróż ze staplu na wodę. Coraz prędzej posuwa się kadłub. Już rufa dotknęła wody. Pieni się morze, przyjmując nowego obywatela swych wód, gra orkiestra hymn polski i italski. Wzruszenie ogarnia świadków. (...)

Jeszcze kilka miesięcy minie, zanim „Piłsudski” będzie mógł opuścić stocznię i po przejściu dookoła Europy przybić do nabrzeża w Gdyni.

(Święto polskiej
marynarki handlowej, F. R.)

55 lat temu, w lutym
1955 roku, „Morze” pisało:



Stocznie rosną w siłę

Bieżący rok stanowi dla polskich stoczniovców datę godną uwagi z dwóch względów: mija właśnie 10 lat od chwili

prejęcia i uruchomienia stoczni w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie przez władze Polski Ludowej; stocznie polskie w okresie tych 10 lat spuściły na wodę sto statków. Jednocześnie Stocznia Gdańska rozpoczy-

na w roku bieżącym budowę serii nowoczesnych motorowców o nośności 10.000 ton. (...)

Jeszcze przed położeniem stępki „Soldka” powstały koncepcje dalszych typów jednostek. Po wielu dyskusjach skryształizował się Plan Sześcioletni przemysłu okrętowego, przewidując seryjną budowę ośmiu typów jednostek pełnomorskich: motorowców 4.000 TDW (typu „Lewant”), parowców 4.800 (5.000) TDW, parowców 3.200 TDW, motorowców 660 TDW, motorowców 820 TDW, holowników parowych 400 KM, trawlerów rybackich 450 TDW, lugrotrawlerów 28 m. (...)

Osiągnięcie minionych dziesięciu lat i pierwsze serie „dziesięcioletnika”, prefabrykowane w halach Stoczni Gdańskiej, stanowią rękojmię, że krzywa postępu stoczni polskich w najbliższych latach będzie dalej podnosić się i zachowa swój dynamiczny charakter.

**(10 lat polskich stoczni,
mgr inż. Wojciech Orszulok)**

Na tratwie wśród potworów

Żeglowaliśmy na zachód gnani pomyslnymi wiatrami pasatowymi w Prądzie

Humboldta, w odległości tysiąca mil morskich od wybrzeży Peru. Dziób naszej tratwy, zbudowanej według wzoru Inków peruwiańskich, którzy przemierzali morza 1500 lat temu, był skierowany w stronę mórz Oceanii. (...)

Kiedy łowiliśmy plankton, widzieliśmy, że składał się on z małych świecących raczków. W takie noce przestraszało nas niekiedy dwoje okrągłych świecących oczu, podnoszących się z głębi morza, obok tratwy i patrzących na nas nieruchomym hypnotycznym spojrzeniem. Mógł to być Diabeł Morski, czyhający pod powierzchnią wody. Często wielkie kałamarnice, wychodząc na powierzchnię morza, także przyglądały się nam zielonymi, diabelskimi ślepiami, gorejącymi w ciemnościach jak fosfor. Niekiedy były to błyszczące oczy głębinowej ryby, przywabionej światłem naszej latarni. Gdy morze było spokojne, ciemna woda wokół tratwy pokrywała się często okrągłymi głowami o dwóch, trzech stopach średnicy, leżącymi bez ruchu i patrzącymi na nas wielkimi płonącymi oczyma. (...)

Wielorybi rekin opisywał dokoła nas coraz węższe koła, a my staliśmy oczekując dalszych wydarzeń. Przepłynąwszy na drugą stronę żarłacz przesłizgnął się

delikatnie pod sterowym wiosłem, które uniosło się w powietrzu, podczas gdy pióro przesunęło się po grzbiecie stworzenia. Staliśmy na krawędzi pokładu z gotowymi do rzutu harpunami, które wydawały się zapalkami przy potężnej bestii. Olbrzym nie miał ochoty do porzucenia nas, lecz trzymał się statku jak wierny pies. Nikt z nas nie przeżył nigdy ani nawet nie śnił o przeżyciu czegoś podobnego. (...)

Wysokie „czoło” upodabniające doradę do buldoga, przecinało powierzchnię wody, kiedy drapieżna ryba rzucała się, jak torpeda za ławicą uciekających ryb. Złota makrela, gdy była w dobrym humorze, przewracała się na płaską stronę, nabierała szybkości, wyskakiwała wysoko w powietrze i spadała na wodę jak płaski naleśnik, wzbijając fontanny. Zaledwie dotknąwszy wody powtarzała ona ten skok, lecz kiedy była w złym humorze, na przykład gdy wyciągaliśmy ją na pokład, rzucała się i gryzła. (...)

Po długiej serii wspaniałych osiągnięć „Kon-Tiki” miał wkrótce swiętę z czterdziestu czy pięćdziesięciu ryb-pilotów i wiele z nich szło za nami tysiące mil przez ocean.

**(Potwory morskie.
Thor Heyerdal)**

50 lat temu, w lutym
1960 roku, „Morze” pisało:



Ciężkie dni małej floty

Wobec przeciągającego się kryzysu w żegludze kapitalistycznej coraz modniejsze stają się różnorodne statystyki tonażu wycofywanego z eksploatacji z powodu braku zatrudnienia (inaczej tonażu uwiązanej lub na sznurku). (...)

Otóż na pewno nie wszyscy wiedzą, że z początkiem listopada 1959 r. była flota handlowa, której cały tonaż stał na sznurku. Była nią flota Liechtensteinu, która liczyła... jeden statek (zbiorniko-

wiec o pojemności 12.151 BRT) i ten właśnie statek był na sznurku. Nie znaczy to bynajmniej, że sytuacja gospodarcza Liechtensteinu jest katastrofalna, bowiem wspomniany statek wiąże z Liechtensteinem tylko bandera. Miniaturowe państwo bez dostępu do morza służy w tym wypadku tylko „tanią banderą” zachodniemieckiemu armatorowi, który zapewne ze względów podatkowych woli nie korzystać z bandery narodowej.

Obok Liechtensteinu było jeszcze kilka państw, których poważna część tona-

żu znajdowała się w listopadzie 1959 r. na sznurku, jednak były to głównie niewielkie floty. I tak bezrobotne było 59% floty tunezyjskiej. Stanowiło to... jeden statek o pojemności 4.158 BRT, podczas gdy cała flota Tunezji liczyła wówczas dwa statki o ogólnej pojemności 7.084 BRT. (...)

(Floty na sznurku)

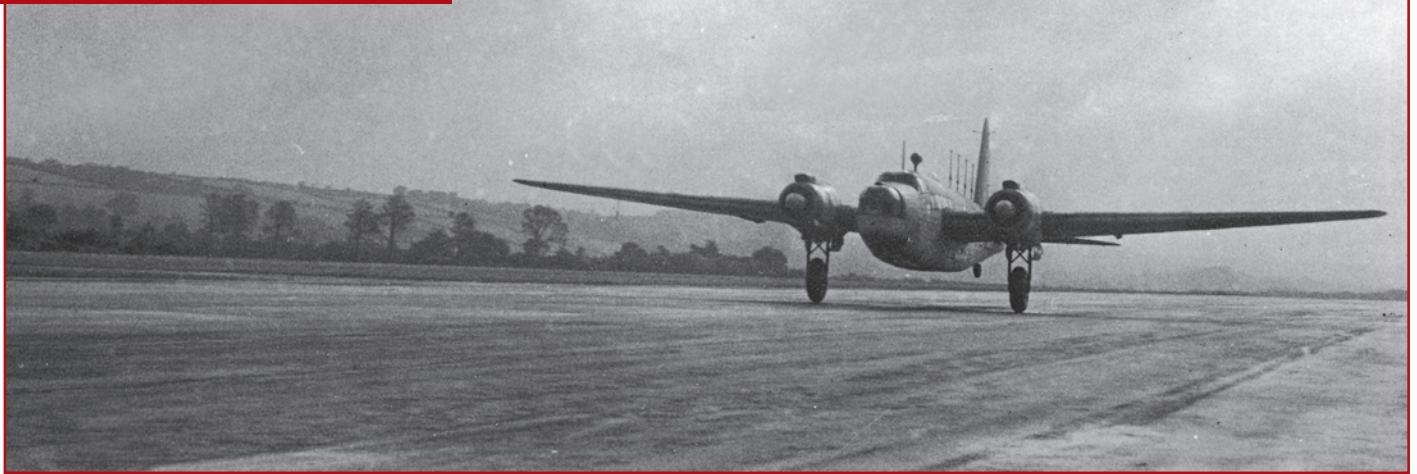
Opr. Czesław Romanowski

i

Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

Morskie Skrzydła Rzeczypospolitej (XIV)

304

w patrolach
nocnych

Startuje Wellington XIII.

Niezwykle ciekawą postacią związaną z dziejami dywizjonu był jego kapelan, ks. mjr pil. Szczepan Walkowski. Jako pilot wziął udział w kilku lotach bojowych nad Niemcy. Co ciekawe, złamał lotniczy przesąd, mówiący że ksiądz na pokładzie przynosi pecha załodze. Wspierał lotników w trudnych chwilach. Znajdował też czas na organizację świetlic żołnierskich. Podczas nabożeństw kładł nacisk na kontynuowanie patriotycznych tradycji.

22 sierpnia 1943 roku na patrol nad Zatokę Biskajską wystartowała załoga por. pil. Bolesława Porębskiego na Wellingtonie XIII „2K” (HZ576) i nigdy nie powróciła. Po pięciu godzinach lotu lotnicy nadali sygnał o walce z Junkersami 88. Zginęli w morskiej toni piloci por. Bolesław Porębski i sierż. Konstanty Gawlik, nawigator por. obs. Bolesław Matuszewski, operator radaru st. sierż. Wiktor Walkiewicz oraz strzelcy pokładowi sierż. Stefan Szczepaniak i st. sierż. Jan Wojniłowicz.

Nazajutrz rozpoczął się nowy etap w działaniach operacyjnych dywizjonu - patrole nocne.

6 września, powracając z nocnego patrolu załogę st. sierż. pil. Franciszka Rybarczyka z nawigatorem por. obs. Wacławem Chomkiem zaatakowały zniemacka cztery Ju-88, jednocześnie z tyłu i z przodu. Szczęśliwie pierwsze serie myśliwców okazały się niecelne. Podczas 15 minutowej walki, strzelcy pokładowi zestrzelili jednego Junkersa. Uszkodzony Wellington XIII „2M” (HZ643) zdołał skryć się w chmurach. Lądowanie odbyło się przymusowo, bez podwozia, na łące obok lotniska. Załoga nie odniosła ran, oprócz por. W. Chomki, któremu odłamki pokaleczyły twarz. W kadłubie samolotu doliczono się 116 przestrzelin od działek i karabinów maszynowych.

8 września pięć załóg wystartowało na ostatni patrol na Wellingtonach XIII. Były to zarazem ostatnie loty we wrześniu.

Reflektory Leigh Light

Osiem dni później dywizjon otrzymał najnowszą wersję patrolowego Wellingtona XIV. Samolot został wyposażony w reflektor (Leigh Light) do oświetlania

okrętów podwodnych w nocy, doskonałsze radary ASV Mk III oraz urządzenia do ślepego lądowania.

Reflektor zwany Leigh Light, powstał dzięki inwencji S/Ldr (majora) Humphreya de Verde Leigh w 1940 roku. Major Leigh był pilotem w czasie I wojny światowej i znał problemy związane ze zwalczaniem okrętów podwodnych. Pomysł polegał na skonstruowaniu wysuwanego z kadłuba reflektora obsługiwanego przez operatora radaru. Po raz pierwszy zastosowano go na Wellingtonie w styczniu 1942 roku.

Do końca października personel jednostki zapoznawał się z nowymi samolotami i ich wyposażeniem. Zrealizowano jedynie 4 loty bojowe. Pierwsze zadanie operacyjne na nowym typie samolotu wykonały 28 października dwie załogi - por. pil. Kazimierza Dziegielewskiego na „2D” (HF186) oraz kpt. pil. Jana Ochalskiego na „2A” (HF188). Nazajutrz oba samoloty z innymi załogami ponownie wystartowały na loty patrolowe.

W tym okresie wprowadzono również nowy etat dywizjonu, który ustalał stan

sprzętu latającego na 12 plus 3 Wellingtony, zaś personel na 229 lotników (w tym 108 latających).

25 września przekazano wszystkie posiadane Wellingtony XIII (19 sztuk) do brytyjskiego 547 Dywizjonu, natomiast pięć dni wcześniej oddano ostatniego Wellingtona X do 6 OTU (Ośrodka Treningu Operacyjnego).

Ważnym wydarzeniem dla jednostki była pierwsza wizyta Naczelnego Wodza, generała Kazimierza Sosnkowskiego z towarzyszącymi oficerami polskimi i angielskimi. Generał przyleciał do Davidstow Moor 9 października o g. 17. Jego samolot podkołował do „Flying Control”, gdzie czekali dowódca stacji i dowódca dywizjonu oraz pluton honorowy. Reszta Dyonu czekała w pobliżu hangarów, gdzie dowódca dywizjonu zdał raport Naczelnemu Wodzowi, po czym oficerowie oraz podoficerowie zostali udekorowani Krzyżami „Virtuti Militari”, Krzyżami Walecznych oraz Srebrnymi Krzyżami Zasługi. Następnie odbyła się defilada. Po przeglądzie i dekoracji, Naczelny Wódz na krótkiej odprawie z oficerami nakreślił przyszły rozwój lotnictwa. Wieczorem, po wspólnej kolacji goście wysłuchali koncertu akordeonowego w wykonaniu por. pil. Jana Ochalskiego.

Następnego dnia dostojny gość, po obejrzeniu samolotów, odjechał do Predannack.

Doposażone U-Booty

W listopadzie niesprzyjające warunki atmosferyczne ograniczyły ilość lotów. Wykonano 60 wylotów bojowych. Nie napotkano okrętów podwodnych ani samolotów wroga. Nie obeszło się jednak bez wypadku, na szczęście nikt z polskiej załogi nie odniósł obrażeń. Otóż 7 listopada powracająca z nocnych ćwiczeń z reflektorem Leigh Light załoga kpt. pil. Alfreda Kasprzyka (na HF150), podczas lądowania w bazie Haverfordwest, rozbiła samolot zderzając się z innym samolotem.

18 listopada dowództwo dywizjonu objął mjr obs. Czesław Korbut. Dotychczasowy dowódca, mjr pil. Mieczysław Pronaszko, odszedł do Inspektoratu Lotnictwa. Na dowódcę eskadry „A” wyznaczono mjr obs. Edwarda Stańczuka, zaś mjr pil. Jerzy Kranc kontynuował dowodzenie eskadrą „B”.

W grudniu uczestniczono w 80 misjach bojowych nie napotykając przeciwnika. W dniach 13-15 grudnia dywizjon prze-

niósł się na lotnisko Predannack w Kornwalii. Sześć dni później powracający z patrolu Wellington XIV „2S” (HF208) pilotowany przez st. sierż. Klemensa Adamowicza, z powodu złej pogody rozbił się o górę Brandon Head, w zachodniej Irlandii. Cała załoga zginęła. Wraz z dowódcą: sierż. pil. Stanisław Czerniawski, sierż. obs. Naftali Hirsh Kuflik, sierż. operator radaru Paweł Kowalewicz oraz sierżanci strzelcy pokładowi Kazimierz Ługowski i Wincenty Pietrzak. Sierżanta Kuflika pochowano na Cmentarzu Żydowskim w Carnmonej koło Belfastu, zaś pozostałych lotników na cmentarzu Milltown w Belfaście. Prawdopodobną przyczyną katastrofy było uderzenie pioruna.

Rok 1943 zakończono udziałem w 140 akcjach, wykonując 574 wyloty bojowe

w czasie 4770 godzin. Kolejny rok wojny dywizjon rozpoczął z pełnym stanem załóg - 24 załogi operacyjne.

Ciężkie straty zadane U-Bootom zmusiły Dowództwo Okrętów Podwodnych do zmiany taktyki działania. W pierwszej kolejności zwiększono uzbrojenie przeciwlotnicze okrętów podwodnych, dodając poczwórne działo kal. 20 mm oraz pojedyncze działo kal. 37 mm. Natomiast wyjście z baz realizowano w grupach po kilka okrętów, podobnie wynurzanie się w celu ładowania akumulatorów, zwykle nocą.

Pojedynki U-Bootów z samolotami pomimo ich silnej obrony przeciwlotniczej coraz częściej kończyły się uszkodzeniem lub zatopieniem okrętu podwodnego. Sytuację nieco poprawiło wyposażenie ich w chrapy (niem. „Schnoer-



Wizyta prezydenta RP Władysława Raczkiewicza u lotników 304 Dywizjonu.

kel”), urządzenie pozwalające na pobieranie powietrza atmosferycznego bez konieczności wynurzenia się na powierzchnię. Okręt mógł wówczas płynąć tuż pod powierzchnią wody używając silników spalinowych. Zwiększono także prędkość i zasięg okrętów podwodnych. Prowadzono również prace nad skonstruowaniem napędu niezależnego od powietrza. Jednak nie miało to już wpływu na wynik Bitwy o Atlantyk.

Technika opanowana

W styczniu 1944 roku loty były ograniczone ze względu na trudne warunki atmosferyczne. Wykonano 16 wypraw w czasie 752 godzin. Zaatakowano trzy U-Booty. To był dowód, że dywizjon wdrożył się do zadań na nowym sprzęcie i opanował stosowanie reflektorów Leigh Light i radaru.



Ks. mjr pil. Szczepan Walkowski w otoczeniu kolegów.



Ks. mjr pil. Szczepan Walkowski w kabynie Wellingtona.



Wellington X „S” (HZ258).

Wczesnym rankiem 3 stycznia, załoga st. sierż. pil. Stanisława Kiełtyki na „2F” (HF199) wykryła przy pomocy radaru wynurzonego U-Boota i zaatakowała go. Nie wykorzystano reflektora Leigh Light, gdyż okręt podwodny był dobrze widoczny w świetle księżyca. Zrzuciono na wroga sześć bomb głębinowych oraz ostrzelano z broni pokładowej. Tylny strzelec zauważył silną eksplozję po wybuchu bomb. Okręt uznano za uszkodzony. Nazajutrz załoga por. Hieronima Czyżuna na „2B” (HF185) zauważyła innego, całkowicie wynurzonego U-Boota i zrzuciła sześć bomb głębinowych, po czym ostrzelała okręt z broni pokładowej. Okręt ten, później zidentyfikowany jako U-629 typu VIIC, został uszkodzony.

14 stycznia podczas ćwiczeń z brytyjskim okrętem podwodnym, utracono nad morzem Wellingtona XIV „2E” (HF198). Załoga por. pil. Stanisława Nowackiego utonęła. Wysłane na poszukiwania samoloty nie znalazły żadnych śladów tragedii. Zginęli w morzu: por. pil. S. Nowacki, kpt. pil. Wiktoryn Ciechanowski, por. obs. Wacław Chomka, st. sierż. r/op. Tadeusz Krzywoń oraz sierż. r/op. Włodzimierz Druciak. Morze wyrzuciło na brzeg zwłoki porucznika S. Nowackiego. Został pogrzebany na cmentarzu Weston Hill w Plymouth.

Poprawa pogody pod koniec stycznia zwiększyła aktywność dywizjonu, szczególnie noc z 28 na 29 okazała się obfitującą w wydarzenia. Podczas patrolu tuż po godzinie 21, „2P” (HF181) sierż. pil. Leopolda Matjuszka został zaatakowany przez Me-110. Załoga odpowiedziała ogniem, trafiając wroga, który przerwał walkę. Dwie i pół godziny później załoga

por. pil. Leopolda Antoniewicza lecąca na „2G” (HF202), uzyskała kontakt radarowy i po włączeniu reflektora Leigh Light dostrzegła wynurzonego U-Boota. Zrzuciono sześć bomb głębinowych i ostrzelano go z karabinów maszynowych. Okręt odpowiedział ogniem z działka i karabinów maszynowych. Wynik pozostał nierozstrzygnięty.

Lotnicy bez skrzydeł

Następnej nocy załoga por. pil. Tadeusza Kolanko z nawigatorem por. obs. Janem Końskim na „2U” (HF268), w drodze na patrol dostrzegła nieprzyjacielski niszczyciel niedaleko wybrzeża francuskiego. Pomimo intensywnego ognia przeciwlotniczego, zaatakowała go sześcioma bombami głębinowymi. Strat zadanych okrętowi nie ustalono, zaś załoga cało powróciła do bazy.

Lot ten tak wspominał po latach ówczesny porucznik Jan Koński: - *Podczas jednego mego lotu w nocy 30 stycznia 1944 roku na ekranie radaru pojawił się „błip”, podano odległość i kierunek od samolotu. Podąłem radiooperatorowi naszą pozycję, wskoczyłem do celownika, nastawiłem aparat na wyrzut wszystkich bomb, otworzyłem komorę bombową, opuściłem reflektor czekając w napięciu na cel. Naprowadzający podawał stale odległość. Radiotelegrafista nadał zakodowaną depeszę, że idziemy do ataku na łódź podwodną. Po zbliżeniu do celu, oświetliłem go reflektorem i zobaczyłem przed nami niemiecki okręt. Był to duży niszczyciel klasy M z charakterystyczną nadbudówką. Zwolniłem wszystkie bomby, które padły przed rufę*

Wellington XIII „2J” (HZ577)



**Czytaj i zbieraj pocztówki
z morskimi samolotami.**



Żałoga por. pil. Bolesława Porębskiego wraz z personelem technicznym.

i na rufę okrętu. Około 2 godziny krążyliśmy, okręt stał w miejscu, zadania nie wypełnił.

W literaturze lotniczej opisującej zmagania wojenne, niewiele miejsca poświęca się personelowi technicznemu różnych specjalności, „lotnikom bez skrzydeł”, dzięki którym sprzęt latający był zawsze dokładnie sprawdzony i sprawny. Od ich fachowości zależało wszak życie załogi.

W swoich wspomnieniach wiele miejsca poświęcił ich pracy por. pil. Bohdan Ejbich. Przygotowanie Wellingtonów do lotów rozpoczynało się od świtu.

- Brygada technicznej obsługi już od wczesnego ranka ma pełne ręce gorączkowej roboty. Ciężkie pokrowce spadły z motorów. Duży tankowiec na kołach wypełniał pojemne zbiorniki benzyną

lotniczą. Niewielkie ciągniki o napędzie akumulatorowym suną w stronę samotnie stojących maszyn. Długi rząd małych wózek z ładunkiem bomb głębinowych płynie wzdłuż wąskich pasów asfaltowych alejek. Potężne podbrzusza kadłubów świecą głębią otworów pomiędzy dwoma zwisającymi kłapami zamknięć.

Zaczepty wyrzutników sprawdzone. Zbrojmistrze i rusznikarze montują pojemniki z ładunkiem pasów karabinów maszynowych, błyszczących miedzianym kolorem naboju. Jeszcze jedna próba hydraulicznych urządzeń obracających wieżyczkę tylnego strzelca. Wszystko musi grać na sto dwa.

Motory wyją na pełnych obrotach. Sam szef na stanowisku przy tablicy roz-

dzielczej (st. sierż. Brunon Wierciński – MK). Sprawdza skok śmigła. Patrzy długo na piastę, a potem na każdą z masek silnika. Szef często powtarzał – nie ma prawa psiajucha drgnąć. Przelacza włączniki kontaktów i sprawdza. Ucho wsluchuje się w każdą zmianę dźwięku. Szef często mówił – muszą tak kołędować słodko jak u Pana Jezusa w żłobku psiajucha. Czy tylko aby się nie dławili. Popycha manetkę od przepustnicy. I znów słucha. Szef odróżnia świst wirnika od metalicznego dźwięku sprzężarek.

Sekcja techników radioobslugi przy odbiorniku i nadajniku. Jeden już sprawdza tarcze monitora radaru. Jasny promień obraca się regularnie. Obok torba z narzędziami. Dotyka każdą gałkę aparatu. Skręca i zmienia zasięg obrazu. Sprawdza modulację, natężenie i siłę światła. Na szyjach kable z wtyczkami. Słuchawki przesunięte na skroń. Za pasem śrubokręty, obcegi i długonose szczypce. Szpulka kolorowego drutu na stole nawigatora. W obszernych przepaściach kieszeni kombinezonów taśma izolacyjna, śrubki, uszczelki, nakrętki, miękki pręt zgnieczonego lutu.

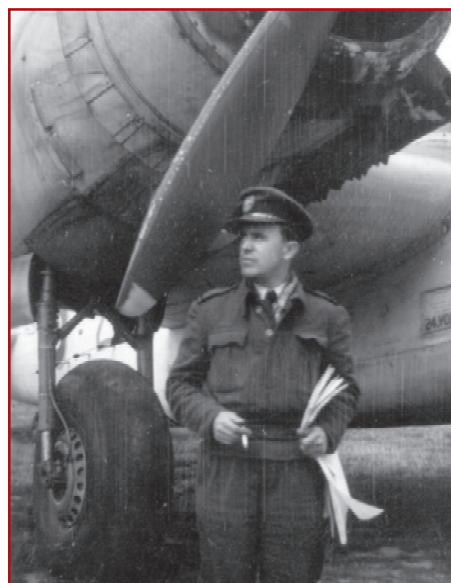
Mechanik biegnie wzdłuż linek sterów. W rękę kłębek szmat i oliwiarka. Sprawdza każdą zwrotnicę i każdą przekładnię. Tu kropla oleju. Tam płacheć smaru. Pirotechnik zajrzał do zasobników z rakietą sygnalizującą. Uzupełnia w dymną petardę. Instrumenciarze obok przyrządów pokładowych. Ciśnienie oleju przepisowe. Temperatura głowic cylindrów. Sztuczny horyzont. Obrotomierz jak lala. Kombinerki w rękę. Regulują podejrzaną oscylację wskazówki. Sygna-



Sierż. Stefan Szczepaniak, przedni strzelec z załogi por. B. Porębskiego.



St. sierż. Jan Wojniłowicz, tylny strzelec z załogi por. B. Porębskiego.



Por. obs. Bolesław Matuszewski, nawigator w załodze por. B. Porębskiego.

ty. Światelka. Małe żaróweczki. Igła amperomierza w obwodzie dynamo prądu stałego melduje na baczność dobrą pracę regulatorów. Oporniki przyćmienia kabiny trzeba będzie wymienić. Przednia gondola przezroczystego ple-xiglasu błyszczący czystością.

Odeszli już rusznikarze i pirotechnicy. Bomby schowane, cierpliwie wiszą na zaczepach. Szef mechaników jeszcze raz spojrzął na maszynę, splunął „psiaju-cha”, usiadł na rower i ciężko pedałując pod wiatr odjechał w stronę hangarów. Maszyna gotowa do lotu czekała na załogę.

Metoda skrytego podchodzenia

W lutym 1944 roku zaatakowano dwa U-Booty. 11 lutego załoga por. pil. Hieronima Czyżuna, lecąca na „2B” (HF185), zrzuciła sześć bomb głębinowych na zanurzającego się U-Boota. Nocą z 3 na 4 lutego, Wellington XIV, „2Z” (HF277), por. pil. Leopolda Mieleckiego zaatakowały 2 Ju-88. Dzięki umiejętnościom pilota, załoga wyszła cało z opresji, wracając do bazy uszkodzonym samolotem.

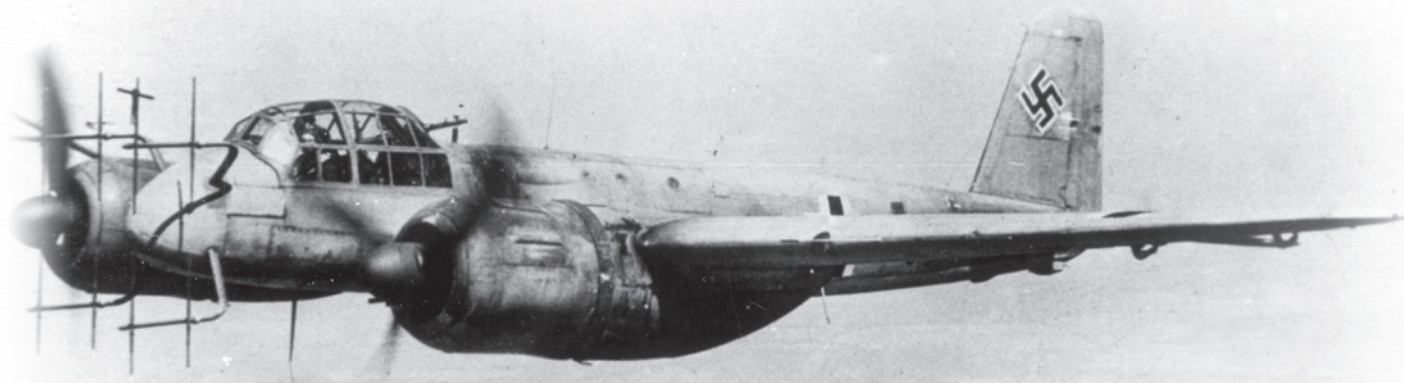
W nocy z 11 na 12 lutego, załoga „2C” (HF179) st. sierż. pil. Stanisława Kiełtyki zaatakowała okręt podwodny bombami głębinowymi, obramowując cel, ale wynik akcji pozostał niewyjaśniony. W połowie miesiąca dywizjon przebazował się z Predannack do Chivenor, również w Kornwalii. Jednostka spełniła życzenie Grupy, by kontynuować działania bez przerwy i dziennie angażowała pięć samolotów. Pomimo przenosin i niesprzyjającej pogody, Dyon 304 dokonał w lutym znacznego wysiłku bojowego - 21 operacji w czasie 1023 godzin, a także 67 wylotów nie operacyjnych w czasie 170 godzin.



Wellington XIII „2E” (HZ644).



Wellington XIII „20” (HZ634).



Najgroźniejszy przeciwnik Wellingtonów, nocny myśliwiec Junkers Ju-88G.



Naczelnny Wódz, generał Kazimierz Sosnkowski dekoruje mjr. obs. Jana Buczmę.

Marzec 1944 r. przyniósł zmiany w taktyce radarowej, wypróbowywane dla przeciwdziałania nowym niemieckim urządzeniom zakłócającym pracę radaru i dla wypracowania najlepszej metody skrytego podchodzenia do U-Bootów. Nocą 3 marca, załoga ppłk. pil. Józefa Werakso na Wellingtonie XIV „2U” przeprowadziła udany atak na U-Boota. Samolot obramował kilwater okrętu podwodnego salwą bomb głębinowych. Sztab morski uznał, że okręt został prawdopodobnie zniszczony. Nocą z 10 na 11 marca załoga por. pil. Leopolda Antoniewicza zauważyła zanurzającego się U-Boota, ale za późno, aby przeprowadzić atak.

Nieco przed północą 26 marca, tylny strzelec radiotelegrafista „2F” (HF199) - sierż. Kazimierz Barański z załogi por. pil.

Hieronima Czyżuna - dostrzegł iskry z rur wydechowych dwóch samolotów nieprzyjaciela. Pilot - por. Hieronim Czyżun – tak relacjonował walkę w kronice dywizjonu: – *Mniej więcej w dwie godziny po wystartowaniu na nocny patrol tylny strzelec przerwał ciszę niemal obojętnym głosem: nawigator, proszę ustalić położenie, dwóch Niemców na ogonie. Noc była widna, jasna, widoczność dobra, więc wiedzieliśmy, że nie pozostało nam nic innego jak przyjąć walkę. Zbliżają się do ataku – brzmiał następny meldunek strzelca – dam im serię! Niemcy musieli być starymi wygami, bo przyszli bardzo blisko, zanim otworzyli ogień.*

Próbowaliśmy uników. Ostre znurkowanie w prawo nie przerwało styczności, ale pozwoliło tylnemu strzelcowi dać

nieprzyjacielowi trochę „confetti”. Jego celowanie musiało być tak pewne jak jego głos, gdyż jeden z Niemców przeleciał pod naszym ogonem, zostawiając za sobą długi warkocz dymu i płomieni. W sekundę później nastąpił nad samą wodą wybuch – olbrzymi blask oświetlił kabinę jakby w dzień. Drugi myśliwiec atakował dalej, ale ze słabnącym zacięciem i wkrótce przerwał atak.

Nasz dowódca sprawdził przez intercom każdego członka załogi i wszyscy odpowiedzieli, że są OK. Ale po kilku minutach, gdy tylny miał zmienić radiotelegrafistę, zameldował: - Sorry, moja prawa ręka jest coś nie w porządku. - Twarz jego była cała pokryta krwią, a ręka krwawiła z głębokiej rany.

Gdy wylądowaliśmy w bazie, znaleziono w samolocie więcej szkód, aniżeli się spodziewaliśmy. W lewym skrzydle było pełno dziur, a osłona tylnej wieżyczki była rozbita w kawałki. Jednak dopiero następnego dnia uprzytomniliśmy sobie, jak wielkie szczęście mieliśmy, gdyż obsługa znalazła cztery pociski przeciwpancerne w jednym ze zbiorników.

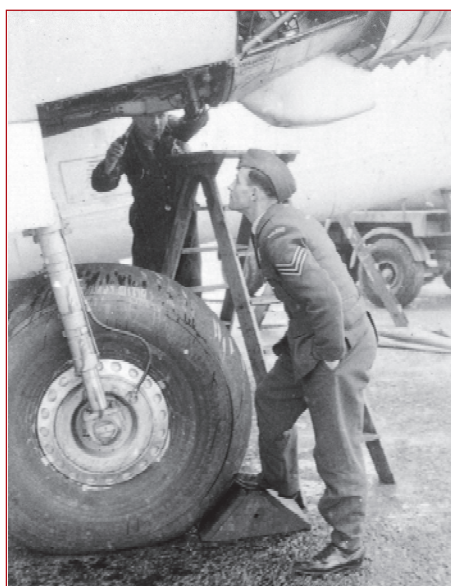
304 wybitny

W raporcie bojowym zapisano krótko: Załoga „2F” d-ca por. Czyżun została zaatakowana przez 2 Me-110 na pozycji 48°50 N. 08°57 W. Atak nastąpił o g. 23.22 i trwał 14 minut. W czasie walki jeden Me-110 został zestrzelony na pewno, a drugi prawdopodobnie uszkodzony. Z załogi tylko tylny strzelec sierż. Barański został lekko ranny w rękę i ucho odłamkami z wieżyczki. Samolot oprócz lekkiego uszkodzenia wieżyczki miał przestrzelone skrzydło i zbiornik na benzynę. Kategoria uszkodzenia samolotu „A”. 6 x 250 lbs bomby głębinowe Torpex zostały wyrzucone w czasie walki.

Wniosek dowódcy dywizjonu był taki, że nieprzyjaciel stosuje radiowe środki naprowadzania nawet w samolotach myśliwskich operujących nad Atlantykiem.

Sierżant Kazimierz Barański za swą postawę otrzymał wysokie brytyjskie odznaczenie DFM (Zaszczytny Medal Lotniczy).

Następnej nocy polskie Wellingtony zaatakowały dwa, niestety brytyjskie niszcyciele, o których obecności w tym rejonie nie powiadomiono. Na szczęście obyło się bez ofiar i szkód. W marcu Dyon 304 wykonał 27 operacji w czasie 1126 godzin.



Personel techniczny.



W ciągu marca 1944 roku samoloty 19 Grupy pobiły wszelkie dotychczasowe rekordy, wylatując łącznie 16 750 godzin. Wszystkie dywizjony otrzymały gratulacje, ale Air Vice Marshal (gen. bryg.) B. E. Baker, dowódca 19 Grupy, przekazał specjalne pochwały 304 Dywizjonowi, określając go jako „wybitny, przekraczający plan, zarówno w lotach operacyjnych, jak i treningowych, łącznie o 185 godzin”. Tylko cztery dywizjony Coastal Command przekroczyły 100 godzin lotu na samolot, przy czym Dyon 304 znalazł się na czele z wynikiem 105,9 godzin na samolot.

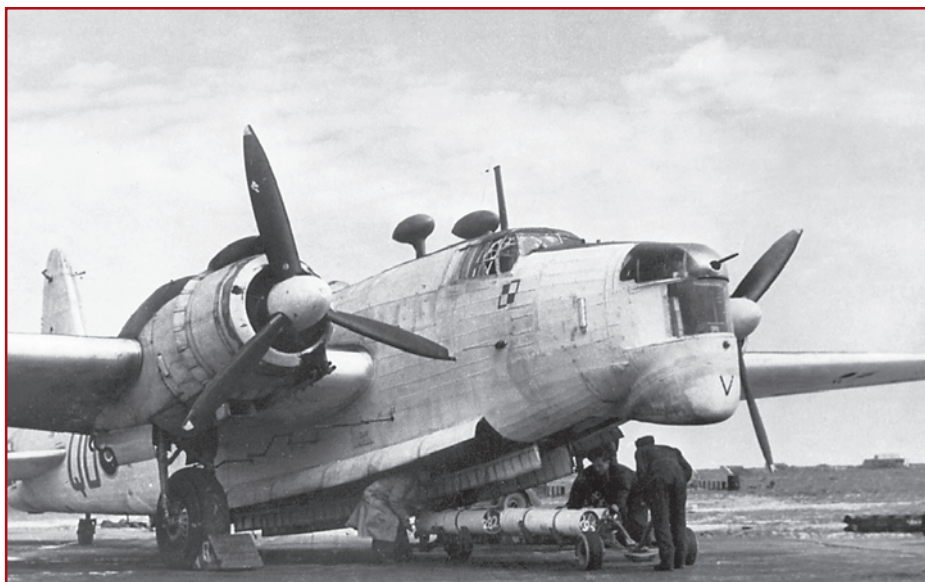
Wysięk Dyonu 304 w kwietniu 1944 r. był znacznie mniejszy, głównie z powodu zastępowania Wellingtonów XIV zmodyfikowanymi samolotami GR XIV wyposażonymi w nowy radar ASV Mk VI.



**Ósmy dowódca dywizjonu
mjr obs. Czesław Korbut.**



Por. obs. Jan Koński.



Wellington XIV „QD-V„ (HF448).

W ciągu miesiąca przyjęto na stan dwadzieścia zmodyfikowanych Wellingtonów GR XIV (HF180, HF134, HF329, HF303, HF334, HF388, HF397, HF386, HF330, HF331, HF229, HF304, HF421, HF419, HF420, HF448, HF451, NB767, HF422 oraz HF450), ale cztery z nich (HF180, HF134, HF450, HF422) przekazano wkrótce innym jednostkom, tak jak i sześć wcześniejszych Mk XIV.

Podczas patroli stracono dwie załogi. Wieczorem 6 kwietnia o g. 19.56 wystartował z Chivenor Wellington XIV „2V” (HF121) z załogą st. sierż. pil. Bronisława Martona na lot patrolowy w rejon Zatoki Biskajskiej. Około g. 1.23 odebrano sygnał SOS z samolotu i łączność została przerwana. Prawdopodobnie został zestrzelony do morza przez niemieckiego myśliwca. Zginęła cała załoga: st. sierż. pil. B. Marton, st. sierż. pil. Stanisław Franczak, por. obs. Szczepan Stanczykiewicz oraz sierżanci r/op. Włodzimierz Kołodziej, Bronisław Janicki i Adam Sankowski. Tylko ciało sierż. A. Sankowskiego morze wyrzuciło na brzeg w hiszpańskim Ribadeo. Pochowano go na cywilnym cmentarzu w Burela-Lugo w Hiszpanii.

**Mariusz Konarski
& Andrzej Olejko**



Lotnicy z załogi st. sierż. Bronisława Martona szykują się do lotu.



Zdjęcia ze zbiorów autorów, Piotra Laskowskiego, Wojciecha Zmyślonego, Iwony Matuszewskiej-Dębowskiej oraz Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Luty 2000 r.

10 – Z udziałem premiera Jerzego Buzka oraz ostatniego prezydenta RP na obczyźnie Ryszarda Kaczorowskiego odbyły się w Pucku uroczyste obchody 80 rocznicy zaślubin Polski z morzem.

15 – Zakończono budowę terminalu promowego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA w Świnoujściu.



17 – Walne Zgromadzenie Udziałowców PLO SA podjęło uchwałę o podniesieniu kapitału akcyjnego spółki o 10-13 mln zł (do tego czasu wynosił on 16,3 mln zł), co miało zahamować pogłębiający się z każdym miesiącem proces degradacji polskiego armatora liniowego.

18 – Sąd w Poznaniu zarejestrował stowarzyszenie Klub Globtroterów Morskich *Stefana Batorego*, skupiające głównie byłych pasażerów, załogantów, przewodników i organizatorów rejsów wycieczkowych na naszym ostatnim transatlantyku.

19 – Z pochylni Wulkan Stoczni Szczecińskiej SA spłynął na wodę pierwszy z serii czterech statków wielozadaniowych typu B-587 o imieniu *Stadiongracht*, zamówiony przez armatora, spółkę Dethoff Bevechtungskontor BV z Amsterdamu.

24 – Dyrektorem Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA w Gdyni, Andrzejowi Karnabalowi i Lei Hai, uroczystie wręczono przyznane przez Lloyd Register Quality Assurance certyfikaty zarządzania poprzez jakość ISO 9002 i system zarządzania bezpieczeństwem na statkach ISM Code.

29 – Izraelskiemu armatorowi Ungarowi przekazano samochodowiec *Platinum Ray*, który na 13 pokładach mógł przewozić 6 tys. samochodów. Matką chrzestną była Yael Ungar – żona armatora.

20 lat temu

Luty 1990 r.

2 – Uroczyste podniesienie bandery na ósmym, ostatnim drobnicowcu wielozadaniowym *Radom*, zbudowanym przez stocznię im. Komuny Paryskiej w Gdyni dla linii południowo-amerykańskich PLO. Był to pierwszy, nowozbudowany statek, na którym podniesiono biało-czerwoną banderę z orłem w koronie. Został też poświęcony przez ks. biskupa Andrzeja Śliwińskiego, zgodnie z przerwana w końcu lat czterdziestych dobrą tradycją PMH.



Dowódca ms Radom kpt. ż.w. Witold Serema przekazuje banderę RP (już z orłem w koronie) do podniesienia.

5 – Odbyło się spotkanie dowódcy Marynarki Wojennej kontradmirała Romualda A. Wagi z przewodniczącym NSZZ „Solidarność” Lechem Wałęsą.

10 – Decyzją zarządu sekcji okrętowców przy zarządzie głównym Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich przekształcono ich organ - miesięcznik „Budownictwo Okrętowe” w „Budownictwo Okrętowe i Gospodarkę Morską”, przejmując cały zakres zagadnień,



którymi wcześniej zajmował się zlikwidowany miesięcznik „Technika i Gospodarka Morska”. Redaktorem naczelnym nowego pisma został dr inż. Zbigniew Grzywaczewski, który redagował go przy pomocy społecznego kolegium, w skład którego wchodził m.in. dr Eugeniusz Jabłoński (prawo morskie i administracja), dr Stanisław Szwanowski (porty), prof. Zygmunt Polański (rybołówstwo), mgr Jerzy Drzemczewski (żegluga), dr inż. Mirosław Jurdziński (nautyka), mgr inż. Witold Żylicz (przemysł okrętowy). W nowym kształcie miesięcznik przetrwał do czerwca 1992 r., kiedy jego wydanie przejęła spółka „Okrętownictwo i żegluga”, której głównym udziałowcem był „Centromor”.

12 – W Zatoce Biskajskiej zatonął, wraz z 12 osobową załogą, wśród której było 5 Polaków, ms *Scantrader*.

30 lat temu

Luty 1980 r.

15 – W porcie Moji, koło Osaki 24 letnią służbę w PLO zakończył *Marceli Nowotko* – pierwszy z serii słynnych dziesięciotysięczników zbudowanych w Stoczni Gdańskiej. Wejście tych statków do eksploatacji w polskiej flocie było przełomowym wydarzeniem, zarówno w historii polskiego przemysłu okrętowego, jak i polskiej żeglugi.



21 – W Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie rozpoczęły się zajęcia na nowo utworzonym kierunku: eksploatacja portów.

25 – Na nabrzeżu czechosłowackim portu szczecińskiego zakończono budowę stanowiska do obsługi statków ro-ro.

W lutym podniesiono banderę na dwóch kolejnych statkach: *Kopalnia Gottwald* i *Goleniów*, zbudowanych w stocznich brytyjskich, w ramach słynnego kontraktu obejmującego dostawę dla PŻM 22 statków. Kontrakt uchronił przed bankructwem kilka stocznii brytyjskich.



W polskich stocznich zwodowano masowiec, tuńczykowiec, holownik zaopatrzeniowy (GRANIT - prototyp serii B-90), okręt hydrograficzny i kuter sanitarny.

40 lat temu

Luty 1970 r.

13 – Sejm PRL uchwalił ustawę o polskiej strefie rybołówstwa.

21 – W porcie gdyńskim 6 trymerom wręczono medale „Za ofiarność i odwagę” za uratowanie życia kolegi przysypanego w bunkrowni *Jaroslawa Dąbrowskiego*.



W polskich stocznich zwodowano masowiec, bazę rybacką, trzy trawlerzy (przetwórnicy i zamrażalnice) oraz 2 okręty hydrograficzne.

50 lat temu

Luty 1960 r.

1 – Po przejęciu przez PLO od PŻM trzech linii: Szczecin-Londyn, Szczecin-Manchester i Liverpool i Gdynia-Leith-Hull (która uległa później likwidacji) armator eksploatował na pięciu liniach angielskich 19 statków.

5 – PLO inauguruje statkiem *Monte Cassino*, płynącym pod dowództwem kpt. M. Szemota linię arabsko-perską, przemianowaną w 1963 r. na linię Środkowego

Wschodu. Była to 15 linia utrzymywana przez tego armatora.



5 – Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów podjął decyzję o utworzeniu trzech zjednoczeń podległych Ministerstwu Żeglugi i Gospodarki Wodnej: Zjednoczenie Gospodarki Rybnej, Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stocznii Rzecznych oraz Zjednoczenie Morskich Stocznii Remontowych, likwidując jednocześnie w ministerstwie departamenty branżowe.

27 – Stocznia Północna przekazała do eksploatacji armatorowi francuskiemu pierwszy trawler typu B-21 – *Curie Skłodowska*.

W polskich stocznich zwodowano 2 drobnicowce, statek towarowo-pasażerski i trawler burtowy.

60 lat temu

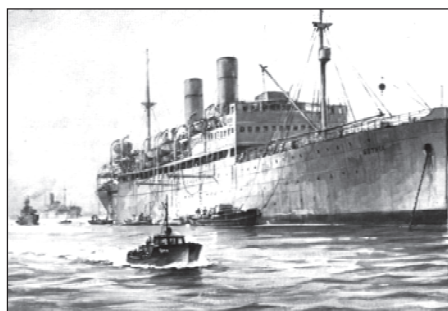
Luty 1950 r.

Pracownik kierownictwa „Dalmoru” i wykładowca w Szkole Szyprów Józef Teresiński, jako przedwojenny inteligent, któremu nie podobały się nowe porządki w polskiej gospodarce (nacionalizacja całego sektora morskiego), decyzją KWPZPR w Gdańsku został usunięty z partii i zwolniony z pracy w „Dalmorze”. Po „październiku” w 1957 r. został naczelnikiem wydziału w Ministerstwie Żeglugi.

70 lat temu

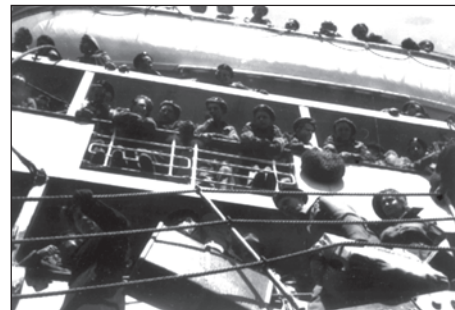
Luty 1940 r.

15 – Przerobiony z parowca pasażerskiego *Kościuszko* na Szkołę Podchorążych



i Specjalistów Morskich, ORP *Gdynia* wizytuje Pierwszy Lord Admiralicji Winston Churchill w towarzystwie admirała Pourd-Nasmitela.

15 – Ms *Sobieski* już jako transportowiec wojsk (*troop carrier*) przewozi wojska z Wielkiej Brytanii na Bliski Wschód.



80 lat temu

Luty 1930 r.

Inspektorzy „Żeglugi Polskiej” oraz departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu przeprowadzają inspekcję czterech statków eksploatowanych przez The East Asiatic Company Ltd. na Bałtycko-Amerykańskiej

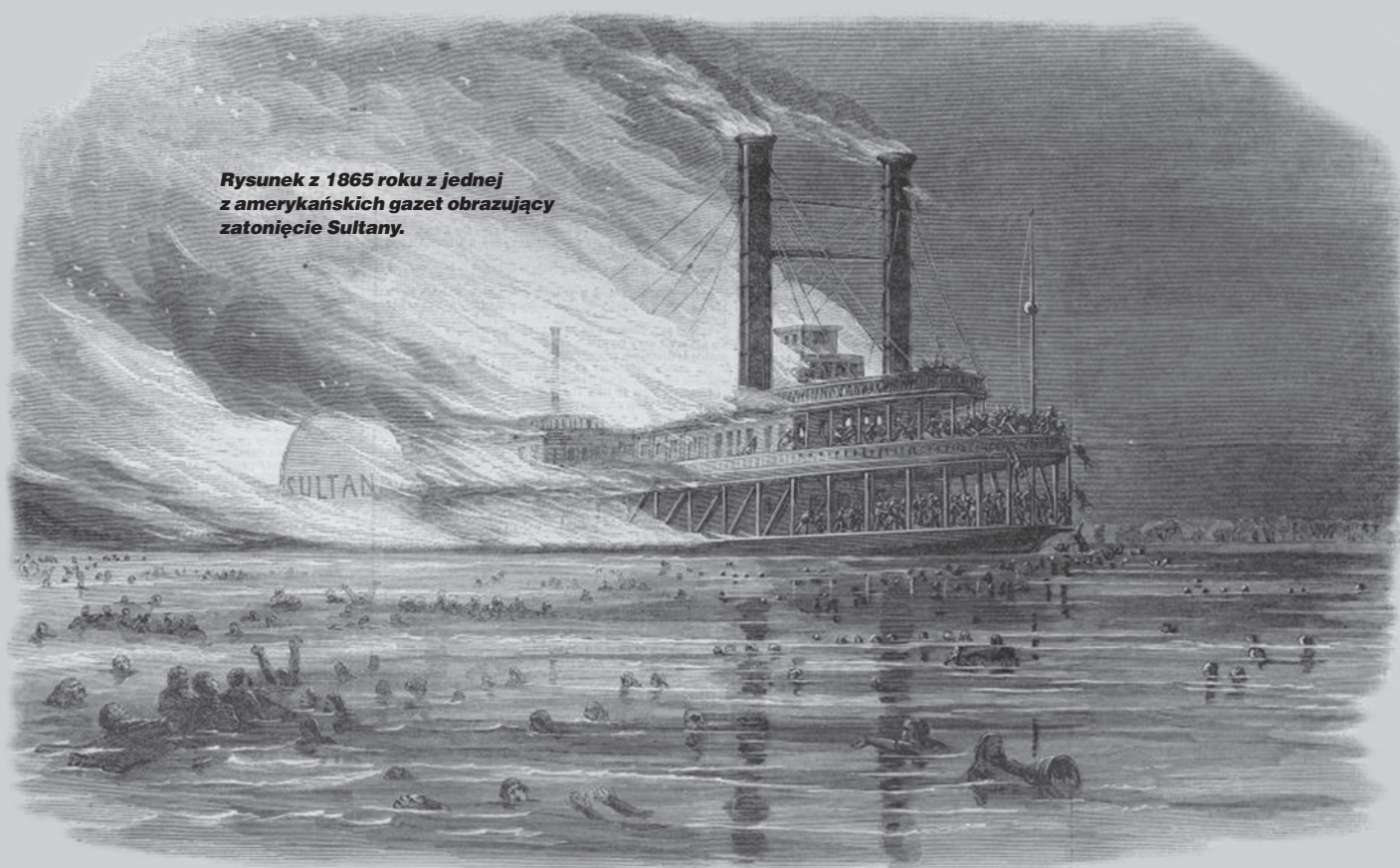


rykańskiej Linii Okrętowej (Baltic America Line), z których trzy: *Polonia*, *Estonia* i *Litwania*, wkrótce zostaną zakupione przez nowo utworzone Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe Spółka Akcyjna – Linia Gdynia-Ameryka.

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

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

Rysunek z 1865 roku z jednej z amerykańskich gazet obrazujący zatonięcie *Sultany*.



Zapomniana tragedia

Titanic Mississippi

Zatonięcie *Sultany* było największą katastrofą statku w historii Stanów Zjednoczonych. I chyba najmniej znaną. Wydarzenie nie rozniosło się szerokim echem nie tylko po świecie, ale także po samej Ameryce. A to za sprawą splotu dwóch przynajmniej okoliczności.

Do katastrofy *Sultany* doszło 27 kwietnia 1865 roku na rzece Mississippi. Trwająca od czterech lat wojna secesyjna miała się ku końcowi. Gdziekolwiek tylko trwał rozpaczliwy opór konfederatów. Ludzie pragnęli już jednak pokoju, chcieli jak najszybciej zapomnieć o koszmarze bratobójczych walk. Dostyc mieli przeciągającego się konfliktu, który pochłonął setki tysięcy ofiar i zrujnował gospodarkę.

Kraj był zdewastowany, szerzyła się nędza, bandy uwolnionych nagle z poddaństwa niewolników i zdemobilizowanych żołnierzy obu walczących stron, włóczyły się po nim bez celu. Życie było tańsze od jedzenia. Czy w takiej sytuacji śmierć dwóch tysięcy wycieńczonych żołnierzy mogła na kimś zrobić wrażenie?

Na dodatek, kilkanaście dni wcześniej, 15 kwietnia, prezydent Abraham Lincoln, zmarł postrzelony przez fanatycznego zwolennika Południa. Morderstwo zszokowało cały kraj. Ludzie śledzili pościg za próbującym wymknąć się sprawiedliwości zamachowcem. 26 kwietnia, a więc na dzień przed zatonięciem *Sultany*, morderca zginął w strzelaninie, w trakcie próby pojmania.

Następnego dnia donosiły o tym wszystkie amerykańskie media. Czy wobec takiego wydarzenia jak śmierć zabójcy prezydenta, informacja o katastrofie, choćby i najbardziej tragicznej, statku na rzece, mogła się przebić na pierwsze strony gazet?

Bitwa o rzekę

Missisipi (wraz ze swoim dopływem Missouri) to największa rzeka Ameryki Północnej, jedna z czterech największych rzek świata. Jej długość wynosi prawie 6 tysięcy kilometrów! Jest więc sześć razy dłuższa od Wisły. Dorzecze obejmuje powierzchnię ponad 3 milionów kilometrów kwadratowych – to tyle co dziesięciokrotność obszaru Polski.

Missisipi dzieli Stany Zjednoczone na dwie części. A w czasach, o których tu piszemy miała dodatkowo znaczenie strategiczne, gdyż łączyła stany południowe z północnymi. Nic w tym zatem dziwnego, że wygrana w wojnie secesyjnej zapewnić sobie mogła ta strona, która wcześniej zapanowała nad tą rzeką.

Pamiętajmy również, że przy słabo rozwiniętej w tym okresie sieci dróg,

szybki transport wojsk i zaopatrzenia odbywać się mógł tylko przy pomocy żeglugi śródlądowej. Opanowanie rzeki Missisipi przez stany Unii pozwoliłoby odciąć wschodnie, skonfederowane stany od zaopatrzenia z bogatych, rolniczych stanów położonych na zachód od rzeki oraz od ewentualnych dostaw broni z Meksyku.

Walki o władzę nad Missisipi trwały niemalże przez całą wojnę secesyjną i miały niezwykle zacięty przebieg (w przeciwieństwie do walk na morzu, gdzie poza nielicznymi wyjątkami, od samego początku panowała flota Unii). Do pierwszych starć doszło już na początku, w czasie próby zablokowania portów Konfederacji znajdujących się w delcie Missisipi przez okręty Unii.

Do walki na rzece obie strony użyły własnych flotylli wojennych. Największe bitwy jakie stoczono, to m.in. batalia o forty Jackson i St. Philip, o wyspę numer 10, Fort Hindman i Memphis. Zdobycie Nowego Orleanu i Vicksburga przypieczętowało panowanie Unii nad Missisipi i przyspieszyło zakończenie wojny.

Sultana została zbudowana mniej więcej w połowie „bitwy o Missisipi”, w 1863 roku, w stoczni w Cincinnati.

Był to drewniany, parowy bocznokolowiec o nośności 1700 ton, obsługiwany przez załogę liczącą 85 osób. Jego napęd stanowiły 4 kotły parowe napędzające 2 koła łopatkowe na wspólnej osi, produkcji brytyjskiej. Dzięki nim statek mógł osiągnąć prędkość maksymalną rzędu 12 węzłów.

Sultana pływała regularnie pomiędzy St. Louis i Nowym Orleanem. Wozila różne ładunki, głównie bawełnę, ale zdarzało się także, że zabierała transporty na zlecenie wojska. Jeden z takich właśnie rejsów rozpoczął się 21 kwietnia 1865 roku. Tego dnia *Sultana* wypłynęła z Nowego Orleanu w górę Missisipi. Dwa dni później zawinęła do Vicksburga, gdzie miała zabrać na pokład wracających do

domu z obozów Konfederacji jeńców wojennych.

Jeńcy na wagę złota

Aż trudno uwierzyć, ilu ludzi, ile zwierząt i towarów udało się kapitanowi *Sultany* J. C. Masonowi upchnąć na pokładzie statku. Normalnie było na nim miejsce dla 376 pasażerów. Nikt dziś nie wie, ile dokładnie osób znalazło się na jednostce w feralnym dniu, ale biorąc pod uwagę oficjalną liczbę ofiar i ocalałych, było ich tam ponad 2 tysiące, sześć razy więcej niż przewidziana liczba pasażerów!

Jak już wspomnieliśmy wyżej, większość stanowili jeńcy uwolnieni z konfederackich obozów. Dla nich rejs *Sultana* w górę rzeki był prawdziwym wybawieniem. Spora część żołnierzy była dosłownie chodzącymi szkieletami, wielu było wśród nich chorych. Wniesiono ich na pokład na noszach. W takiej sytuacji próba powrotu do domu o własnych siłach drogą lądową, co wiązało się z podjęciem długotrwałej podróży, często bezdrożami, dla sporej części z nich mogła oznaczać niechybną śmierć.

Kapitan Mason miał jednak silną motywację, aby zabrać na pokład jak największą liczbę ludzi. Rząd, któremu zależało na jak najszybszym opróżnieniu obozów, suto bowiem płacił za ich transport – 5 dolarów za żołnierza, 10 dolarów za oficera – co było w tamtych czasach sporymi pieniędzmi. Chciwość dowódcy parowca, skądinąd uważanego za dobrego fachowca, stała się przyczyną tragedii.

Jeńcy nie byli jedynymi pasażerami *Sultany*. Oprócz nich na pokładzie znajdowało się około dziewięćdziesięciu pasażerów z „normalnymi” biletami. Poza tym była także oczywiście załoga i dwudziestu żołnierzy z 58. Regimentu Ohio, przydzielonych do ochrony statku.

Sultana wiozła również ładunek w postaci dwóch tysięcy beczek cukru, każda o wadze 1200 funtów. Do tego na po-



Tragedia Sultany miała miejsce 11 km na północ od Memphis.

kładzie znajdowało się sporo zwierząt hodowlanych. A najdziwniejszym „pasażerem” jednostki był wielki aligator trzymany w klatce, własność kapitana Masona, który traktował go jak osobistą maskotkę.

Parowiec, pomimo że został zbudowany zaledwie dwa lata wcześniej, był nie tylko przeciążony, ale i w złym stanie technicznym. Jeden z czterech kotłów wybrzuszył się i zaczął przeciekać. W tym momencie statek powinien pójść do poważanego remontu. Niestety, tak się nie stało.

W Vicksburgu prowizorycznie tylko naprawiono przeciek, przymocowując cienki kawałek blachy do miejsca, z którego sączyła się woda. Opóźniło to nieco wypłynięcie *Sultany* z portu, ale ostatecznie statek ruszył w górę Missisipi.

Tragedia o świcie

Warunki do żeglugi po Missisipi, wiosną 1865 roku, nie były najlepsze. Rzeka wylała tworząc rozlewiska o szerokości kilku kilometrów. Pływanie dodatkowo utrudniał wartki nurt. Przeciężona nad miarę ludźmi i ze zbyt małym balastem *Sultana*, zmuszona do halsowania pod prąd, mogła w każdej chwili przenieść się i zatonać.

Statek niepokojąco chwiał się na obie strony. Sytuację pogarszała... ludzka ciekawość. Zgromadzeni na pokładzie żołnierze przemieszczali się od jednej burty do drugiej, kiedy tylko zauważyli coś ciekawego na brzegu. Załoga musiała zmuszać ich do pozostawania na miejscu.

Ale był jeszcze jeden niebezpieczny i decydujący, jak się niebawem okazało, skutek chybotania się statku. Woda w kotłach przelewała się powodując gwałtowne wahania ciśnienia, co groziło wybuchem.

Sultana stała się jeszcze bardziej niestabilna, kiedy w Memphis rozładowano cukier, zmniejszając w ten sposób i tak

niedostateczny ciężar balastu. 26 kwietnia koło północy statek wyruszył w dalszą drogę. Dwie godziny później, około 11 kilometrów na północ od miasta, eksplodował załatany kocioł na sterburcie, a po nim dwa kolejne na śródokręciu.

To co się następnie wydarzyło, było przerażające. Wybuch zniszczył wnętrze statku wywołując gwałtowny pożar. Był tak wielki, że łuna widziana była aż w Memphis. W pierwszym momencie zginęli wszyscy, którzy znajdowali się w pobliżu kotłów, wśród nich także kapitan Mason. Gorąca para straszliwie poparzyła tych, którzy przeżyli gehennę wybuchów. Kolejnych dopadły płomienie ognia.

Początkowo pożar rozprzestrzenił się na rufie, ale kiedy nie sterowany już przez nikogo statek powoli obrócił się z wiatrem, ogień zaczął parzyć także tych, którzy zgromadzili się na dziobie. Jakby tego było mało, na pokład zwałił się jeden z dwóch olbrzymich kominów statku zabijając kolejne osoby.

Sytuacja tych, którzy znaleźli się w lodowatej o tej porze roku wodzie Missisipi, czy to na skutek wybuchu, czy uciekając od płomieni, nie była wcale lepsza niż ludzi pozostałych na pokładzie. Wycieńczeni i chorzy żołnierze zwyczajnie nie mieli sił, aby długo utrzymać się na powierzchni. „Woda zdawała się być jedną zbitą masą ludzi walczących z falami” - wspominał jeden z ocalałych z tragedii.

Rozbitkowie czepiali się więc czegokolwiek, aby tylko przetrwać do nadejścia pomocy. Do brzegu było zbyt daleko, żeby do niego płynąć. Jeden z żołnierzy – szeregowiec William Lugenbeal – uratował się zrzucając w wodę skrzynię, w której trzymany był aligator kapitana Masona. Lugenbeal musiał go przedtem zabić przebijając na wylot bagnetem.

Około godziny 3, 27 kwietnia 1865 roku, a więc godzinę po pierwszym wybuchu na *Sultanie*, na miejscu tragedii

pojawił się parowiec *Boston II*. Uratował 150 rozbitków. Więcej nie mógł zabrać na pokład. Następnie, co pary w kotłach, ruszył do Memphis, aby zawiadomić o dramacie.

Tam już wiadano o katastrofie. Powiadomił ich szeregowiec Wesley Lee, którego wybuch wyrzucił do wody, a prąd zniósł aż do miasta. Półprzytomnego, ledwo żywego żołnierza wyłowiła z rzeki straż nocna patrolująca jeden z wałów przeciwpowodziowych.

Na pomoc rozbitkom ruszyły liczne, mniejsze jednostki. W sumie udało się uratować 786 osób (około 200 z nich zmarło później w szpitalach na skutek doznanych obrażeń). 40 pasażerów *Sultany* uratowało się pływając wokół statku, a kiedy jego kadłub przestał się palić, wdrapali się na to, co z niego zostało. Szczątki *Sultany* ostatecznie zdryfowały niedaleko miejsca tragedii i zatонуły.

Odnaleziony po latach

Ponieważ nie wiadomo dokładnie, ile osób znajdowało się feralnego dnia na pokładzie *Stulany*, trudno także ustalić ostateczną liczbę ofiar. Oficjalnie przyjmuje się, że w wyniku katastrofy śmierć poniosło 1547 osób, ale mogło być ich na-

wet o kilkaset więcej. To mniej więcej tyle, ile na legendarnym *Titanicu*, dlatego lubiący porównania Amerykanie nazywają czasami *Sultane* „*Titanicem Missisipi*”.

Przeprowadzono trzy oficjalne śledztwa w sprawie zatonięcia parowca. Początkowo podejrzewano, że na *Sultanie* doszło do zamachu. Na pokładzie miała wybuchnąć konfederacka bomba ukryta w ładunku węgla. Po dokładniejszych analizach i przesłuchaniach świadków odrzucono jednak tę wersję, jako najmniej prawdopodobną.

Wskazano trzy, bardziej prozaiczne, przyczyny tragedii. Po pierwsze, źle zaprojektowane i niewłaściwie naprawione kotły statku. Po drugie, przeciążenie jednostki i po trzecie brak balastu. Według sądu odpowiedzialność za dramat ponosili: dowódca jednostki i osoby odpowiedzialne za zaokrętowanie żołnierzy. Nikt jednak nie trafił do więzienia. Ujawniono jedynie przy okazji mechanizmy korupcyjne, do jakich dochodziło przy transporcie jeńców.

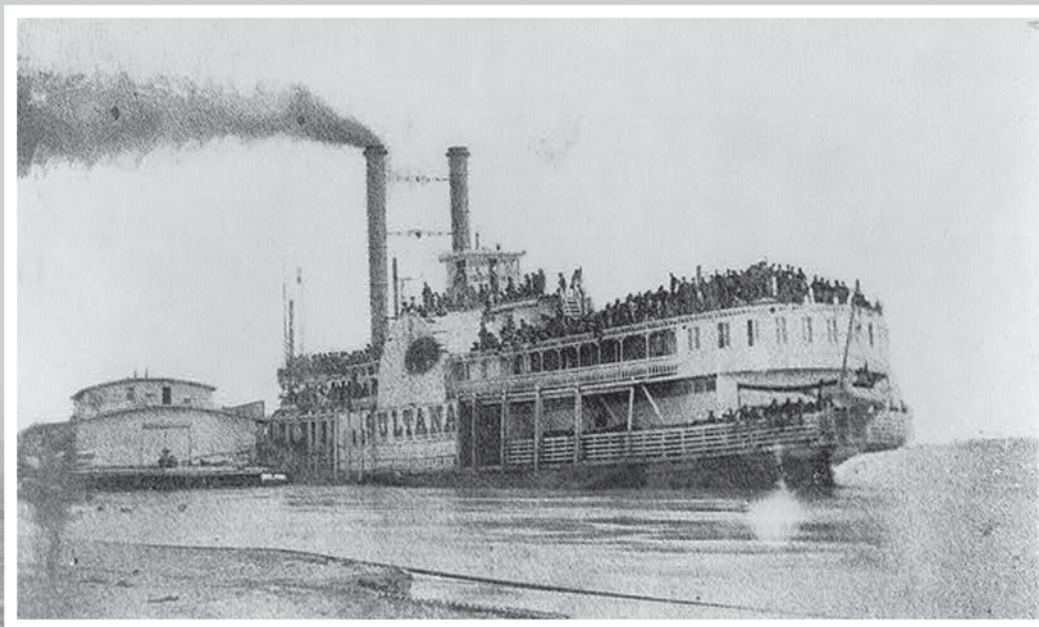
Wskazane na początku artykułu czynniki, słabe zainteresowanie mediów oraz nieefektywna praca wymiaru sprawiedliwości spowodowały, że zatonięcie *Sultany*, przez wiele lat, nie mogło przebić

się do powszechnej świadomości Amerykanów.

„*Tam w łonie Missisipi znaleźli swoje miejsce spoczynku. Nie ma dla nich żadnego kamienia czy tablicy z ich wyrytymi imionami, choćby anonimowej. (...) Kwiaty kładzie się na groby, na cmentarzach naszych zmarłych, ale nie ma ich dla mężczyzn, którzy poszli na dno wraz z Sultaną.*” – tak swój stosunek do tego faktu wyraził major Will McTeer, którego 213 podwładnych zginęło w katastrofie.

Dopiero kilkadziesiąt lat później zaczęto interesować się tragedią *Sultany*, badać ją i upamiętniać, choć nadal pozostaje mniej znana od innych wielkich katastrof. W 1982 roku zorganizowano wyprawę archeologiczną, której udało się odnaleźć to, co uznano za pozostałości po wraku *Sultany*. Znajdowały się pod polem, na którym uprawiana była wtedy soja, około dwóch kilometrów od obecnego koryta Missisipi.

Tomasz Falba



Fot. Wikipedia

Jedno z nielicznych zachowanych zdjęć Sultany. Co ciekawe, wykonane najprawdopodobniej w przeddzień katastrofy. Widać przeładunek statku.



No problem

Andrzej Perepeczko

Dzień był słoneczny i ciepły, a że nie miałem żadnych specjalnych planów czy zajęć, wybrałem się, jak przystało na statecznego emeryta, na spacer. Zaniósł mnie tym razem na sopockie molo, wypełnione w większości podobnymi do mnie. Takimi, co to nie mają nic od roboty, a na plażę i do kąpeli w wodach Bałtyku o co najmniej kilkanaście lat za późno.

Siedziałem tedy na ławeczce w zdecydowanie leniwej pozycji – co tu ukrywać – obserwowałem kręcących się ludzi w takt swoich bezmyślnych myśli.

W pewnym momencie zwróciły moją uwagę dwie młode dziewczyny, co zresztą nie jest niczym dziwnym, nawet w moim wieku. Dziewczyny były ładne, zgrabne i ubrane raczej oszczędnie. Zauważyłem ich bardzo krótkie spódniczki, ale przede wszystkim bawełniane, obcisłe bluzeczki. Może nie tyle bluzeczki, co prawda atrakcyjnie wypukłe w górnej części, ile identyczne napisy na obu.

Litery w „żarówiających” kolorach układały się w zachęcające dwa słowa:

NO PROBLEM...

• • •

Cała ta przygoda ze statkami pod obcą banderą zaczęła się dość atrakcyjnie, ciekawie i obiecująco. Co prawda najpierw było bardzo dużo biegania i załatwiania, a to ten papiererek, a to tamto pisemko, a to jeszcze czyjś podpis czy zezwolenie, w końcu jednak – o dziwo – zdążyłem na czas na lotnisko mając w kieszeni i paszport, i bilet, i umowę o pracę.

Lot też, choć nieco przydługi, przeszedł dość przyjemnie, głównie dzięki temu, że zmieniałem po drodze aż trzy linie

lotnicze, a w każdym samolocie było odmienne menu i inaczej ubrane stewardesy. Pod skrzydłami kolejnych maszyn przesuwały się początkowo zaśnieżone jeszcze pola Polski, potem z wolna zieleniejące doliny czeskie i austriackie, znowu śniegiem pokryte góry Jugosławii, białe budowle Akropolu, błękit Morza Śródziemnego, szaro-żółtawe piaski pustyni, ognie arabskich rafinerii i wreszcie samolot zatoczył koło nad ludzkim mrowiskiem Bombaju.

Tu od razu na lotnisku uderzył mnie jak obuchem upał. Poczułem się przez moment jak wielkanocny mazurek tuż po wsadzeniu do piekarnika. Potem był przejazd przez cały Bombaj taksówką w szaleńczym tempie i z takim lekceważeniem przez kierowcę wszelkich przepisów, że całkowicie zapomniałem o upale.

A potem był STATEK!

Na kadłubie tamtego statku można było się doszukać co najmniej kilku kolorów farb, którymi ongiś go pokrywano. Jedną spod drugiej wylażyły kwieciste plamy, tworząc jedyną w swoim rodzaju, może nawet i ciekawą dla oka mozaikę. Oczywiście nie dla oka marynarza, a już tym bardziej oka potencjalnego członka załogi wielokolorowego grata.

Przyznam, że w pierwszej chwili, stojąc z żeglarskim workiem na kei w bombajskim porcie, zawahałem się, czy przypadkiem nie cofnąć się od razu i przerwać na samym początku tej całej eskapady, ale sytuacja moja nie była wcale taka prosta. Przede wszystkim ciążył mi podpisany już, co prawda nieco w ciemno, kontrakt na ileś tam miesięcy. Po drugie – do domu było jednak cholernie daleko, a bilety lotnicze wcale nie należą tu do tanich. Po trzecie – płaca na tym gracie wcale nie była niska, szczególnie na peerelowskie przeliczniki.

Trudno, pomyślałem z westchnieniem rezygnacji i zacząłem wspinać się na stromy trap, niezabezpieczony żadną poręczą.

Na zardzewiałym i brudnym pokładzie, lepkiem od jakichś smarów niewiadomego pochodzenia, przywitało mnie olbrzymie, całkiem czarne na gębie chłopisko, o posturze i urodzie dobrze wyrosniętego hipopotama.

- Hallo, sir - zawołał i nawet się przy tym uśmiechnął, ukazując olśniewającą biel wielkich zębów i przeraźliwie nagą różowość języka.

- Hallo - odparłem z pewnym trudem, zeskakując z przerdzewiałego trapu na zapaskudzony pokład i spytałem o kapitana tego wspaniałego pudła.

Wachtowy marynarz, okazało się potem, że czarny hipopotam pełnił wachtę na pokładzie – wskazał mi niskiego, grubego, niezwykle mocno owłosionego osobnika, ubranego jedynie w dość brudne i mocno obszarpane spodnie.

Kapitan, rozwalony na leżaku i popijający czarną jak smoła kawę z maleńkiej filiżanki, niezbyt się przejmował moim przybiciem.

- OK! – mruknął pod nosem i skierował mnie na rufę, do drugiego mechanika, którego miałem zmieniać na statku.

Z tą zmianą to właściwie była dość skomplikowana i niezbyt wyraźna sprawa. Niby bowiem miałem zostać drugim mechanikiem, ale przez pierwsze dwa tygodnie, do końca postoju w Bombaju i potem na przelocie Bombaj – Singapur miałem płynąć jako trzeci mechanik, aby stopniowo poznać całą siłownię. Dopiero później obecny drugi miał wracać samolotem do ojczyzny, a ja miałem przejąć jego stanowisko, kabinę, obowiązki, no i oczywiście – jego płacę, co nie było najmniej ważne w tym całym biznesie.

Drugi mechanik statku nosił to samo imię co ja, podobne do moich wąsy i podobnej też był tuszy. Różniliśmy się jednakże narodowością i kolorem włosów, bo tamten Andrea był ciemnym brunetem, a ja wprost przeciwnie. A właściwie to różniło nas jeszcze usposobienie oraz stosunek do maszynowni statku.

Gdy po jakim takim rozlokowaniu się w kabinie, zaszedłem do siłowni właśnie w towarzystwie Andrei, doznałem kolejnego zaskoczenia. Byłem przygotowany – po wyglądzie zewnętrznym statku, pokładu i kabin na to, że maszynownia nie będzie o wiele lepsza. Jednak to, co ujrzałem, przeszło najgorsze oczekiwania.

W siłowni było jeszcze brudniej niż na pokładzie, choć wydawało się to niemożliwe. A jednak! Moje robocze, ale jesz-

cze zupełnie porządne buty dosłownie grzęzły w rozmaitych smarach, rozlanych beztrzesko tu i ówdzie. Poręcze konkurowały z płytami podłogi pod względem zaniedbania tak, że ręce po kilku minutach były dokładnie umorusane, jakbym co najmniej przez dwie doby nie wychodził z maszynowni.

Wewnątrz nawet nie było tak bardzo gorąco, tu i ówdzie panowały silne przeciągi, kanały wentylacyjne bowiem były na wskroś przerdzewiałe i nadmuchiwanym powietrzem hulało sobie zupełnie beztrzesko i zupełnie niezgodnie z życzeniami konstruktora sprzed przeszło dwudziestu lat. Z pordzewiałych rurociągów lały się w dół to woda, to olej, to znów paliwo, w zależności od tego, w którym się miejscu stało.

- Nie pozalewa wam silników elektrycznych? - spytałem Andreę, gdy dokumentnie przemoczony i zabrudzony przyszedłem jako tako do siebie.

- NO PROBLEM - odkrzyknął beztrzeskim tonem w hałasie panującym w siłowni. I szerokim, zapraszającym niemal gestem dłoni pokazał mi silniki elektryczne poprzykrywane przezroczystą folią tak, że cały dół siłowni podobny był do grządek ogrodnika wczesną wiosną. Porównanie to jednak krzywdzące jest dla ogrodnika, tutaj bowiem zamiast słońca, z rzadka tylko jarzyły się zabrudzone żarówki, a zamiast ożywczego powietrza hulały zwariowane prądy wiejące z dziurawych przewodów i roznosiły po całej siłowni bukiet zapachów złożony ze spalin, ropy, oleju i licho wie jeszcze czego.

Druga rzecz, która od razu mi się rzuciła w oczy, to fakt, że co najmniej połowa zaworów nie miała kółek do manipulowania nimi.

- Jak wy tu zamykacie i otwieracie te zawory? - usiłowałem przekrzyknąć hałas, rżężącej w pobliżu pompy.

- NO PROBLEM - roześmiał się znowu szeroko mój Andrea i wyciągnął z tylnej kieszeni przetłuszczonego na wylot kombinizonu szwedzki klucz. Chcąc mi widocznie zademonstrować działanie tego dość uniwersalnego narzędzia, podszedł do pierwszego z brzegu zaworu, oczywiście też bez kółka i zaczął zakręcać. Jednakże źle chyba wybrał obiekt demonstracji, ten zawór bowiem nie posiadał nawet kwadratowej końcówki na trzonie, z powodu totalnego niemal zużycia i żadnym kluczem, w żaden sposób nie można go było obrócić nawet odrobinę. Ni w lewo, ni w prawo.

Stałem tak i patrzyłem coraz bardziej zaszokowany i z lekka nawet przerażony, ale mój Andrea wcale nie wydawał się zaskoczony, ani tym bardziej zdetonowany.



- NO PROBLEM - powiedział i z drugiej kieszeni wyciągnął tak zwaną „żabkę” do dokręcania rur. Złapał nią oporny trzon zaworu, ścisnął aż poleciały mosiężne wióry i... zakręcił nawet dość szybko otwarty zawór.

W tym samym momencie pracująca obok pompa zaczęła jeszcze donośniej hałasować, a z obu jej dławic trysnęły strumienie wody oblewając nas obu dokumentnie.

- NO PROBLEM! - roześmiał się Andrea widząc moją minę i jeszcze szybciej odkręcił zawór, który przed chwileczką dopiero co zamknął.

Rzeczywiście, z dławic pompy woda ciekła już tylko niewielkimi strumykami, a i sama pompa zaczęła jakby trochę mniej hałasować.

Mijał powoli czas. Jakimś niepojętym cudem udało się ostatnią jeszcze jako tako pracującą pompą oddać prawie do końca ładunek na ląd. Potem z kolei udało się, do dziś nie wiem jak, napompować powietrze do butli jedyną, wciąż mocno kulejącą sprężarką i – co już graniczyło nieomal z konszachdami z jakimiś nieczystymi siłami – silnik główny wystartował wśród dymu spalin oraz salw zaworów bezpieczeństwa.

Ruszyliśmy w rejs.

Przez następne kilka dni, od Bombaju do Singapuru nie raz jeszcze i nie dwa słyszałem od Andrei jego sakramentalne NO PROBLEM. Tak było, gdy rozleciała się na kawałki turbinka jednego z palników na kotle pomocniczym. Po prostu odtąd paliły się tylko dwa palniki, zamiast normalnie trzech, a że kocioł na tym dość mocno cierpiał, tym gorzej dla kotła. Tak było, gdy nawaliła pompa podająca przecieki z chłodzenia tłoków do zbiornika kompensacyjnego. Po prostu Andrea odkręcił z fundamentów, a właściwie odpalił, bo odkręcić się absolutnie żadna chyba nakrętka na tym statku nie dała – podobną pompę hydroforową i przeniósł ją na miejsce tej, która bezapelacyjnie nawaliła.

A że wyłączony został tym samym hydrofor wody słonej?

- NO PROBLEM!

Po pierwsze i tak już połowa ubikacji na statku była całkowicie odcięta od systemu wody sanitarnej, z bardzo zresztą prozaicznego powodu... braku rur, które całkowicie już przerdzewiały dobre parę lat temu. A po drugie... przecież równie dobrze można ubikację spłukać kubelkiem wody słodkiej.

Że przy tym rośnie zużycie wody słodkiej na statku?

- NO PROBLEM!

Można przecież do jednego ze zbiorników ładunkowych wziąć nawet bardzo dużo wody słodkiej.

Że ta woda kosztuje, to zmartwienie właściciela statku, a że śmierdzieć będzie resztkami ładunku?

- NO PROBLEM!

Gdzie jest powiedziane, że trzeba wachać wodę, a surowej i tak nikt nie pije. A w kawie, jak się doda dużo cukru, nie czuć.

I tak dalej... i tak dalej.

Na każdą awarię, których zresztą nie brakowało, mój czarnowłosy, pyzaty, zawsze uśmiechnięty i zawsze zadowolony z siebie Andrea miał jedną, standardową odpowiedź:

- NO PROBLEM!

Tak jakoś udało nam się dojechać do singapurskiej redy. I tam, myślałem, w końcu uda się zobaczyć jak Andrea się zamłamie. Tam właśnie bowiem, już podczas ostatnich manewrów przy dobijaniu do nabrzeża, rozleciała się w naszych oczach ostatnia pompa, która służyła do chłodzenia silnika głównego. Tej już nie dało się, przynajmniej według moich wiadomości,

niczym zastąpić. A bez niej silnik główny był też zupełnie do niczego.

Kiedy więc na moich i Andrei oczach pompa rozkraczyła się ostatecznie i dokumentnie, spojrzalem wymownie na drugiego mechanika z cichą nadzieją, że nareszcie teraz usłyszę od niego coś innego, niż sakramentalne: NO PROBLEM.

I rzeczywiście, Andrea stanął nad kawałkami rozwalonej pompy, które na szczęście nikogo nie poraniły w maszynowni i podrapał się w gęstą, kędzierzawą, czarną jak smoła czuprynę.

No, teraz mam cię bratku – pomyślałem z mściwą satysfakcją. Nieważne było dla mnie w tej chwili, że – bądź co bądź – awaria jest poważna, że naprawdę nie wiadomo co dalej z tym zrobić i takie różne inne rzeczy. Istotne było w tej chwili to, że wreszcie, przynajmniej moim zdaniem, Andrea MUSIAŁ SKAPITULOWAĆ!

Jakież jednak było moje zdziwienie i zaskoczenie, gdy po kilkunastu zaledwie sekundach zatroskanego medytowania i skrobania się w głowę, okrągłe oblicze Andrei rozjaśnił szeroki uśmiech, wyraźnie widoczny nawet tu, w bladym świetle jedynej sparszywiającej żarówki, wiszącej na obdartym, niemal gołym kablu. I nagle, zupełnie niespodziewanie Andrea powiedział:

- NO PROBLEM!

- Jak to? - zdołałem wyjąkać głęboko wzburzony. - Co teraz zrobisz?

- Ja? - zapytał z jeszcze szerszym uśmiechem Andrea. - THIS IS NO MY PROBLEM, THIS IS YOUR PROBLEM! Bo ja już jutro schodzę ze statku i lecę samolotem do Grecji. A od jutro Ty jesteś DRUGIM MECHANIKIEM na tym statku!

• • •

Nowy trzeci mechanik, młody chłopak, który przyleciał do Singapuru z bardzo daleka, gdy wszedł po raz pierwszy do naszej siłowni, był wyraźnie zdetonowany, żeby nie powiedzieć, przerażony. W pewnym momencie zapytał mnie czy tę siłownię można w ogóle uruchomić?

- NO PROBLEM! - usłyszał ode mnie w odpowiedzi.

I pewno miał tak samo zdziwioną i pełną niedowierzania minę, jak ja przed niespełna dwoma tygodniami.

• • •

W czasie moich wspominków sprzed lat... mniejsza o to sprzed ilu, do dwóch dziewczyn z napisami NO PROBLEM na apetycznych wypukłościach obcisłych bluzeczek podeszło dwóch młodych opalonych chłopców.

- Pójdziemy na dyskotekę? - zapytali.

- NO PROBLEM! - roześmiały się równocześnie.

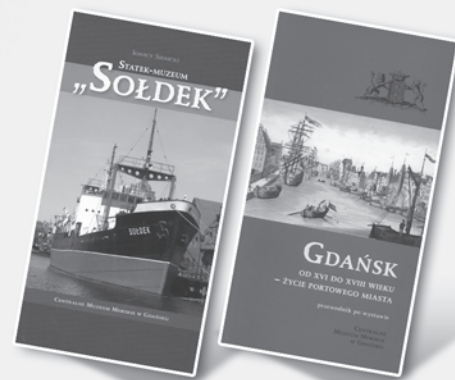
• • •

W moim spojrzeniu można było chyba wyczytać swego rodzaju zawiść. Nic zresztą dziwnego. Chłopcy byli ze trzy razy młodszy ode mnie.

• • •

Część powyższej opowieści jest fragmentem mojej książki p.t. „Pana Jędrusia wyprawa po zielone runo”, wydanej w roku 1989 a więc już 20 lat temu, a opisującej wydarzenia z roku 1980, a więc sprzed trzydziestu lat na statku... mniejsza o nazwę.)

Urok dwudziestolecia i nie tylko



„Armia marszałka Śmigłego. Idea rozbudowy Wojska Polskiego 1935-1939” Tymoteusza Pawłowskiego, wydana przez wydawnictwo Rytm, to nie jest książka ściśle marynistyczna. Zaledwie jedną dziesiątą publikacji zajmują rozważania dotyczące Marynarki Wojennej. Dlaczego więc prezentuję ją w tym wydaniu „Morza książek”? Powód jest prosty. Te czterdzieści stron, według mnie, waży więcej niż niejedna z wydanych ostatnimi czasy marynistycznych monografii.

Pawłowski szczegółowo opisuje projekty modernizacji Wojska Polskiego we wskazanym w podtytule okresie, a także sam przebieg tego procesu. Robi to z rozbiciem na poszczególne rodzaje sił zbrojnych, w tym także flotę wojenną. Już sam fakt odnotowania i oddania należytego honoru Marynarce Wojennej, w tego rodzaju opracowaniach wcale nieczęsty, zasługuje na uwagę.

Na dodatek, ponieważ autor nie zajmuje się marynistyką, ogląda MW „świeżym okiem”, co pozwala nieraz zobaczyć więcej. To trochę tak jak z dziurą w jezdni, która została zrobiona dwadzieścia lat temu i nikt jej do tej pory nie załatał. Dla mieszkających obok, jest stałym elementem otaczającej rzeczywistości. Nowego lokatora będzie dziwić i drażnić.

Książka Pawłowskiego daje możliwość zobaczenia Marynarki Wojennej nie

jako bytu samego w sobie, ale elementu pewnej układanki, w całości polskich Sił Zbrojnych. Autor bardzo wysoko ocenia ten element. *„Rozbudowa floty jest najlepszym przykładem świadomego, celowego, oszczędnego, a przede wszystkim konsekwentnego procesu decyzyjnego”* - pisze we wstępie.

Można się oczywiście nie zgodzić z takim sądem. Nie można jednak nie docenić jego wartości. Pawłowski jest jednym z nielicznych, którzy publicznie i otwarcie wyrazili swój pogląd na temat polskiej floty wojennej II RP. To paradoks, że choć ukazuje się sporo książek na ten temat, w niewielu znaleźć można jakiegokolwiek oceny tego okresu. Mamy zestawienia, statystyki i dane. Nie mamy sądów.

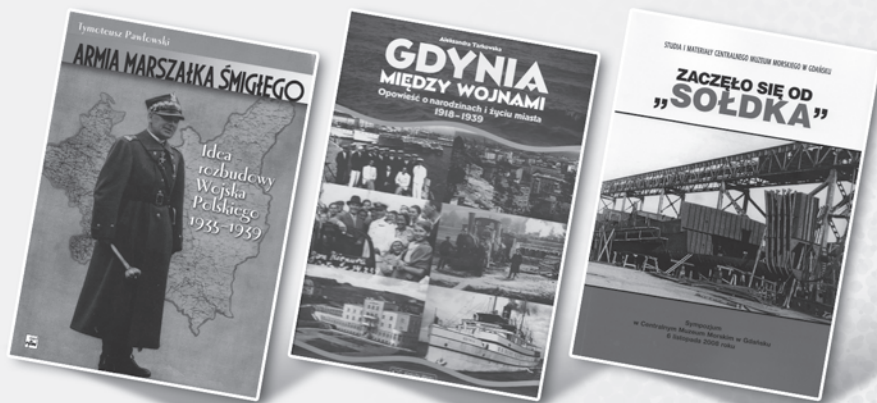
Już to co wyżej, wystarczy, aby zachęcić pasjonatów marynistyki do sięgnięcia po tę pozycję. Ale jest coś więcej. Pawłowski udowadnia w swojej książce, że Polska Marynarka Wojenna przed drugą wojną światową przygotowywana była do wojny przede wszystkim ze Związkiem Radzieckim. Niby wiadomo, że tak było, ale jakoś nie widać tego w rodzimych „produkcjach” marynistycznych, gdzie nasza flota wojenna ciągle odnieszona jest do niemieckiej. Autor „Armii marszałka Śmigłego” słusznie uważa to za dziedzictwo PRL-owskiej propagandy. I chwala mu za to przypomnienie!

Takie postawienie sprawy wyjaśnia wiele, pozornie kontrowersyjnych, kwestii, takich jak choćby budowa stawiacza min *Gryf*. Do dzisiaj pokutuje przekonanie, że nie bardzo wiadomo, do czego taka jednostka była potrzebna polskiej flocie wojennej. Pawłowski wyjaśnia, że *Gryf* miał w czasie wojny tylko jeden rejs do wykonania. *„Stawiacz min miał – w razie wojny z ZSRS – zaminować wyjście z Zatoki Fińskiej”* - pisze. Temu zadaniu podporządkowane były jego warunki techniczne. I trzeba o tym pamiętać dyskutując nad przydatnością okrętu.

Dla wielu miłośników dziejów Polskiej Marynarki Wojennej tezy autora „Armii marszałka Śmigłego” będą zapewne zaskoczeniem. Z jego książką koniecznie trzeba się zapoznać. Choćby po to, aby zaskoczenie zamienić w wiedzę. Gorąco ją polecam.

Pozostając w klimacie dwudziestolecia międzywojennego chciałbym także wspomnieć o „**Gdyni między wojnami. Opowieści o narodzinach i życiu miasta 1918-1939**” autorstwa Aleksandry Tarnowskiej, wydanej przez wydawnictwo Księży Młyn. Przyznam, że byłem niezwykle ciekawy tej publikacji. Jestem mieszkańcem Gdyni, przeczytałem wiele bardzo dobrych prac poświęconych jej historii i niewiele jest mnie w stanie w tym temacie zaskoczyć. Większość została jednak wydana w Gdyni, tymczasem książka Tarnowskiej to „produkcja” wydawnictwa z Łodzi.

Okazało się, że nie ma to większego znaczenia. „Gdynia między wojnami” wytrzymuje konkurencję z innymi tego rodzaju publikacjami. Opisuje powstanie i rozwój miasta z „morza i marzeń”, „najpiękniejszej córy II RP”, jak przed wojną nazywano Gdynię, „najbardziej morskie polskie miasto”. To prawda, że w tym okresie wszystko tam kręciło się wokół morza. I dobrze, że autorka nie traci tej perspektywy. Można więc przeczytać o porcie, ludziach którzy go zaprojektowali





wali i zbudowali, o armatorach, statkach, rybakach, Marynarce Wojennej, a nawet plażach. Cenne jest też to, że Tarkowska nie zrezygnowała z takich tematów jak choćby przestępczość w przedwojennej Gdyni. Dzięki temu jej praca nie jest tylko przesłodzoną laurką dla miasta.

Podkreślić należy także staranną pracę edytorską. W książce zamieszczono dosłownie kilka setek zdjęć przedwojennej Gdyni, co czyni jej lekturę jeszcze przyjemniejszą. Jakby tego było mało, do książki dodana została płytka VCD z fragmentami międzywojennych kronik filmowych dotyczących miasta, a także reprint planu Gdyni z 1936 roku. Zapewniam, że wyposażona w dodatkowe gadżety „Gdynia między wojnami” będzie stanowić ozdobę domowej biblioteczki nie tylko obecnych mieszkańców tego miasta, ale także wszystkich zainteresowanych polskimi sprawami morskimi.

Taką ozdobą będzie też na pewno kolejna książka wybitnego znawcy dziejów polskiej floty handlowej Jerzego Drzemczewskiego zatytułowana „**Legenda Batorego w fotografii**” wydana przez Pomorską Oficynę Wydawniczo-Reklamową Porta Mare (jako 34 tom znanej serii wydawniczej „Księgi Floty Ojczyzny”).

To przetykany niezliczoną ilością zdjęć album, ukazujący dzieje najsłynniejszego polskiego statku pasażerskiego. Jak sam autor (współpracujący także z „*Naszym MORZEM*”) przyznaje, pozycja stanowi pokłosie poprzedniej, wydanej cztery lata temu pracy „*Transatlantyki polskie*”, w której wykorzystał niewielką tylko część zgromadzonych fotografii *Batorego*.

Wyszło, jak zwykle u Drzemczewskiego, znakomicie. Nic dodać, nic ująć. Ze szczególną ciekawością oglądałem przedwojenne i wojenne fotografie „królewskiego” transatlantyka. Ale nie tylko. Wielkie brawa należą się autorowi za opis statkowego życia z lat czterdziestych i pięćdziesiątych. Dla mnie interesujący był zwsz-

acza amerykański bojkot *Batorego* i sprawa ucieczki ze statku jego kapitana Jana Ćwiklińskiego, który „wybrał wolność” prosząc o azyl polityczny w Wielkiej Brytanii. Sprawy te są wciąż jeszcze mało znane.

Zostając przy latach czterdziestych, chciałbym także zaanonsować dwie niewielkie książeczki poświęcone statkowi-muzeum *Soldek*, cumującemu w Gdańsku. Jak powszechnie wiadomo, był to pierwszy oddany do eksploatacji w historii polskiego przemysłu stoczniowego statek pełnomorski, który został zaprojektowany przez zespół polskich konstruktorów. Zbudowaną w Stoczni Gdańskiej jednostkę zwodowano w 1948 roku. W ubiegłym roku minęła 60 rocznica pierwszego rejsu *Soldka*.

O jego dziejach, a także o współczesności jako statku-muzeum opowiada książka wydana przez Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, autorstwa Ignacego Sielickiego, pod tytułem „**Statek-muzeum Soldek**”. Także o nim mówi praca „**Zaczął się od Soldka**”, wydana również przez CMM w Gdańsku. Zawiera materiały z sympozjum, które odbyło się w muzeum w listopadzie ubiegłego roku. Szczególnie godny uwagi jest artykuł Leonarda Wieliczko „Stan techniczny statku-muzeum *Soldek*”, który kończy się następującą konkluzją: „(...) stan tech-

niczny statku wymaga natychmiastowego remontu w stoczni. Remonty bieżące i konserwację załoga wykonuje we własnym zakresie, jednak jest on ograniczony ze względu na miejsce postoju statku oraz przepisy o ochronie środowiska i BHP”.

Na zakończenie mam też coś dla miłośników historii nieco dawniejszej niż dwudziestowieczna. Podobnie jak dwie poprzednie książki, także i ta wydana została nakładem Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Chodzi o pracę „**Gdańsk od XVI do XVIII wieku – życie portowego miasta**”. Choć jest to przewodnik po wystawie pod redakcją Wojciecha Ronowskiego i Anny Ciemięskiej, to jednak polecam ją wszystkim zainteresowanym dziejami polskich związków z morzem.

Publikacja, w sposób jasny i przystępny, pokazuje jak wyglądało życie w grodzie nad Motławą w okresie, kiedy był on autentycznym morskim oknem na świat Rzeczypospolitej. Może stanowić wstęp do głębszego zainteresowania się tą tematyką, albo zwięzłe podsumowanie, do którego zaglądamy, aby przypomnieć sobie jakiś zapomniany szczegół, związany np. z techniką przeładunku stosowaną w dawnych portach.

Tomasz Falba

Książki za darmo!

„*Nasze MORZE*” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Dzięki uprzejmości Fundacji i Instytutu Marka Kamińskiego, tym którzy (**ale od godz. 12, 25 lutego!**) skontaktują się z nami przed innymi, prześlemy książkę „*Dotykanie świata Marka Kamińskiego*” (mamy 4 egzemplarze) i kalendarze „*Marek Kamiński. Obrazy natury. 2010*” (mamy 5 egzemplarzy). Pierwsza pozycja to niezwykle wywiad-rzeka, jakiego najsłynniejszy polski polarnik udzielił Markowi Szymańskiemu. Kamiński opowiada o swoich podróżach i wyczynach z nutką filozoficznej zadumy. Druga publikacja to kalendarz ścienny z pięknymi zdjęciami dzikiej przyrody i nie tylko.



Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata:



Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:

Nr rachunku odbiorcy:

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota:

Zleceniodawca:



Oplata:

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku zleceniodawcy: _____

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Nazwa odbiorcy cd:

UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:

5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta:

Kwota:

W P P L N

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata:



Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

PRENUMERATA KRAJOWA

- Prenumerata roczna: **106,80 PLN (36 €)***
- Prenumerata półroczna: **59,40 PLN (19,80 €)***
- Prenumerata kwartalna: **32,70 PLN (12 €)***

PRENUMERATA ZAGRANICZNA

- Prenumerata roczna: **210 PLN (70,80 €)***
- Prenumerata półroczna: **111 PLN (37,80 €)***
- Prenumerata kwartalna: **58,50 PLN (19,50 €)***

Od numeru / 10 × Ilość egz.

Od numeru / 10 × Ilość egz.

* Prenumerata plus koszt przesyłki ekonomicznej.

**Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.**

Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....
Własnoręczny podpis



POMÓŻ UKOIĆ BÓL

Przeznacz 1% Fundacji Hospicyjnej

KRS 0000201002

www.hospicja.pl



FUNDACJA HOSPICYJNA

Hospicjum  to też Życie

Hamburski shipspotting II

Jednym z miejsc, które ze względu na panujący tam duży ruch statków daje szansę na „fotograficzne polowanie” według klucza zgodnego z zainteresowaniami *shiplovera* czy *spottera*, jest Hamburg. Oto wypatrzone w tym porcie *polonica*. Zyskują na archiwalnej i hobbystycznej wartości, wobec upadku dwóch dużych polskich stocznii...

Prezentujemy dwa statki ze stoczni szczecińskiej, której już nie ma oraz jeden z gdańskiej, która istnieje, ale niestety, w ostatnich kilku latach nie przekazała do eksploatacji żadnego statku własnego projektu, ani żadnego w pełni wyposażonego. Semikontenerowiec pochodzi z czasów produkcyjno-statystycznej świetności SG - wtedy im. Lenina.

Pierwsze z dzieł Stoczni Szczecińskiej było kiedyś we flocie PŻM, drugie - holownik *Tumak* - został tak ochrzczony w 1994 roku, gdy zakupiono go dla spółki Polskiego Ratownictwa Okrętowego PRO-Tank, która zamierzała eksploatować jednostkę przy obsłudze dużych zbiornikowców w gdańskim Porcie Północnym.

ex Iran Baghaei (*Kijea*, *ex Iran Baghaei*, *ex Ydra*, *ex Almas*, *ex Tannenbels*, *ex Stratherrol*; IMO 7502734), drobnicowiec wielozadaniowy (semikontenerowiec) o nośności 17 947 t, zbudowany w Stoczni Gdańskiej w 1979 roku jako *Stratherrol* (B466/05) dla słynnego brytyjskiego armatora P&O; na zdjęciu w barwach irańskiego armatora Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) w 2006 roku; złomowany w 2009 roku w Indiach.



Fot. Piotr B. Słoneczak

Deltuva (*ex Clipper Eagle*, IMO 8908832), masowiec udźwigowiony o nośności 16 906 t, zbudowany dla spółki PŻM - Polclip przez Stocznnię Szczecińską (nr budowy B570/01) w 1994 roku, obecnie należący do litewskiego armatora AB „Lietuvos Juru Laivininkyste” - LjL (Lithuanian Shipping Co) i eksploatowany przez operatora z Holandii - Onego Shipping & Chartering BV.



Fot. Adam Wozniczka

Tumak (*ex Germania*; IMO 8521127), zbud. w 1987 roku, długość całkowita 27,58 m, GT 245, moc napędu głównego 2370 kW (3222 KM), uciąg na palu 40 T. Pierwszy w polskim porcie holownik - „traktor” z pędnikami azymutalnymi i zarazem najnowocześniejszy wówczas holownik polskiego operatora. Pływa do dziś w Hamburgu, pod „polską” nazwą, w barwach holenderskiej grupy armatorskiej Kotug.



Fot. Adam Wozniczka