

JAK URATOWAŁEM *BATOREGO*

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 3 (51) marzec 2010
NR INDEKSU 211214

**Włocławek, statek polskiego armatora
wycarterowany przez Kanadyjskie
Siły Zbrojne, został zatrudniony
podczas akcji pomocy dla Haiti.**



**The Maritime Worker,
dodatek dla marynarzy,
teraz w „Naszym MORZU”!**



Czas łamania lodów



Czy Utopia popłynie?

NA RATUNEK

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

www.naszemorze.com.pl

Nr 3 (51) Rok V
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,
Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski
tel. (58) 307 12 49
grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 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 Bierdgarski, 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 „Naszym Morzu”
i „The Maritime Worker”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 3000 egz.

W poszukiwaniu czynnika minimum

Zorganizowana w Senacie RP w Warszawie 25 lutego br. konferencja pod nazwą „Morze Bałtyckie, rzeki – szansą rozwoju Polski”, z okazji 90-lecia powrotu Polski nad Bałtyk, miała być w zamierzeniu optymistyczna. Sukcesem było to, że się odbyła i za to należą się słowa uznania. Mówiono na niej jednak głównie o przeszłości. Nad salą unosił się duch Eugeniusza Kwiatkowskiego, ministra przemysłu i handlu, potem ministra skarbu i wicepremiera do spraw gospodarczych w rządzie Władysława Grabskiego, a po wojnie, w latach 1945-1948 delegata rządu do spraw wybrzeża.

Jak przypominał uczeń i biograf Kwiatkowskiego prof. Marian Marek Drozdowski z Polskiego Towarzystwa Historycznego, autor m.in. wydanego właśnie „Archiwum Morskiego Eugeniusza Kwiatkowskiego”, to Kwiatkowski postulował już w roku 1945 potrzebę rozwoju polskiej floty w oparciu o polski przemysł stoczniowy, stworzenie przebiegających przez Polskę połączeń tranzytowych Północ – Południe, a nawet przekopanie Mierzei Wiślanej (sic!). Ile z jego strategicznych zamierzeń zostało do dziś zrealizowanych?

Podczas konferencji o swoim dziadku mówiła także wnuczka Kwiatkowskiego, Julita Maciejewicz – Ryś. Najbardziej utkwiło mi w pamięci wyróżnienie trzech zasad ułożonych przez wielkiego chemika, które na własny użytek nazwałem „Trzema zasadami Kwiatkowskiego”. Pierwsza z nich mówi, że trzeba wiedzieć czego z czym nie łączyć, żeby nie wybuchło. Druga głosi, że każdy system, w tym także gospodarczy, to system naczyń połączonych. I wreszcie trzecia – szanse powodzenia procesu określa czynnik minimum.

Zwłaszcza ta ostatnia zasada jest interesująca. Bywa czasem nazywana zasadą czynnika ograniczającego, a nawiązuje do tzw. prawa Liebiga, niemieckiego chemika, który w 1840 roku sformułował zasadę, że wzrost i rozwój roślin uzależniony jest od tego składnika pokarmowego, którego względna koncentracja w podłożu (przy uwzględnieniu zapotrzebowania rośliny), w porównaniu z pozostałymi, jest najmniejsza, tj. znajduje się w minimum. Jeśli roślinie dostarczy się optymalną ilość pierwiastków mineralnych, z wyjątkiem jednego, to ten pierwiastek będzie ograniczał jej wzrost, a jego uzupełnienie spowoduje usunięcie czynnika limitującego.



Czy prawo Liebiga działa także w gospodarce, w tym morskiej? Jeżeli tak, to co jest w niej czynnikiem minimum, który ogranicza jej wzrost? Czy jest to czynnik ludzki, finansowy, polityczny, czy jeszcze inny? Trzy zasady Kwiatkowskiego tworzą łamigłówkę, która aż prosi się o rozwiązanie.

Jak mówił prof. Drozdowski, w latach 1924-25 w Polsce działało silne lobby morskie, tworzone przez intelektualistów. Dmowski, Piłsudski i Paderewski mimo różnic politycznych prezentowali jednolite stanowisko w kwestii dostępu Polski do morza. Dziś mamy to, co mamy. Wg danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie, obroty ładunkowe polskich portów w roku 2008 stanowiły 1,4 proc. obrotów głównych portów europejskich. Na 17 krajów byliśmy na 16 miejscu, za Rumunią i przed Irlandią. W ruchu pasażerskim w głównych portach Europy, który w 2008 r. wyniósł 264,5 mln osób, udział polskich portów stanowił 0,6 proc. Tu na 16 krajów byliśmy ostatni. To także dane z warszawskiej konferencji. Innych sobie oszczędźmy. Teraz czas na wnioski...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

W poszukiwaniu
czynnika minimum str. **3**

WYDARZENIA

Tęsknota za Kwiatkowskim str. **5**
Energia od morza str. **7**
Polski statek na ratunek str. **9**
Polscy rybacy
w oczach Szwedów str. **14**
Bez pośredników str. **16**

MORZE W LODZIE

Czas łamania lodów str. **18**

ROZMOWY MORZA

Co dalej, Akademio? str. **22**



22

Co dalej, Akademio?

- Mamy w kraju dwie wyższe uczelnie morskie, w Gdyni i Szczecinie. Czy to nie za dużo? Wcześniej jedna dostarczała kadry dla PŻM, druga dla PLO. A teraz?

- Gdyby nasi absolwenci nie mieli pracy, byłoby za dużo. Ale oni są na pniu rozrywani. W czasie praktyk zawodowych, które z zasady odbywają u obcych armatorów, zawierają umowy przedwstępne i po dyplomie mają natychmiast dobrze płatną pracę. Dwa i pół tysiąca euro miesięcznie plus wikt i opierunek to chyba niezła stawka dla świeżego absolwenta.

Lista Twardowskiego

38

Pracę Twardowskiego uznać należy za pionierską. To pierwsza próba „powszechnego spisu” zabytkowych jednostek pływających w Polsce.

- Mój spis zawiera sto czterdzieści pozycji - mówi Marek Twardowski. - Na pewno jednak nie udało mi się dotrzeć do wszystkich zabytkowych jednostek.

Stocznice ze złomu nie wyżyją str. **26**

Jak uratowałem *Batorego* str. **28**

MORZE LUKSUSU

Czy *Utopia* popłynie? str. **32**

ZABYTKI MORSKIE

Lista Twardowskiego str. **38**

MORSKI ŚWIAT

Uzbrojone kutry str. **41**

WSPÓŁCZESNA
TECHNIKA OKRĘTOWA

Vivax - pierwszy holownik
serii Sanmar Eskort 80 str. **45**

MORSKIE PROCESY

Czy ktoś nas uratuje? str. **49**

MORSKIE SKARBY

Pamiętki po doktorze str. **59**

MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Stilo str. **60**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Jak się wymienia dno? str. **64**

POCZTÓWKA Z MORZA

304 atakuje U-Booty str. **66**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej
gospodarce morskiej str. **74**

MORZE TAJEMNIC

Szaleństwo
Henry’ego Hudsona? str. **76**

MORZE OPOWIADAŃ

Mrówkojad str. **80**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **83**

32

Czy *Utopia* popłynie?

Statek ma być długi na 296 m i charakteryzować się tonażem pojemnościowym brutto (GT) rzędu 105 000. Ma być prawie dwa i pół razy większy od pływającego apartamentowca - *The World* (GT 43 524). Przestrzeń dla pasażerów podzielona zostanie na *Utopii* na dwa odseparowane obszary. W jednym zaplanowano prywatne apartamenty, w drugim - część „hotelową”, jak na tradycyjnym wycieczkowcu.

A w dodatku str. **85**

THE MARITIME WORKER

- 4 Marynarski rynek pracy 2009-2010
7 Analiza nowych regulacji podatkowych dla marynarzy pływających pod Banderą NIS
10 Ładunek na promie morskim
13 Ubezpieczenia amatorskie - Casco, cz. 8
16 Skonsolidowana Konwencja 2006 Międzynarodowej Organizacji Pracy cz. 2
19 Kwalifikacje w dziale mechanicznym

Zdjęcie na okładce:

Włocławek.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Morska konferencja w Senacie RP

Tęsknota za Kwiatkowskim

Debata na tematy morskie w polskim parlamencie nie odbywają się często. Organizatorzy konferencji pod nazwą „Morze Bałtyckie, rzeki – szansą rozwoju Polski”, z okazji 90-lecia powrotu Polski nad Bałtyk, która odbyła się pod koniec lutego w gmachu Senatu RP, zapewniali, że stanowią dowód coraz żywszego zainteresowania rządzących obecnym stanem rodzimej gospodarki morskiej. Więcej jednak mówiło się na konferencji o przeszłości. A najczęściej padało na niej nazwisko budowniczego Gdyni, Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Intelektualiści potrzebni

Wyznacznikiem zachwianych proporcji między wspomnieniami, a próbami analizy uzdrowienia obecnego kryzysu rodzimej gospodarki morskiej, był referat wiceprzewodniczącego Ligi Morskiej i Rzecznej, Wacława L. Kowalskiego, z detalami opisujący dzieje tej organizacji. Trwał dwa razy dłużej niż przeciętne wystąpienia pozostałych prelegentów i ograniczył się właściwie do przedstawie-

nia szczegółowego kalendarium działań Ligi w czasie jej 90-letniej historii.

Znaczenie ciekawsze, też o przeszłości, ale z postulatami odnoszącymi się do współczesności, było wystąpienie profesora Mariana Marka Drozdowskiego z Polskiego Towarzystwa Historycznego, autora m.in. wydanego właśnie „Archiwum Morskiego Eugeniusza Kwiatkowskiego”, o polityce morskiej w okresie II Rzeczypospolitej i PRL. Uczeń i biograf Kwiatkowskiego syntetycznie przedstawił historię morskiej biografii naszego kraju, akcentując najważniejsze wydarzenia, chociażby datę 23 września 1922 roku, gdy Sejm II RP podjął uchwałę o budowie polskiego portu w Gdyni. Jak powiedział prof. Drozdowski, swego rodzaju białą kartą w historii gospodarki morskiej są lata 1924-1925, kiedy polityką morską kierował minister przemysłu i handlu Józef Kiedroń, a premierem był Władysław Grabski.

- Co zawdzięczamy temu gabinetowi? - pytał profesor Drozdowski. - To, że czołówka naszych intelektualistów, na czele z Żeromskim, Reymontem, Świętochów-

skim i wieloma innymi, tworzyła lobbging morski. Chciałoby się mieć dzisiaj taką czołówkę...

- Szczególnie aktywną politykę morską nasze państwo prowadziło w latach 1926-1939 - kontynuował profesor. - Była ona zdominowana przez strategię gospodarki morskiej ministra przemysłu i handlu, potem ministra skarbu i wicepremiera do spraw gospodarczych, Eugeniusza Kwiatkowskiego. Dzięki Kwiatkowskiemu, w 1926 roku powstała Polska Żegluga Morska, a rok później Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe. Kwiatkowski rozbudował zaplecze naukowe gospodarki morskiej, powstało kilka instytutów morskich i rybackich. Z jego inicjatywy wyłoniły się zaczątki polskiego przemysłu stoczniowego, czyli spółka akcyjna Stocznia Gdynińska.

Kwiatkowski, wedle słów prof. Drozdowskiego, miał wizję uprawy morza jako istotnej części gospodarki narodowej, która uruchamia inne dziedziny gospodarki narodowej. Mówił, że tylko konsekwentna kontynuacja polityki morskiej przez kolejne lata, przyniesie jej powodzenie. Również po wojnie, w latach 1945-1948 jako delegat rządu do spraw wybrzeża odbudowywał, zagospodarowywał i rozwijał nasz morski potencjał.

- Jego tezą była myśl: *Jeżeli nie zagospodarujemy w pierwszym pokoleniu ziem odzyskanych, stracimy do nich moralne prawo* - mówił prof. Drozdowski. - Postulował też przekop Mierzei Wiślanej. Już w 1945 roku! Postulat ten nadal czeka na realizację, czekają też inne, wciąż aktualne: przedstawienie władzom

Sala Senatu RP była w czasie lutowej konferencji pełna.



państwowym i samorządowym olbrzymich zaniedbań w dziedzinie gospodarki morskiej i rzecznej w stosunku do wielkości krajów europejskich, czy też powołanie jednego urzędu odpowiedzialnego za gospodarkę morską i rzeczną, a nie rozdrobnienie decyzji w tych sprawach w kilku urzędach.

- Po osiemdziesięciu latach nie straciły na aktualności słowa Kwiatkowskiego wypowiedziane na *Darze Pomorza*: „*Polska bez własnego wybrzeża morskiego, bez własnej floty, nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy, dostępu do dobrobytu swoich obywateli.*” - zakończył prelekcję prof. Drozdowski.

Gdzie jest kapitał?

Eugeniusza Kwiatkowskiego wspominała też jego wnuczka, Julita Maciejewicz-Ryś, według której jedną z głównych przyczyn powodzenia działań jej dziadka było skupianie wokół siebie pasjonatów, którzy z zaangażowaniem i konsekwencją realizowali przygotowane, dobrze przemyślane, długofalowe przedsięwzięcia.

- Być może dobrze jest, kiedy takie plany przygotowuje chemik, bo właśnie nim z wykształcenia był dziadek - mówiła wnuczka wielkiego Polaka. - Wie, czego z czym nie wolno łączyć, bo wybuchnie. Wie, że każdy system, a zwłaszcza gospodarczy, jest systemem naczyń połączonych i nie można w jednym miejscu robić wielkiej rewolucji, żeby to gdzie indziej nie odbiło się boleśnie. Chemik działa rozważnie, myśli o wszelkich możliwych skutkach tego co zrobi. W związku z tym odnosi sukcesy.



- W okresie trzech powojennych lat wykonano w Polsce więcej prac inwestycyjnych, niż w całym okresie powojennym. Po 1948 roku niewiele się już działo - mówił dr Krzysztof Woś.



- Jedną z głównych przyczyn powodzenia działań dziadka, było skupianie wokół siebie pasjonatów, którzy z zaangażowaniem i konsekwencją realizowali przygotowane, dobrze przemyślane, długofalowe przedsięwzięcia - wspominała wnuczka Kwiatkowskiego Julita Maciejewicz-Ryś.

O tym, że potrzebna jest wizja gospodarki morskiej podobna do tej, jaką miał Eugeniusz Kwiatkowski, mówił też moderator dyskusji, przewodniczący senackiej Komisji Kultury i Środków Przekazu, Piotr Łukasz J. Andrzejewski, zwracając się do wnuczki inżyniera.

- Drogowskaz, który wytyczył pani dziadek, będzie wskazówką dla naszych dalszych działań.

O problemach współczesności, oczekiwaniach i potrzebach gospodarki morskiej, mówił z kolei prof. Jerzy Hajduk z Akademii Morskiej w Szczecinie. Mimo, że Europa stawia na morze, a około 40 proc. wymiany handlowej idzie drogą morską, w naszym kraju do tej pory nie było jakiegokolwiek planu zagospodarowania rodzimego morskiego potencjału.

- Upadły przedsiębiorstwa żeglugo-we, ostały się promowe - mówił prof. Hajduk. - Potrzebny jest kapitał, a nie ma u nas systemu zasilania armatorów kapitałem. W II RP zbudowano Gdynię, w PRL stworzono Port Północny. W okresie wolnej Polski mamy jedynie wizję gazoportu.

Zaniedbana jest także, jak wynikało z referatu dr. Krzysztofa Wośa z Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie, infrastruktura śródlądowych dróg wodnych.

- W Polsce mamy ponad 3600 kilometrów śródlądowych dróg wodnych. To 10 razy więcej niż w Austrii, dwa razy więcej niż w Belgii, dwa razy mniej niż w Niemczech i półtora razy mniej niż w Holandii. A przewozi się nimi dwa razy mniej ładunków niż w Austrii, sześć razy mniej niż w Belgii, aż 70 razy mniej niż w Niemczech i 40 razy mniej niż w Holandii. W okresie trzech powojennych lat wykonano w Polsce więcej prac inwestycyjnych, niż w całym okresie powojen-

nym. Po 1948 roku niewiele się już działo. Zamiast poprawiać warunki komunikacyjne, poprzez niekonsekwentne i chaotyczne działania, tylko je pogarszano.

Recepta

A jaka jest recepta na uzdrowienie rodzimej gospodarki morskiej? Według części dyskutantów i organizatorów konferencji - na przykład powołanie pozarządowego ciała doradczego pod nazwą Komisja Morska i Rzeczna, „*której zadaniem będzie przedstawianie i konsultowanie planów strategicznych i operacyjnych oraz formułowanie wniosków dla legislacji w sprawach morza, wód śródlądowych oraz polityki i gospodarki morskiej i wodnej.*”

Komisja już działa, zamierza wymóc opracowanie i wdrożenie Programu Rozwoju Gospodarki Morskiej, powiązanego ściśle z sektorami gospodarki wodnej (żegluga śródlądowa, ochrona przeciwpowodziowa, sanitarna, turystyka), sektorami energetycznymi, stoczniowymi, rybołówstwem, szkolnictwem, który powinien



- Eugeniusz Kwiatkowski miał wizję uprawy morza jako istotnej części gospodarki narodowej, która uruchamia inne dziedziny gospodarki - mówił podczas konferencji profesor Marian Marek Drozdowski.

przywrócić konkurencyjność polskiej gospodarki morskiej.

„*Należy odrobić wieloletnie zaniedbania oraz rozpocząć rozwój morskich i rzecznych sektorów gospodarki polskiej, mających szansę stać się „kołami napędowymi” w budowie nowoczesnej gospodarki, jak to było w okresie II Rzeczypospolitej Polskiej.*” - napisali członkowie Komisji Morskiej i Rzecznej.

**Tekst i zdjęcia:
Czesław Romanowski**

*Forum Okrętowe
obradowało w Gdańsku*



Energia od morza

Przewodniczący Forum Okrętowego Piotr Soyka (z prawej) został uhonorowany przez Centralne Muzeum Morskie za wieloletnie wsparcie i współpracę, pamiątkowym medalem wydanym na 50-lecie muzeum, przekazanym przez dyr. Jerzego Litwina.

W siedzibie Związku Pracodawców Forum Okrętowe w Gdańsku, 3 marca br. odbyło się Walne Zgromadzenie tej organizacji. W trakcie obrad zastanawiano się nad nowymi szansami dla polskiego przemysłu okrętowego.

Obrady prowadził przewodniczący Forum, Piotr Soyka, który nawiązał do poprzedniego spotkania w Bydgoszczy.

- Wtedy szukaliśmy nowych pomysłów na przetrwanie kryzysu w polskim przemyśle okrętowym i zgodziliśmy się, że powinniśmy opracować nowy, wspólny produkt, z którym polskie firmy mogłyby zawojować światowy rynek. Żeby nasz głos się liczył, musimy zmierzać do

tego, aby skupiać coraz więcej firm sektora okrętowego. Dlatego bardzo się cieszę, że zyskujemy nowych członków.

W trakcie spotkania do Forum Okrętowego przyjęto dwie nowe firmy – Deltamarin (polska spółka będąca przedstawicielem największego fińskiego biura konsultingowo - projektowego w branży morskiej) oraz Stocznię Marynarki Wojennej w Gdyni.

Szczecin obumiera

Uczestnicy dyskusji przyznali, że dotychczasowe przekształcenia na terenach dawnych stoczni - Gdynia i Szczecińskiej Nowej wnoszą dużo niepewności.

- Majątek Stoczni Szczecińskiej obumiera - mówił z goryczą Zbigniew Miodowski, prezes ZinkPower Sp. z o.o. - Zainteresowanie trzema pochylniami (wyceniono je na łączną kwotę 90 mln zł) jest żadne. Nie tak jak w Trójmieście. Na razie stoją tam 4 statki w rozsypce i nic się nie dzieje.

Zdaniem Miodowskiego, można by rozważyć pomysł przywrócenia szczecińskiej Porty Holding (obecnie w upadłości) na zasadzie zamiany jej statusu na



Jesteśmy za! – tak za wszystkimi uchwałami głosowali obecni na Walnym przedstawiciele firm Forum Okrętowego.

upadłość z możliwością zawarcia układu z wierzycielami. Na to oczywiście musiałby się zgodzić sąd. Dałoby to możliwość zagospodarowania 500 mln zł, za które można by kupić majątek upadłej Stoczni Szczecińskiej Nowej. Wierzyciele Stoczni Szczecińskiej musieliby zaryzykować i dać szansę ew. nowemu zarządowi, ale mogliby odzyskać swoje pieniądze, gdyby stocznia pracowała.

- Przy tym nie chcę być zrozumiany jako lobbujący za tą koncepcją - zastrzegł Miodowski. - Ale lepsza taka koncepcja niż żadna.

- Ewentualne powodzenie takiego przedsięwzięcia zależałoby od tego, jaka produkcja miałyby się tam odbywać. Inna sprawa, że powolna agonía tych stoczni powoduje niewiarę, że cokolwiek można tam odtworzyć - zauważył Piotr Soyka.

W Gdyni też nie różowo

- Z terenami po dawnej Stoczni Gdynia wcale nie jest tak różowo - dowodził Piotr Paszkowski, do niedawna członek Zarządu Stoczni Gdynia, obecnie pracujący w Stoczni Remontowej Nauta. - Np. firma Crist, która nabyła rejon prefabrykacji kadłubów i hale produkcyjne z wyposażeniem, nie ma dostępu do nabrzeża. Z kolei gdyńska Nauta, która kupiła hale produkcyjne, magazyny, rejony prefabrykacji systemów okrętowych i nadbudówek, a także posiada największe nabrzeża, nie ma doku. Jednak to właśnie Nauta jest bodaj największym beneficjentem sprzedaży majątku Stoczni Gdynia.

- Ustąpiliśmy miejsca miastu - przyznał prezes Nauty Romuald Kowalski. Wyemitowaliśmy obligacje, które przyniosły nam kwotę na tyle dużą, że po

sfinansowaniu kupna części tego majątku jeszcze sporo pieniędzy nam zostało. Możemy się więc rozwijać.

Dobłą pozycję zajęła także Gdańska Stocznia Remontowa SA, która dzierżawi od Energomontażu Północ dwa suche doki. Niedawno podpisała umowę na dzierżawę doku SD II o długości 381 m, który umożliwi m.in. remonty dużych statków, a także budowę dużych jednostek, w tym offshore oraz montaż konstrukcji wielkogabarytowych.

Remontowa SA od kwietnia 2008 r. dzierżawi na terenie stoczni w Gdyni mały dok, a od lipca ub.r. także duży dok. W tym czasie wyremontowała tam 42 statki zatrudniając pracowników byłych spółek należących do Grupy Stoczni Gdynia.

Czarny PR

Jadwiga Sztelwander Zięba, dyrektor Deltamarin Sp. z o.o.: - Główny problem jest taki, że na skutek upadku zakładów w Gdyni i Szczecinie polskie stocznie mają w świecie złą prasę. Jednocześnie Polska jest znana jako zagłębie świetnie wykształconej kadry inżynierskiej.

- Gdy rozmawiam z naszymi klientami w Rosji, większość jest zaskoczona, że w Polsce stocznie jeszcze w ogóle istnieją - przyznał wiceprezes zarządu Stoczni Gdańsk SA Ihor Yatsenko.

Dlatego dobrym pomysłem jest, że na najbliższej wystawie Maritime Industry of Russia, która odbędzie się w Moskwie od 19 do 21 maja br., polskie firmy będą zgrupowane w polskim pawilonie narodowym.

- Kryzys powoli się kończy. Armatorzy zamawiają w naszym biurze coraz

więcej projektów związanych z różnymi jednostkami offshore (platformy gazowe, jednostki typu FPSO itd.) - mówiła Jadwiga Sztelwander Zięba.

10 tysięcy wiatraków

Uczestnicy dyskusji zgodzili się, że przyszłość to morska energetyka wiatrowa.

- W jej rozwoju upatrujemy szansę i dla nas - mówił prezes Stoczni Gdańsk SA Andrzej Stokłosa. - Już w IV kwartale tego roku chcemy uruchomić linię produkcyjną do wież wiatrowych, która umożliwi nam montaż od 50 do 100 takich wież rocznie.

Dyrektor Biura Forum Okrętowego Jerzy Czuczman, poinformował o planach związanych z rozwojem energetyki wiatrowej.

- Wg prognoz, do 2020 roku na morzu ma stanąć 10 tysięcy wież wiatrowych. Obecnie średnia moc jednej turbiny to 2,9 MW (megawata). Stawia się je na głębokości do 20 m, w odległości do 20 km od brzegu. Przyszłość to wieże o mocy 6 MW, stawiane na głębokości nawet do 160 m i odległości od linii brzegowej nawet do 160 km.

Wąskim gardłem są wysokie koszty infrastruktury portowej oraz potrzeba zbudowania kilkunastu statków instalacyjnych. Jednak wartość takiego statku dwukrotnie przewyższa wartość budowanych dziś jednostek offshore. A oprócz instalacyjnych potrzebne będą jeszcze statki transportowe i kablowne.

O morzu na konferencji

Szanse związane z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej w Polsce będą jednym z tematów konferencji zorganizowanej przez Forum Okrętowe oraz miesięcznik „Nasze MORZE”, która planowana jest na 7 maja br. w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. Inne tematy to: aspekty makroekonomiczne, możliwości stwarzane przez specjalną strefę ekonomiczną, a także prezentacja aktualnego stanu branż morskich (porty i przeladunek towarów, transport morski, stocznie morskie, rzeczne i śródlądowe, jachty).

Natomiast od 26 do 27 kwietnia br. odbędzie się seminarium „Finansowe aspekty funkcjonowania przedsiębiorstwa” organizowane przez Gdańską Fundację Kształcenia Menedżerów oraz Forum Okrętowe.

Grzegorz Landowski

Pomieści 40 czołgów

Polski statek na ratunek

Włocławek, statek polskiego armatora POL-Euro, wycarterowany długookresowo przez Kanadyjskie Siły Zbrojne, został zatrudniony podczas akcji pomocy dla Haiti, w ramach operacji armii kanadyjskiej.

Po załadowaniu sprzętu *Włocławek* (pod taką nazwą - bez polskich znaków - zarejestrowany jest on pod maltańską banderą) wypłynął z portu Quebec w Kanadzie 21 stycznia, 9 dni po tragicznym trzęsieniu ziemi, jakie nawiedziło Haiti i dotarł na redę dominikańskiego portu Barahona pod koniec stycznia lub na samym początku lutego. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa ładunek dostarczony przez polski statek dotarł na miejsce. Nie wiadomo tego jednak na pew-

no, ponieważ do momentu opublikowania niniejszego tekstu, nie informowały o tym oficjalne źródła związane z kanadyjską armią, a gdyński amator odmawiał rozmowy, powołując się na klauzulę poufności zawartą w umowie czarterowej.

• • •

Włocławek oferuje ponad 1600 m pasa ładunkowego ro-ro. Jest pierwszym statkiem w historii kanadyjskiej armii wycarterowanym długookresowo, jako tzw. *full-*

time charter vessel, a nie jedynie doraźnie (na podróż). Wynajęty przez Kanadyjskie Siły Zbrojne po raz pierwszy w październiku 2007 r., podlega CANOSCOM (Canadian Operational Support

Statek POL-Euro *Włocławek* w Gdyni, jeszcze w barwach POL-Levantu. Obecnie na kominach ma jedynie znaki armatorskie POL-Euro.



Fot. Cpt. Marc-André Gaudreault, Imagery Section, Valcartier / Canadian Forces

Lekkie, kołowe pojazdy użytkowe policji wojskowej, przeznaczone do użycia w ramach operacji humanitarnej „Hestia” na Haiti.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Command) - kanadyjskiemu dowództwu wsparcia operacyjnego. Był już wcześniej na Karaibach. W 2008 roku transportował wyposażenie wojskowe używane w międzynarodowych manewrach wojskowych „Exercise Tropical Hammer” na Jamajce. Woził także wyposażenie dla kanadyjskiej misji w Afganistanie. Obsadzony jest polską, cywilną załogą, ale transportom sprzętu wojskowego towarzyszy kilku wojskowych z kanadyjskiej armii.

Poza ok. 80 pojazdami wojskowymi (transporterami opancerzonymi, ciężarówkami, pojazdami wojsk inżynieryjnych, spychaczami, ambulansami) i systemami do uzdatniania wody, *Włocławek* dostarczył na Haiti około 90 kontenerów z materiałami medycznymi, racjami żywnościowymi, agregatami prądowymi, ubraniami, stołami i krzesłami oraz częściami zamiennymi dla pojazdów.

Operacja Hestia

Kanadyjski kontyngent w Operacji Hestia liczy ok. 2000 żołnierzy. Major Devon Matsalla, dowódca batalionu pomocniczego (5 Service Battalion support service company), odpowiedzialny za wsparcie operacji lądowych, przy okazji wypłynięcia polskiego statku z pomocą dotkniętemu trzęsieniem ziemi Haiti, powiedział m.in.: - Morska zdolność przewozowa zapewniana przez *Włocławek* ma duże znaczenie dla Kanadyjskich Sił Zbrojnych. Tym statkiem szybko dostarczymy



Fot. POL-Levant

W ramach skromnej uroczystości z okazji początku służby *Włocławka* w kanadyjskiej armii, wciągnięto na główny maszt proróżec CANOSCOM.

sprzęt potrzebny naszym siłom na Haiti. Wszystko, co potrzebne - pojazdy wojskowe i inżynieryjne, materiały na budowę obozów, żywność - powinny dotrzeć na miejsce w niecałe 10 dni.

Major Matsalla wyjaśnił, dlaczego statek nie dotrze do portu w Haiti: - *Włocławek* jest za duży, by móc zacumować w Léogâne czy Jacmel (gdzie stacjonują kontyngenty kanadyjskie), ponieważ jak na te porty, ma za duże zanurzenie. Dla-

tego skierowany został do Barahonas w Republice Dominikany. Stamtąd specjalna ekipa logistyczna CANOSCOM posortuje ładunek i porzuci go do odpowiednich destynacji na Haiti drogą lądową, morską lub powietrzną.

Sprzęt kanadyjskich sił zbrojnych rozładowany ze statku w Barahona może przebyć drogę lądową przez granicę z Haiti, może być częściowo przetransportowany samolotami C-130 mostu powietrznego

Rozładunek po jednej z wcześniejszych misji transportowych, które realizował *Włocławek* w służbie w Kanadyjskich Siłach Zbrojnych.



Fot. Canadian Forces

nego do Jacamel lub przeladowany na mniejsze statki, by przebyć do Jacamel 150-milową drogę morską.

Polski statek, wspomagany był przy akcji dostarczania pomocy na Haiti przez inną, wycarterowaną doraźnie przez Kanadyjczyków jednostkę - udźwigowiony drobnicowiec wielozadaniowy *Africaborg* holenderskiego armatora Wagenborg.

Pierwszy czarter

Wloclawek pracuje obecnie, od października 2009 r., w drugim już czarterze u Kanadyjczyków. Pierwszy, za pośrednictwem brokera, realizowany był przez gdyńskiego operatora POL-LEVANT Linie Żeglugowe Spółka z o.o. (Grupa PLO), który z kolei czarterował statek na zasadzie *bare boat* (bez załogi), od jego armatora - POL-Euro. Czarter *bare boat* POL-Levatu zakończył się 14 lipca ub.r. Jednak umowa z Kanadyjczykami jeszcze przez jakiś czas obowiązywała. Na końcowy okres „kanadyjskiego” czarteru POL-Levant zastąpił *Wloclawka* własnym, bliźniaczym statkiem - *Żerań*. Przetarg na kolejny okres czarteru (także za pośrednictwem brokera) wygrało POL-Euro. W międzyczasie *Wloclawek* był w Polsce na postoju i na remontach w Szczecinie (od 20 lutego do 15 marca 2009 r.) i w Gdyni (od 15 maja do 21 września 2009).

Pierwszym zadaniem realizowanym przez *Wloclawek* w ramach pierwszego czarteru na rzecz kanadyjskiej armii, było przewiezienie z Bremerhaven około 15 czołgów typu C2A6 (każdy o masie ponad 60 ton) przeznaczonych dla sił kanadyjskich w Afganistanie. W niemieckim porcie odbyła się wtedy krótka uroczystość z okazji początku służby *Wloclawka* w kanadyjskiej armii, podczas której przedstawiono kapitana statku, Mięczyńska Kaczmarczyka i wciągnięto na główny maszt proporzec CANOSCOM.

Przy tamtej okazji, w październiku 2007 roku, major Sylvain Turbide, dowódca jednostki utrzymania ruchu armii kanadyjskiej (4 CF Movement Control Unit - 4CFMCU, część CANOSCOM) powiedział: - Ten statek gwarantuje nam dostęp do destynacji zamorskich w każdej chwili trwania czarteru i doskonale spełnia nasze wymagania. Swobodnie moglibyśmy załadować na jego pokład nawet 40 czołgów. Dodatkowo możemy załadować około 200 kontenerów 20-stopowych na pokład górny, co stanowi niezaprzeczalną korzyść, jeśli chodzi o nasze możliwości operacyjne.

Później jeszcze przy wielu okazjach, w materiałach informacyjnych Kanadyjskich Sił Zbrojnych oraz w oficjalnym periodyku armii kanadyjskiej „Maple Leaf” podkreślano, że *Wloclawek* z jego walorami techniczno-eksploatacyjnymi i jego długookresowy czarter mają kluczowe znaczenie dla armii Kanady pełniąc ważną rolę w „zapewnieniu wsparcia operacyjnego dla misji Kanadyjskich Sił Zbrojnych (*Canadian Forces* - CF) w kraju i za granicą”.

Walory statku i czarteru doceniał wtedy także generał-major Daniel Benjamin, dowódca CANOSCOM.

- Statek może pomieścić do ok. 160 pojazdów wojskowych na pokładach wewnętrznych i do 240 kontenerów na pokładzie górnym - mówił generał. - To odpowiada ok. 400 lotom wojskowych samolotów transportowych, których normalnie byśmy używali nie mając tego statku. Doświadczenie z Afganistanu nauczyło nas, że najefektywniejszym sposobem dostarczenia wyposażenia wojskowego do teatru działań, jest przetransportowanie go statkiem do najbliższego sojuszniczego kraju. Stamtąd przewozić możemy sprzęt do Afganistanu korzystając z mostu powietrznego, na krótkim dystansie utrzymywanego przez transportowe samoloty wojskowe. W ten sposób oszczędzamy miliony dolarów. Jeżeli Kanada chce być znaczącym graczem czy liderem na arenie międzynarodowej, musimy mieć strategiczne możliwości transportowe.

O pierwszym w historii armii kanadyjskiej statku zatrudnionym w *full-time charter* dowódca CANOSCOM tak mówi: - Nie jest on w naszym posiadaniu, ale wyznaczamy mu zadania - tak, jak gdyby był.

Tylko do początku 2009 roku wynajęcie *Wloclawka* pozwoliło kanadyjskiej armii i kanadyjskim podatnikom zaoszczędzić ponad 30 milionów dolarów - w porównaniu do przewozów takich samych ilości ładunku samolotami transportowymi. Wyczarterowanie statku typu ro-ro na dłuższy okres ma jeszcze jeden aspekt. Armia kanadyjska, przy eksploatacji takiej jednostki, nabywa doświadczeń, które posłużą przy formułowaniu założeń projektowych dla przyszłego, własnego okrętu transportowego czy logistycznego.

Polskie ro-ro w służbie

Również inne statki ro-ro POL-Levantu niejednokrotnie wcześniej zatrudnia-

ne były przy przewożeniu sprzętu wojskowego NATO, m.in. w rejon Zatoki Perської.

Wloclawek (POL-Euro) oraz *Żerań*, *Tychy* i *Chodzież* (POL-Levantu) to jednostki siostrzane, typu B 488 z serii pięciu statków zamówionych przez Polskie Linie Oceaniczne w Stoczni Gdynia i przekazanych do eksploatacji w latach 1987-1989. Charakteryzują się nośnością nieco ponad 8000 t, GT ok. 15 600, długością ok. 147,5 m, szerokością 23,5 m, zanurzeniem ok. 7 m i wysokością boczna ok. 14,9 m.

Generalnym projektantem, autorem koncepcji statku oraz głównym autorem projektu i szefem zespołu projek-



Fot. Canadian Forces

Żaładunek pojazdów armii kanadyjskiej, wyposażenia i materiałów, 21 stycznia br., w rejonie Anse-au-Foulons portu Quebec w Kanadzie.

tantów, jest wieloletni pracownik biura projektowo-konstrukcyjnego zamkniętej niedawno Stoczni Gdynia, inż. Wojciech Żychski, specjalizujący się głównie w projektowaniu kontenerowców i statków typu ro-ro. Inżynier Żychski ma na swoim koncie także projekt m.in. pierwszych statków ze stoczni byłego obozu socjalistycznego, jakie weszły do służby w armii amerykańskiej - na długo przed wejściem Polski do NATO. Dwa, wielkie w tamtych czasach, o nośności niemal 33 000 ton, nowatorskie statki typu ro-ro IV generacji (typu B 487) przekazano do eksploatacji w barwach renomowanego operatora HUAL (Höegh Ugländ Auto Liners) - spółki dwóch wiodących wtedy w świecie armatorów samochodowców i drobnicowców ro-ro z Norwegii.

Fot. Military Sealift Command



Cape Wrath - T-AKR-9962, zbudowany w 1981 r. przez Stocznię Gdyniską jako HUAL Trader.

Fot. Military Sealift Command



Cape Washington - T-AKR-9961, zbudowany w Gdyni w 1982 r. jako HUAL Transporter.

Typ B 487 posiadał rozwiązania wyznaczające nowe trendy w projektowaniu samochodowców, np. „kaskadowy” układ ramp wewnętrznych, znacznie przyspieszający za- i rozładunek tego rodzaju statków. Po latach udanej eksploatacji, norwescy armatorzy wcale nie chcieli tych statków sprzedawać. Dlatego po bezprecedensowo wysokiej cenie jak na rynek statków używanych, sprzedano je w końcu, po usilnych staraniach Amerykanów, do US Military Sealift Command (MSC), gdzie, wchodząc w skład floty tzw. Ready Reserve Force przez długi czas pozostawały największymi i flagowymi jednostkami „logistycznych sił szybkiego reagowania” w służbie armii amerykańskiej. Gdy nie były w ruchu - stacjonowały w strategicznych, zarówno miejscowych, jak i

zamorskich, amerykańskich bazach wojskowych (m.in. w Baltimore i na Wyspie Guam). Zatrudniano je m.in. przy transporcie wyposażenia amerykańskiego wojska, m.in. podczas wojny irackiej. Są to jednostki *Cape Washington* - T-AKR-9961 (zbudowany w 1982 r. jako *HUAL Transporter*) oraz *Cape Wrath* - T-AKR-9962 (zbudowany w 1981 r. jako *HUAL Trader*). Należą do rządu Stanów Zjednoczonych (Department of Transportation - Maritime Administration), a obsadzone są cywilnymi załogami i zarządzane technicznie przez armatora Crowley Liner Services Inc.

Statki na ratunek

Wracając do transportu morskiego dla Haiti - *Włocławek* załadowany przez ka-

nadyjską armię sprzętem i materiałami, to nie jedyne *polonicum* związane z dostawami pomocy i materiałów służących odbudowie zniszczonego trzęsieniem ziemi kraju. Jak już wcześniej informowaliśmy na witrynie www.naszemorze.com.pl, jednym z pierwszych cywilnych statków, jakie dotarły z ładunkami dla Haiti, był statek polskiej budowy, kontenerowiec *Marcajama*.

Jednym z nielicznych, regularnych serwisów żeglugowych łączących Haiti ze światem jest „Dominican Republic Service” amerykańskiego armatora Crowley. Ze względu na rozeznanie w portach Haiti, to właśnie statki Crowley’a należały do tych, które najwcześniej dotarły z większą ilością sprzętu i materiałów na potrzeby akcji ratunkowej i odbudowy kraju.

Jednym z dwóch zatrudnianych przez Crowley’a we wspomnianym serwisie jest kontenerowiec *Marcajama* (zbudowany w 1996 roku w Stoczni Gdynia - nr budowy 8130/2, jako *Steindeich*, dla armatora niemieckiego H. Wulff, o nośności 18 355 t, ładowności kontenerów 1205 TEU, wyposażony w dwa żurawie pokładowe) czarterowany od niemieckiej firmy Mar-Consult Schiffahrt (GmbH & Co) KG.

Był w drodze do Port-au-Prince, gdzie statki Crowley’a zawijały przed tragedią dwa razy w tygodniu, ale 12 stycznia, w związku ze zniszczeniem portu, skie-

Chile po kataklizmie

Również Chile, wciśnięte pomiędzy wysokie góry i ocean, zostało niedawno dotknięte tragicznym w skutkach trzęsieniem ziemi. Cechą wspólną obu ciężko doświadczonych krajów jest uzależnienie wymiany handlowej ze światem od portów i połączeń żeglugowych. O ile jednak na Haiti, gdzie doszło do poważnych zniszczeń i wyłączenia na wiele dni nielicznych portów, stosunkowo łatwo było dostarczyć pomoc lądem z portów sąsiedniej Republiki Dominikany, o tyle o wiele trudniejsze byłoby to zadanie w Chile.

Na szczęście tamtejsze porty nie ucierpiały w takim stopniu, jak te na Haiti, a ruch statków wrócił do normy w krótkim czasie po kataklizmie.

Trzęsienie ziemi w Chile o mocy 8,8 nastąpiło 27 lutego rano. Epicentrum znajdowało się w pobliżu Concepcion - drugiego co do wielkości miasta w kraju, odległego o 450 km od stolicy, Santiago.

Główne porty chilijskie na północy kraju - Antofagasta i Mejillones cały czas pracowały normalnie. Natomiast San Antonio i Valparaiso, 100 km od stolicy, za-



Statek na ulicy.

mknięto. Jednak zniszczenia w nich nie były tak poważne, jak np. w Port au Prince na Haiti. Uszkodzenia infrastruktury portowej zanotowano także w terminalach San Vicente International Terminal i Talcahuano - niedaleko od epicentrum.

rowano go do Rio Haina w Republice Dominikany.



POL-Euro Linie Żeglugowe SA - firma charterująca statek typu ro-ro *Włocławek* na potrzeby kanadyjskiej armii - dysponuje obecnie dwoma jednostkami, będącymi własnością spółki. POL-Euro jest spółką akcyjną, której udziały w 100 proc. należą do Agencji Rozwoju Przemysłu SA (ARP SA), reprezentującej Skarb Państwa. Spółka powstała 8 grudnia 2002 r. w wyniku przeprowadzonej przez Agencję Rozwoju Przemysłu restrukturyzacji finansowej Polskich Linii Oceanicznych.

Najprawdopodobniej to właśnie POL-Euro będzie eksploatowało niedokończony przez Stocznnię Szczecińską Nowa pojemnikowiec o numerze budowy B-178-I/23, na którego dokończenie i wyposażenie przetarg wygrała Szczecińska Stocznia Remontowa GRYFIA SA. Podpisanie umowy wraz z przekazaniem statku odbyło się 9 listopada 2009 r. w Szczecinie, przy czym zleceniodawcą budowy jest Aranda Sp. z o.o. w Warszawie - właściciel statku (związany z ARP SA). Będzie to pojemnikowiec udźwigowiony o długości 220 metrów i nośności 42 tysięcy ton. Przewidywany termin zdania statku zaplanowany jest na IV kwartał bieżącego roku. Wtedy POL-Euro wycarterowałoby statek od Arandy.

POL-Levant Linie Żeglugowe Sp. z o.o. (eksploatujący trzy statki siostrzane *Włocławka*) to z kolei firma wydzielona 1 maja 1993 roku z Grupy PLO.

Obecnie Polskie Linie Oceaniczne (29 czerwca 1999 roku przedsiębiorstwo państwowe PLO zostało przekształcone w spółkę akcyjną) próbują częściowo odtworzyć działalność żeglugowo-operacyjną, a wpływy uzyskują głównie z tytułu dzierżawy swojego tonażu spółce POL-

Levant wchodzącej w skład grupy PLO, działalności shipchandlerskiej POL-Supply oraz ze świadczenia usług przewozowych za własnym konosamentem z portów Chin i Dalekiego Wschodu przy współpracy z innymi armatorami w ramach serwisu NVOCC.

PioSta



Pojazdy pomocnicze (Light Support Vehicles Wheeled - LSV) z trailerami, z garnizonu Valcartier, tuż przed wjazdem na pokład *Włocławka*.

Fot. Cpl. Marc-André Gaudreault, Imagery Section, Valcartier / Canadian Forces

W Talcahuano, gdzie zniszczenia były najpoważniejsze, 5-metrowej wysokości fala zmiotła wiele kontenerów z portu do miasta, niszcząc samochody i niektóre mniejsze zabudowania.

San Antonio International Terminal i San Vicente zamknięte były do 2 marca, a następnie - stopniowo - w miarę możliwości - uruchamiane. Port San Antonio - główna brama na świat dla chilijskiej eksportowanej miedzi, stracił jeden ze swych sześciu dźwigów. Pewne uszkodzenia odnotowano także w Valparaiso.

Głównie przez wywołaną przez trzęsienie ziemi falę tsunami, ucierpiała znana głównie na rynku jednostek rybackich oraz specjalnych, np. patrolowych, stocznia Asmar. Według pierwszych doniesień - w porcie, w którym jest ulokowana, w czasie trzęsienia ziemi i bezpośrednio po nim, woda najpierw - podobno - znikła z basenów portowych, a potem powróciła z 2,5-metrową falą tsunami. Wdarła się do doku, w którym stał zwodowa-

ny już wcześniej z pochylni i wyposażany, duży (niemal 94-metrowej długości) okręt patrolowy *Thor* zamówiony przez islandzką straż wybrzeża. Woda, wypełniając dok, najpierw uniosła jednostkę, która następnie osiadła, ale już nie na równej stępcie i na kilkbłokach, tylko z przechyłem ok. 30°, w wyniku czego na pewno poważnie musiało zostać uszkodzone dno okrętu. Według wczesnych doniesień (z witryny Icelandic Coast Guard, na której - w chwili oddawania niniejszego materiału do druku - nie pojawiły się dalsze wiadomości na temat uszkodzeń *Thora*) podejrzewano zalanie przedziału maszynowego. Uszkodzenia wyposażonego okrętu znacznie, nawet o kilka miesięcy, opóźni przekazanie go do eksploatacji (jeszcze przed trzęsieniem pierwotnie zapowiadane na 2009 rok, przełożone zostało na czerwiec roku bieżącego - PS).

Na jednej z ulic w głębi portowego miasta Talcahuano tsunami pozostawiło uniesiony z portu statek rybacki o długo-

ści prawie 20 m. Zakłócone, ale nie wszędzie wstrzymane, zostały też zawinięcia wycieczkowców do portów chilijskich.

Jednymi z pierwszych specjalnych zafrachtowań służących pomocą Chile były te, dokonane przez amerykański bank Morgan Stanley i europejski dom handlowy Vitol dotyczące pełnookrętowych ładunków oleju napędowego na statkach ładowanych w Korei południowej.

PioSta

Dwa statki wyniesione na nabrzeże.





Fot. www.sawecourbalticsea.com/press/

Odrażający, brudni, źli...

Kadr z filmu „For Cod’s Sake”.

Polscy rybacy w oczach Szwedów

Czy polscy rybacy to kłusownicy i pijacy, którzy za nic mają ochronę środowiska naturalnego, szczególnie morskiego? Tak ich pokazuje film „For Cod’s Sake” („Dla dobra dorsza”), przygotowany przez szwedzkich ekologów zrzeszonych w organizacji Baltic 2020. Film, którego realizacja była współfinansowana z funduszy europejskich, został pod koniec stycznia zaprezentowany w Parlamencie Europejskim. Oglądali go europosłowie oraz nowa komisarz do spraw rybołówstwa Maria Damanaki.

Dokument głośnym echem odbił się w polskim środowisku rybackim. Rybacy twierdzą, że pokazane w filmie zdjęcia nie prezentują prawdy o polskim rybołówstwie. Przedstawiciele polskich środowisk rybackich chcą w marcu w Brukseli spotkać się z przedstawicielami europarlamentu oraz unijną komisarz.

Walka o dorsza

Film opowiada o walce szwedzkich ekologów o populację dorsza. Przedsta-

wia prace nad ustawami i zarządzeniami, które obligują szwedzkich rybaków do kontrolowanych połowów. Przekonuje, że współpraca jednych i drugich układa się znakomicie. Dla kontrastu pokazano polskich rybaków - pijących alkohol, brudnych i zaniedbanych - na starych, zniszczonych łodziach wypływających w morze i odławiających więcej dorszy, niż pozwalają przepisy.

- Nie wiem dlaczego pokazano naszych rybaków w takim świetle, ale moim zdaniem autorzy chcieli zatuszować własne problemy z limitami dorszowymi - mówi Grzegorz Hałubek ze Związku Rybaków Polskich. - Dla mnie ten film to wielki skandal. Na pewno tego nie zostawimy. Zamierzamy w marcu pojechać do Brukseli i spotkać się z przedstawicielami Parlamentu Europejskiego. Możliwe nawet, że zorganizujemy pikietę. Nie może być tak, że za unijne pieniądze pokazuje się nieprawdziwe dane i szkaluje rybaków. Z autorami filmu spotkałem się w Ustce. Nagranie trwało kilka godzin, ale nawet sekundowe ujęcie nie pojawiło się w filmie. Widocznie moje wypowiedzi nie pasowały do z góry założonej tezy...

Jawna manipulacja

Polscy europarlamentarzyści także są zbulwersowani. Marek Gróbarczyk, były minister do spraw gospodarki morskiej, napisał już skargę do Jerzego Buzka, szefa PE oraz Marii Damanaki.

- Film jest bardzo stronniczy. Miał być dokument dotyczący ogólnego połowu dorszy na całym Bałtyku, a pokazuje się tylko polskich rybaków, którzy rzekomo niszczą to morze i jako jedyni przelawiają dorsze - mówi Gróbarczyk. - Dlatego napisałem skargę do szefów PE. Nie można tej sprawy zostawić ot tak sobie.

Marek Gróbarczyk, który widział szwedzki film, opowiada o scenie, w której dwóch mężczyzn, płynąc łodzią w poszukiwaniu dorszy, wyciąga je po pewnym czasie z sieci. Przekaz jest oczywisty. To właśnie oni są złodziejami ryb na Bałtyku, odpowiedzialnymi za wyginięcie gatunku. Dla kontrastu, w następnym ujęciu widać ogromne szwedzkie kutry, na których rybacy wylawiają kilkadziesiąt ton dorszy, a później „uwalniają” je. Respektując prawo Unii Europejskiej, wyrzucają ryby z powrotem do morza.

- To jawna manipulacja i fałszywy obraz Polaków - dodaje Gróbarczyk.

Do jego biura poselskiego nadeszła już odpowiedź na protest.

- Otrzymaliśmy pismo od pani kwe-
stor Lidii Geringer de Oedenberg - mówi
europoseł. - Stwierdziła, że Parlament Eu-
ropejski nie kontroluje w należyłym stop-
niu tego typu przedsięwzięć. Jej zalece-
niem skierowanym do przewodniczące-
go Buzka będzie, aby dyrektorzy po-
szczególnych departamentów dokładnie
przyglądali się poruszonym tematom.

Przesłanie nieaktualne

Co ciekawe, polscy ekolodzy z orga-
nizacji WWF Polska, którzy od lat walczą
z nielegalnymi połowami dorsza, również
negatywnie się do filmu odnoszą.

- Wiem, że film był kręcony w 2008
roku, kiedy faktycznie polscy rybacy mieli
problemy z połowami dorszy i limity były
nagminnie przekraczane - mówi Piotr
Prędko, specjalista projektu „Zrównowa-
żone rybołówstwo” w WWF Polska. - To
przecież rok wcześniej, w 2007 roku
wprowadzono całkowity zakaz połowu
tej ryby. Pokazanie filmu wtedy miało
większy sens, chociaż jego obraźliwy
w stosunku do polskich rybaków przekaz,

mógłby i wtedy wywołać wiele sprzeci-
wów. Teraz jednak połowy dorsza w Pol-
sce są całkowicie kontrolowane i niele-
galne połowy spadły niemal do zera. Możliwe,
że jakieś niewielkie ilości tej ryby
nadal trafiają na rynek nielegalnie, ale
generalnie każdy kilogram złowionego
dorsza jest rejestrowany. Dla nas to bar-
dzo ważna zmiana w unijnych oraz pol-
skich przepisach, która jak widać skutecz-
nie ograniczyła kłusownictwo. Przyznam,
że publikacja tego filmu teraz jest dla nas
niezrozumiała, a jego przesłanie obecnie
nieaktualne.

Film będzie pokazywany w innych
krajach europejskich. Ma go również
w ciągu najbliższych miesięcy wyemitować
TVP. Dokument był już pokazany
w Polsce 24 września 2009 roku na spe-
cjalnej konferencji zorganizowanej przez
Baltic Sea 2020 i Demos Europa. Nieste-
ty, nie oglądali go wówczas rybacy.

Hubert Bierndgarski

Zielona Księga Rybołówstwa

Od ponad roku Europejski Par-
lament pracuje nad tak zwaną Zie-
loną Księgą Rybołówstwa, czyli re-
formą wspólnej polityki rybołów-
stwa. Dokument ma na nowo okre-
ślić sposób i rodzaje połowu ryb na
Bałtyku. Według założeń, działal-
ność połowowa w Europie musi
opierać się na racjonalnych zasadach
gospodarczych, a floty rybackie
muszą stać się bardziej elastyczne
w sensie gospodarczym oraz przy-
stosować się do zmian, jakie nastą-
piły w środowisku naturalnym oraz
na rynkach gospodarczych. Prace
nad księgą już trwają, ale wprowa-
dzenie w życie reform, planowane
jest nie wcześniej niż w 2016 roku.
Sama księga ma być przygotowana
do końca 2012 roku.

Fishing stop dla śledzia

Polscy rybacy nie mogą od 4 marca łowić śledzia na zachodnich łowiskach. Zakaz obowiązuje na podregionach 22-24, znajdujących się na zachód od portu w Dziwnowie. Powód? W ciągu niespełna trzech miesięcy odłowiono cały, roczny limit, czyli niewiele ponad 2 tysiące ton śledzia!

Rybacy nadal mogą łowić śledzie na
łowiskach wschodnich. Problem polega
jednak na tym, że na wschodzie jest śledź
gorszy gatunkowo, nadaje się jedynie na
paszę.

- Otrzymaliśmy już informacje o wpro-
wadzeniu unijnej procedury „fishing stop”-
wyjaśnia Marcin Mystek z Okręgowego
Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego
w Słupsku. - Dotyczy połowu śledzi na za-
chodnich łowiskach i oznacza w praktyce,
że rybacy powinni zaprzestać poławiania.
W ciągu kilkunastu najbliższych dni (wy-
powiedź z 8 marca br. – red.) pojawi się w
tej sprawie specjalne rozporządzenie Unii
Europejskiej.

Jak tłumaczy inspektorzy, zakaz został
wprowadzony, bo rybacy wyłowili cały do-
stępny limit śledziowy przydzielony na za-
chodnie łowiska. Co ciekawe, podobna
sytuacja miała miejsce w październiku

2009 roku. Wtedy okazało się, że rybacy
przełowili roczny limit o ponad 800 ton. -
W 2009 roku mieliśmy przyznane 3,3 ty-
siąca ton - mówi Adam Jakubiak, prezes
Krajowej Izby Producentów Ryb z Ustki
i właściciel kutra *Ust-203*, który łowi śle-
dzie. - Odłowiliśmy jednak więcej i ta nad-
wyżka została nam odjęta w tym roku. Poza
tym Unia Europejska o 10 procent zmniej-
szyła tegoroczny limit śledziowy twierdząc,
że ryba jest zagrożona całkowitym wygi-
nięciem. Te 2 tysiące ton to kropla w mor-
zu potrzeb naszego rynku. Dlatego limit
został tak szybko wyczerpany. Teraz fir-
my przetwórcze będą musiały rybę impor-
tować z innych krajów UE.

• • •

Problemy ze śledziem zaczęły się już
od 2004 roku, kiedy wprowadzono nowy
podział stref połowowych na Bałtyku.

- Najmniejsze kwoty przydzielono wła-
śnie na obszary 22-24 - mówi Bogdan Wa-
niewski ze Stowarzyszenia Armatorów
Rybackich w Kołobrzegu. - Jeszcze
w 2004 roku limit na te łowiska wynosił
ponad 6 tysięcy ton. Rok temu było nie-
wiele ponad 3 tysiące i z roku na rok przy-
dział maleje. Teraz to przecież niewiele
ponad 2 tysiące ton... Nikt sobie jednak
nie zdaje sprawy, że na te łowiska pływa
większość naszych kutrów. Proponowali-
śmy nawet, aby nasza administracja za-
mieniła się limitami z innymi krajami eu-
ropejskimi. W tym roku jest to już jednak
niemożliwe.

Rybacy chcą też, aby wzorem innych
dziedzin gospodarki, połowy śledzia były
objęte unijną dopłatą. - Nie ma żadnej
ochrony unijnej i firmy wolą importować
śledzia zza granicy. U nas natomiast koszt
odłowienia jednego kilograma jest porów-
nywalny do ceny, jaką uzyskujemy
w skupie. Powoduje to, że nie mamy za
co inwestować w nowe technologie - do-
daje Waniewski.

Obecnie rybak za kilogram złowione-
go śledzia otrzymuje około 1,5-1,7 zł.
Przerobiona ryba już w skupie kosztuje
około 5-6 zł.

HuB

Rybacy przejmują Aukcję Rybną

Bez pośredników

To ma być przełom w funkcjonowaniu Aukcji Rybnej w Ustce i Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb w Darłowie. Bezpośrednią opiekę nad obiektami chcą sprawować rybacy zrzeszeni w Krajowej Izbie Producentów Ryb w Ustce. Pierwsze poważne kroki zostały już podjęte. W listopadzie 2009 roku rybacy przejęli od burmistrza Darłowa Lokalne Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb.

Zaś w styczniu tego roku samorząd powiatu słupskiego podjął decyzję o przejściu od Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku Aukcji Rybnej w Ustce, a następnie przekazaniu obiektu, w formie wieloletniej dzierżawy, rybakom.

Czas teraz na decyzję marszałka. Jest tylko jeden problem, spółka Aukcja Rybna, która zarządza obiektami w Ustce, ma ponad 2,5 mln zł zadłużenia, rybaków zaś interesują jedynie budynki, które chcą wykorzystywać do zdawania, sortowania

i przechowywania złowionej przez siebie ryby.

• • •

Budowa Aukcji Rybnej w Ustce, na wzór aukcji działających w całej Europie, zakończyła się w 2003 roku. Głównym jej zadaniem miało być kojarzenie ze sobą rybaków oraz firm i instytucji, które zajmują się przetwarzaniem ryby. W efekcie, rybacy mieli dostać dobrą cenę za sprzedaną rybę, a odbiorcy produkt wysokiej jakości i klasy. Spółka zarządzająca obiektami miała pobierać niewielki procent za swoje usługi, z przeznaczeniem na utrzymanie hal i pracowników łącznie na inwestycję i wyposażenie obiektu wydano ponad 12 mln zł.

Niestety, od razu na początku pojawił się problem. Rybacy nie chcieli oddawać tam ryby, ponieważ każda wpisana byłaby w ewidencję, a większość kutrów łowiła więcej niż pozwalają limity. Dłate-

go, mimo optymistycznych biznesplanów, spółce nie udało się spłacić kredytów inwestycyjnych. Na koniec ubiegłego roku miała ponad 800 tysięcy złotych straty za 2009 rok i prawie dwa i pół miliona ogólnego zadłużenia.

Obecnie spółka zatrudnia dwanaście osób, a jej prezes zarabia dziewięć tysięcy złotych miesięcznie. Członkowie rady nadzorczej Aukcji Rybnej chcą wnioskować o negatywne zaopiniowanie działalności zarządu spółki za rok 2009. Ratunkiem ma być właśnie przejęcie obiektów bezpośrednio przez rybaków.

- Zamierzamy sprzedawać złowioną rybę bez żadnych pośredników - mówi Adam Jakubiak, prezes Krajowej Izby Producentów Ryb z Ustki. - Pozwoli to na lepsze zarobki i bardziej skuteczne zarządzanie obrotem ryb. Tym bardziej, że są środki unijne, które pozwalają na rozwój takiej działalności.

Jakubiak docelowo zakłada, że w Darłowie, które już jest w rękach rybaków, przeładowywane będą szprota i śledź. W Ustce natomiast ma odbywać się przeładunek dorsza, troci, łososia i innych ryb pelagicznych.

- Obserwujemy jak funkcjonują aukcje rybne w innych krajach. Tam wszędzie rybacy na tym zarabiają, więc dlaczego my nie możemy? - pyta Adam Jakubiak.

Aby działalność Aukcji Rybnej w Ustce była opłacalna, powinno oddawać tutaj rybę ponad 100 armatorów rybackich. Obecnie jest ich ponad 60.



Fot. H. Blomganski

Fot. H. Bierndgarski



Pod koniec 2009 roku rybacy przejęli Lokalne Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb w Darłowie. Wstęgę przecinają - Adam Jakubiak (z lewej), prezes Krajowej Izby Producentów Ryb i Arkadiusz Klimowicz, burmistrz Darłowa.

- To tylko kwestia odpowiedniego zarządzania i przekonania rybaków, że warto oddawać rybę na aukcję. Żeby działalność się opłacała, rybę musi zdawać tu ponad 100 armatorów. Obecnie mamy ich około 60.

Sławomir Ziemianowicz, starosta powiatu słupskiego, zgodził się na propozycję rybaków i przejmie od marszałka udziały aukcji. Pomorski Urząd Marszałkowski ma ich 84 procent, 13 ma miasto Ustka, a pozostałe 3 są rozdzielone pomiędzy rybaków śródlądowych.

- Myślę, że spółka będzie lepiej zarządzana przez osoby i środowisko, które na co dzień z niej korzystają - wyjaśnia Ziemianowicz. - Jesteśmy otwarci na te propozycje i wiemy, że jest ku temu również wola marszałka. Trzeba jeszcze ustalić aspekt prawny przekazania obiektów, oczywiście pod warunkiem, że nie przejmemy długu. No i należy przekonać do pomysłu urzędników z Ustki.

Jak się bowiem okazuje, samorządowcy nie są skorzy do przejęcia obiektu.

- Nie mamy w swoim zakresie tego rodzaju działalności - wyjaśnia Marek Kurowski, wiceburmistrz Ustki. - Poza tym nie chcemy przejmować spółki, która po pierwsze jest zadłużona, a po drugie nierentowna. Nie stać nas na takie rozwiązanie.

Zadłużenie spółki Aukcja Rybna jest największym problemem do rozwiązania. Rybaków interesuje sam obiekt. Marszałek natomiast nie ma pieniędzy na spłacenie długu, tym bardziej, że Pomorski

Urząd Marszałkowski już raz, w 2008 roku spłacił ponad 2 mln zadłużenia.

- Jeżeli spółka udowodni, że jest w stanie na siebie zarobić i jej działalność jest przydatna, to nie będziemy jej likwidować - mówi Sławomir Ziemianowicz. - Tym bardziej, że w usteckim porcie jest wiele zadań, którymi mogłaby się zajmować. Chociażby zarządzaniem komunalizowanym właśnie portem...

Hubert Bierndgarski

Prezydent się nie zgadza

Prezydent RP Lech Kaczyński skierował do Trybunału Konstytucyjnego nową ustawę o organizacji rynku rybnego. Lech Kaczyński jest zdania, że ogranicza ona zapisaną w Konstytucji swobodę działalności gospodarczej i może prowadzić do monopolizacji rynku rybnego. Chodzi o art. 23 ust. 1, czyli wymóg dokonywania pierwszej sprzedaży gatunków ryb, których zasoby wymagają wzmożonej ochrony lub wzmożonego nadzoru, wyłącznie w centrach pierwszej sprzedaży lub innych miejscach określonych przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa (chodzi między innymi o Aukcję Rybną w Ustce). W założeniach autorów ustawy, zapis ten ma ograniczyć obrót rybami pochodzącymi z nielegalnych połowów. Ale, zdaniem prezydenta, obecnie obowiązujące przepisy zawierają sposoby ścisłego monitoringu zakresu połowów ryb przez polskich rybaków. Co ważne, Unia Europejska nie nakłada obowiązku utworzenia takich centrów, wymaga jedynie rejestracji wielkości połowu i wyładunku.



Głównym zadaniem Aukcji Rybnej w Ustce ma być skupowanie i magazynowanie ryby złowionej przez rybaków, która później, odpowiednio przygotowana, ma być sprzedawana na wolnym rynku.

Fot. H. Bierndgarski

Kiedy Bałtyk zamarza

Czas łamania lodów

Tegoroczna mroźna zima przypominała nieco te sprzed kilkudziesięciu lat, podczas których zamarzała spora część Bałtyku. Wówczas jedynym ratunkiem dla uwięzionych statków, była niewielka flota lodołamaczy, którą dysponowaliśmy. Niewielka, ale dzielna.

- Pod koniec 1962 roku byliśmy w Szkocji na próbach morskich nowego lodołamacza, *Perkuna* - wspomina Zbigniew Sowiński, pracownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego. - A u nas akurat zaczęła się ta ciężka zima i przyszło polecenie, żeby iść natychmiast do kraju. Wszystkie usterki, które były na statku -

zostały i takim niedokończonym przyszliśmy do Szczecina. Sytuacja była bardzo ciężka, wszystko w lodzie. Zalew Szczeciński robił *Światowid*, my *Perkunem* łamaliśmy lód od główek Świnoujścia do Kanału Kilońskiego. Ze statków, które wychodziły dzięki *Światowidowi* ze Świnoujścia, tworzyliśmy konwój i przedzieraliśmy się z nimi przez lód do kanału.

Lodołamacze mus mieć

Zbigniew Sowiński wspomina jedną z dwóch powojennych „zim stulecia”, tę

**- *Światowid* to był na tamte czasy najlepszy lodołamacz
- mówią Stanisław Kubow (z lewej) i Zbigniew Sowiński.**

z 1963 roku (druga zdarzyła się w 1979 roku). Przedsiębiorstwo, w którym pracował, od powstania w 1951 roku, zajmowało się obok wydobywania wraków, także uwalnianiem statków, które utkwily w lodzie i przecieraniem zalodzonych szlaków wodnych.

Ówczesne mroźne zimy powodowały, że np. szczeciński port nie mógłby funkcjonować bez lodołamaczy. Czasami sytuacja pogarszała się tak bardzo, że nawet słabsze jednostki PRO, jak *Posejdon* mocy 1500 KM (razem ze *Swarożycem* - 1850 KM były to właściwie holowniki z kadłubami wzmocnionymi do żeglugi w lodach. Lodołamaczami „pełną gębą” były, wybudowany przed wojną w Szwecji parowy *Światowid* o mocy 2600 KM i wprowadzony do służby zimą 1963 roku, *Perkun* - red.), z trudem pokonywały zalodzony tor. Organizowano wówczas, składające się z kilku statków, konwoje, z lodołamaczami na przedzie. Podczas jednej z bardziej mroźnych zim, w marcu 1956 roku, wręcz zamknięto szczeciński port, a lodołamacze przerzucano na wybrzeże wschodnie, aby utrzymać tam żeglugę do Gdyni i Gdańska. To



Fot. Czesław Romanowski

także było trudne, albowiem silne, północno-wschodnie mroźne wiatry przywiały z Bałtyku ogromne pola lodowe, które zamknęły Zatokę Gdańską. Na trasie między Helem a Gdynią utknęło w lodach 27 statków. Do akcji wkroczył *Swarożyc*, ale niewiele mógł zdziałać. Dopiero radziecki *Wołyniec* o mocy kilku tysięcy koni mechanicznych, wspólnie ze *Światowidem* uwolnił statki.

Kierownictwo PRO zdawało sobie sprawę, że jednostki, którymi firma dysponowała były przestarzałe (*Posejdon* w chwili wycofania, w 1960 roku, liczył sobie 76 lat). Profesor Jerzy Doerffer, wieloletni kierownik Katedry i Zakładu Technologii Okrętów Politechniki Gdańskiej wspominał po latach, że *Posejdon* miał kadłub mocno nadwerżony korozją. Instytut Morski w Gdańsku opracował plan rozbudowy floty lodołamaczy o sześć nowych jednostek o mocy 2500 - 6000 KM. Z powodu braku pieniędzy skończyło się na... jednej.

Perkun nie do końca udany...

- Poproszono mnie, abym uczestniczył w delegacji, którą wysłano do Anglii dla zamówienia lodołamacza w stoczni w Appledore, niedaleko Bideford (Kornwalia) - wspominał prof. Doerffer. - Była to mała stocznia o dużych ambicjach. Wyposażona w mały dok suchy, bez instalacji pompowej, gdyż w rejonie tym były duże pływy i dok osuszał się samoczynnie. (...) Czy można w takiej stoczni budować lodołamacz? Wielokrotnie wyrażałem swoje wątpliwości, ale musiały tam być jakieś powiązania, które ostatecznie zdecydowały o podpisaniu kontraktu.

Najwięcej kontrowersji wzbudzał napęd lodołamacza, dwuśrubowy diesel elektryczny. Jerzy Doerffer nalegał, aby przeprowadzić badania modelowe łamania lodu, by uniknąć zasadniczych błędów w projektowaniu kadłuba i śrub napędowych, gdyż firma projektująca nie miała żadnego doświadczenia w projektowaniu lodołamaczy. Profesor pisał o tym później: *„Już po wstępnych badaniach okazało się, że rufa była źle zaprojektowana i lód się wciskał między kadłub a śruby, co było zupełnie nie do przyjęcia. Trzeba było więc przeprojektować całą rufę. Chodziło o to, że rufa na wodnicy pływania była za smukła i pracująca śruba wciągała krę pod wodę w obręb swej pracy. Trzeba więc było poszerzyć kadłub tak, aby odpychał krę powierzch-*



Posejdon.



Perkun.

niową na boki i nie pozwalał na wciąganie jej w krąg pracy śruby. Ponadto obniżono nieco osie śrub i odwrócono kierunki ich obrotów. Część dziobowa była zaprojektowana dobrze i nie wymagała żadnych poprawek. A gdybyśmy nie zrobili badań modelowych, otrzymalibyśmy lodołamacz, który nie mógłby łamać lodu, a służyłby jedynie do ozdoby. Lodołamacz Perkun w praktyce dobrze łamał lód lity o grubości do 30 cm, ale kłopoty z urządzeniami napędowymi decydowały o jego niedużej przydatności do

pracy jako holownika, w okresie poza sezonem łamania lodu”.

Perkuna nie wspomina też najlepiej Zbigniew Sowiński. Jak mówi, dobre lodołamacze budowano wówczas w Szwecji, Finlandii, Rosji. Ale nie w Szkocji.

- Byłem na budowie tego statku. Robiono go systemem gospodarczym, na łapu-capu, ściągano silniki z Danii, wypożyczano dźwigi... To nie był udany statek, miał częste awarie. Ponieważ było krucho z pieniędzmi, był jak najtaniej wyposażony.

17 września 1976 roku *Perkun* doznał poważnej awarii maszyn, miał uszkodzone dwa wały napędowe. Z powodu braku dewiz na zakup części, przestój *Perkuna* przedłużył się do kilku lat. PRO musiało czarterować obce jednostki - fiński lodolamacz *Kone*, czy szwedzki *Victoria*.

...ale statki ratuje

Ale na początku służby, w czasie wspomnianej zimy 1963 roku, *Perkun* spisywał się dzielnie. Na portalu Swinoujście.pl miejscowy fotograf Andrzej Ryf-

Zapracowane lodolamacze

Bardzo mroźnej zimy 1955 roku udzielono pomocy 1335 statkom, na holu poprowadzono 176 jednostek. W 1960 roku 1278 statkom, w tym na holu ponad 400. W 1963 roku lodolamacze pracowały przy 1364 jednostkach. W następnych latach interwencji było mniej, np. w 1970 pomocy statków PRO wymagały 783 jednostki.

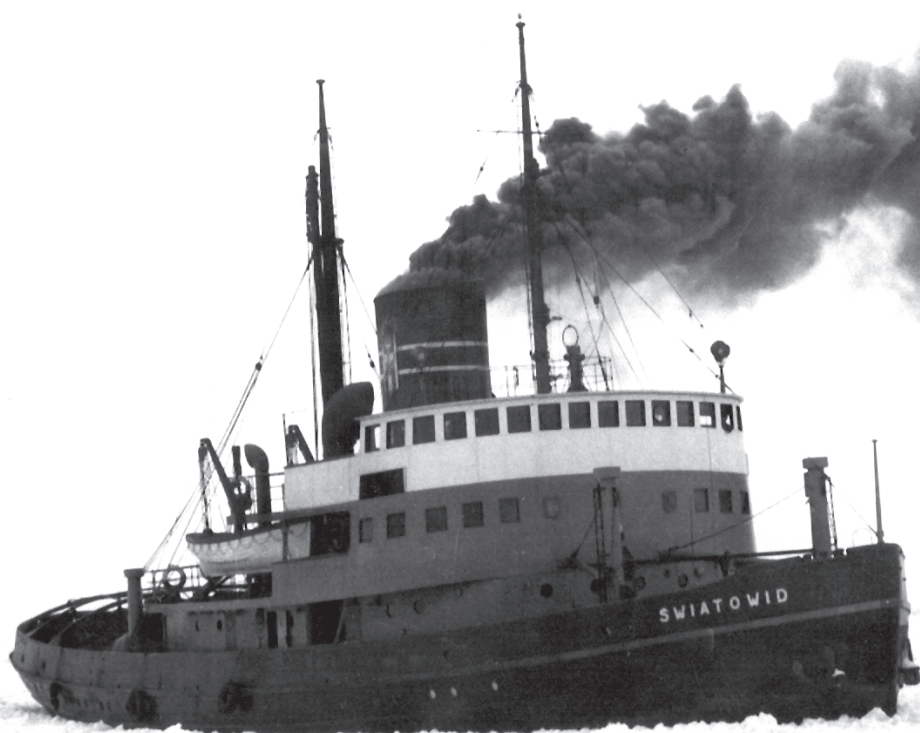
czyński wspomina, że uwolnił wówczas z lodów prom pełen ludzi.

„Prom *Świnoujście*, który odbił z Warszowa około 16 stycznia o g.15.20, utknął w spiętrzonych krach lodu. (...) Pokład był pełen, a ludzie jak mrówki stali jeden obok drugiego. Kiedy prom odbijał z Warszowa wiatr zmienił kierunek, lody z Zatoki Pomorskiej cofnęły się szerokim wejściem na Świnę. Kulminacja nastąpiła przy promach. Prom odbił od brzegu i płynął łukiem do kapitanatu, do starej przystani. Utknął około 100 m naprzeciw portowych dźwigów. Wiatr wzmaczał się i napędzał krę z morza. Kapitan wezwał pomoc. Kapitan portu widział przez okno z kapitanatu portu całą sytuację. Wezwał jednostki ratownicze, holowniki i wojsko na pomoc. Nie dało to żadnego rezultatu. Większość tych jednostek nie mogła odbić od brzegu, a inne utknęły od niego kilkanaście metrów i tak pozostały. Tymczasem pasażerowie *Świnoujścia* marzli. Sytuacja stała się bardzo groźna, wręcz dramatyczna.

I wtedy stał się cud. Polskie Ratownictwo Okrętowe zamówiło w Anglii silny holownik lodolamacz, który w tym czasie płynął do Polski, do *Świnoujścia*. Po około dwóch godzinach zamarznięci ludzie na pokładzie promu *Świnoujście* zobaczyli płynący potężny statek, od

strony falochronu. Nieznana piękna, nowa jednostka PRO *Perkun* płynęła prosto na nich. Radość i poruszenie wśród stoczniovców, portowców i ludzi z Odry. Jak się później okazało, ten manewr udał się, ponieważ lodolamacz płynął z prądem (z tym lodem tłoczonym do portu). *Perkun* utorował drogę do brzegu promowi. Przez wiele godzin załoga nowego lodolamacza wykonała szerokie koryto w zwałach lodu i przejął on na krótki czas rolę promu. Okazało się później, że te masy połamanego lodu miały około 4 m grubości. W porcie utknęło wówczas 17 statków (różnych bander). Stały w dziwnych pozycjach. Tak jak płynęły, tak już zostały. Tym korytem w kształcie litery „S” przez trzy tygodnie mały holownik był jedynym środkiem komunikacyjnym i zaopatrzeniowym. Tylko część pracowników Odry dojeżdżała do pracy. Powstały problemy zaopatrzeniowe i inne. Przyszła druga fala mrozów, 25 stopniowych. Pełną żeglugę przywrócono dopiero w marcu. Sam lodolamacz *Perkun* też był unieruchomiony przez pewien czas. Zamarzł cały Zalew Szczeciński i Zatoka Pomorska”.

- W akcji lodowej *Perkun* dobrze się sprawował, tyle że był dość słaby opowiada Zbigniew Sowiński. - Były momenty, że cięższy lód tylko na długość statku, wchodziliśmy na lód, łamaliśmy go



swoim ciężarem, cofaliśmy się i tak w kółko. Mozolna robota. - Pracowaliśmy całą zimę 1963 roku, bez zmian lodowych. Byliśmy wkurzeni, bo ciężka robota, a cała załoga ciągle musiała być na burcie. To była jedna z cięższych zim, najtrudniejsze lodołamanie. Następne lata były lepsze.

Banieczka za hol

Zima 1963 roku skuła lodem niemal osiemdziesiąt procent powierzchni Bałtyku. Wzdłuż polskiego wybrzeża tafla lodowa o grubości do pół metra ciągnęła się od brzegu do 20 mil morskich, a nawet więcej, w głąb morza. Owe 20 procent obszaru morza wolnego od lodu leżało w samym środku Bałtyku, między Bornholmem a Rozewiem. Tam mogłyby łowić polskie kutry rybackie, należące do przedsiębiorstw mieszczących się w Kołobrzegu i Ustce, gdybyż tylko udało się je wyprowadzić z zamrożonych portów. Zdecydowano się tak właśnie zrobić. W akcji wzięły udział: holownik *Jantar*, za którym płynął *Rosomak*, plus samolot rozpoznawczy oraz saperzy jednostki wojskowej, którzy mieli torować drogę wysadzając pola lodowe. *Jantarowi* po drugiej próbie udało się przebić przez kilkunastomilowe pole lodowe na redę Kołobrzegu i wyprowadzić rybacką flotę na łowiska.

Czasami załogom lodołamaczy podczas akcji lodowych trafiały się niezaplanowane „fuchy”.

- Idąc z Kanału Kilońskiego spotkaliśmy rosyjską flotę rybacką, która stała w lodzie - wspomina Sowiński. - Poprosili, żebyśmy ich nieoficjalnie poprowadzili kilka mil. Z wdzięczności dali nam dwie pięciolitrowe banieczki czystego spirytusu i koszyk ryb, to było podziękowanie dla załogi. Załogi innych statków, które brałyśmy na hol, odwdzięczały się np. papierosami. A jak nie było roboty, to wchodziliśmy w lód i tak staliśmy. To się nazywało, że jechaliśmy do garażu.

Załoga lodołamacza pracowała na trzy wachty, dwie na statku, jedna w domu. Zmian dokonywano co dziesięć dni, służba trwała dwanaście godzin na dobę, z czego 6 odpoczywano.

Broniewski zamarzał, Anna Broere na mieliźnie

Stanisław Kubow, inny pracownik PRO, opowiada: - Po sezonie lodołamacze zazwyczaj szły na stocznię, bo zawsze coś tam się zdarzało, jak nie silniki, to

kadłub. Jedynie *Światowid* nie miał takich kłopotów, miał kadłub jak dzwon. To solidna konstrukcja zrobiona przez Szwedów. Nie rdzewiał.

Sowiński: - *Światowid* to był na tamte czasy najlepszy lodołamacz. Nie miał wibracji, nie było hałasu, maszyna parowa była spokojna. Bardzo fajnie się na nim pływało.

Światowid bardzo dobrze sprawił się podczas kolejnej „zimy stulecia”, która przyszła do nas 1 stycznia 1979 roku. Włodzimierz Kalicki na łamach „Dużego Formatu” Gazety Wyborczej pisał: „*Na Bałtyku kolejną dobę szaleje sztorm, jakiego dawno tu nie widziano. W porcie gdynskim gigantyczne fale walą na pokład cumującego przy falochronie masywca PLO Władysław Broniewski i natychmiast zamarzają. Pokład pokrywa kilkudziesięciocentymetrowa warstwa lodu. Skorupa waży ponad tysiąc ton i statek przechyla się o 33 stopnie. Jeszcze trochę i przewróci się stępką do góry - na szczęście w ostatniej chwili Broniewski przymarza do falochronu. Marynarze, wisząc na linach, przez cały dzień próbują skuć narastający lód. Pod burtą Broniewskiego stoi holownik ratowniczy Światowid i strumieniami pary podtapia skorupę na pokładzie*”.

Dzień wcześniej, 31 grudnia 1978 roku, PRO musiało ratować holenderski chemikaliowiec *Anna Broere*. Przewożący trujący ładunek statek, z powodu oblodzenia utracił zdolność manewrowania i zaczął tracić stateczność. Kapitan zdecydował celowo osadzić go na mieliźnie. Załogę ratował holownik *Jantar*, na którym był wówczas Zbigniew Sowiński oraz śmigłowce ratownicze Marynarki Wojennej. Później inne holowniki PRO wyciągnęły statek. Udało się nie dopuścić do wycieku przewożonych substancji. Gdyby chemikalia połączyły się z wodą, należałoby ewakuować ludność aż z Trójmiasta.

Lodołamacze do lamusa

Pod koniec lat siedemdziesiątych zimy złagodniały, interwencji lodołamaczy było coraz mniej. Jednocześnie i w PŻM, i w PLO zaczęły pływać coraz mocniejsze statki, które same sobie radziły w lodach.

Perkun, mimo licznych wad, w okresie letnim brał również udział w holowaniach statków z Kanady do Europy, pływał z ekipą naukowców na Spitsbergen, był również holownikiem do zwalczania rozlewów ropopochodnych. Jedną z ostat-



Swarożyc.

Fot. Archiwum rodzinne parafraze Sowiński

nich akcji lodołamacza było uwolnienie, zimą 1985 roku, statku *Kołobrzeg*, który zamarł w lodach. Dzielny w akcjach lodowych *Światowid*, latem także nie próżnował. Pływał np. z naukowcami Polskiej Akademii Nauk na zlecenie Petrobaltiku, szukając ropy. Na napędzanej mazutem jednostce nie było, jak na motorowcach, poważniejszych drgań, co było ważne dla urządzeń pomiarowo-geofizycznych.

- W latach osiemdziesiątych już właściwie nie było lodołamań, zimy były łagodniejsze, statki - silniejsze - wspomina Sowiński. - Kiedyś kapitan Błachowski ze *Światowida* zaproponował, że przeprowadzi statek, gdzie kapitanem była Danuta Kobylińska-Walas (pierwsza w Polsce kobieta-kapitan żegluga wielkiej - red.). Lata wcześniej była u niego praktykantką. Ona mu po męsku odpowiedziała, że sama sobie da radę. I *Budowlany* przeszedł koło nas jak strzała. Nie dziwota, w maszynie miał 13 czy 15 tys. KM.

Sowiński dodaje: - PRO to była bardzo dobra firma, także jeżeli chodzi o atmosferę pracy. Liczyła się na rynku żeglugowym, miała swoją markę. Praca była ciężka, ale ciekawa, każdy rejs był inny. Ratowało się ludzi, statki i to dawało satysfakcję.

Czesław Romanowski

i

Korzystałem m.in. z książki „Polskie Ratownictwo Okrętowe” pod redakcją Jana Kazimierza Sawickiego.

Co dalej, Akademio?



Z okazji 90-lecia szkolnictwa morskiego w Polsce, z rektorem Akademii Morskiej w Gdyni, prof. Romualdem Cwilewiczem oraz prorektorem tej uczelni ds. nauki, prof. Piotrem Jędrzejowiczem, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- W tym roku obchodzimy 90-lecie powstania polskiego szkolnictwa morskiego. Akademia Morska w Gdyni jest w prostej linii spadkobierczynią pierwszej Szkoły Morskiej w Tczewie, więc to także jej święto. Czy dzisiaj Polska potrzebuje takiej uczelni? Wiadomo przecież, że absolwenci Akademii nie pracują na statkach polskiej bandery.

Romuald Cwilewicz: - Ta uczelnia zawsze kształciła absolwentów na globalny rynek pracy. Tak było w 1920 roku, w okresie międzywojennym i po drugiej wojnie światowej. Z tym, że wówczas nasi absolwenci niezmiernie rzadko pływali na obcych statkach, w tej chwili zaś to norma,

tak jest na całym świecie. To po pierwsze, a po drugie, jak rozumiem, w pytaniu chodzi o kwestię – po co wypuszczać absolwentów, którzy niemal na pewno nie będą pracować w naszym kraju? Znakomita ich większość ma w Polsce rodziny, zarobki transferuje do polskich banków. Roczne wpływy od polskich oficerów pływających za granicą wahają się od półtora do dwóch miliardów dolarów. Przyjmując, że przynajmniej połowa wydawana jest w naszym kraju, z samego podatku wpływy do państwowej kasy są trzy, cztery razy większe niż nakłady państwa.

- Czyli za pozostawieniem uczelni morskiej przemawiają tylko kwestie finansowe?

Piotr Jędrzejowicz: - Aspekt ekonomiczny jest doskonałym uzasadnieniem istnienia uczelni morskiej takiej jak Akademia Morska w Gdyni.

- Mamy w kraju dwie wyższe uczelnie morskie, w Gdyni i Szczecinie. Czy to nie za dużo? Wcześniej jedna dostarczała kadry dla PŻM, druga dla PLO. A teraz?

RC: - Gdyby nasi absolwenci nie mieli pracy, byłoby za dużo. Ale oni są na pniu rozrywani. W czasie praktyk zawodowych, które z zasady odbywają u obcych armatorów, zawierają umowy przedwstępne i po dyplomie mają natychmiast dobrze płatną pracę. Dwa i pół tysiąca euro miesięcznie plus wikt i opierunek, to chyba niezła stawka dla świeżego absolwenta.

- A może, skoro uczelnie „produkują” absolwentów, którzy podejmują pracę prawie wyłącznie u pry-



Fot. Czesław Romanowski

watnych przewoźników, same powinny być prywatne?

RC: - Niemal co roku setki, jeżeli nie tysiące absolwentów akademii medycznych wyjeżdża z naszego kraju. Niewielu wraca. Czy z tego powodu mamy sprywatyzować szkoły medyczne? Absurd. Podobnie z wykształconymi przez nasze politechniki inżynierami. Co więcej, wyjeżdżają z rodzinami, w związku z czym państwo polskie nie ma żadnych profitów. W wypadku wykształcenia morskiego jest inaczej, absolwent pracuje wprawdzie na obcym statku, ale pieniądze są wydawane w Polsce.

- Gdyby ukończył prywatną uczelnię, też przecież transferowałby pieniądze do kraju, ale środki przeznaczone do tej pory na jego naukę, moglibyśmy wydać na coś innego.

PJ: - Nieprawda. Gdyby to było prywatne szkolnictwo, nie działałby rachunek

globalny, bo koszty wykształcenia dobrego specjalisty są wysokie, ponosi je państwo i ma za to wpływy w postaci dochodów z VATu. Natomiast prywatna uczelnia musiałaby sama ponosić koszty wysokiej jakości kształcenia. Przypuszczam, że to by się po prostu tej uczelni nie opłacało.

- A nie mają państwo przypadkiem kłopotów z naborem?

RC: - Mamy.

- Może zatem jedna wyższa uczelnia morska w Polsce zagospodarowałaby wszystkich, którzy chcą zajmować się tym fachem? Działa przecież prywatna Szkoła Morska w Gdyni mająca status policealnej, a jej absolwenci nie mają problemu z zatrudnieniem.

PJ: - Konwencja STCW wyraźnie mówi, że oficer powinien mieć wyższe wykształcenie. Dyskutuje się o kolejnym stopniu: elektryka-elektronika, na poziomie starszego oficera. Systemy elektroniczne na statkach są coraz bardziej skomplikowane, potrzebna jest wiedza, którą dają tylko wyższe uczelnie.

- Jaki macie pomysł, żeby przyciągnąć młodych ludzi? Jak ich zachęcić, by studiowali na specjalnościach typowo morskich? Czy projekt darmowego akademika dla wszystkich, którzy chcieli u was studiować na specjalnościach pływających sprawdził się?

RC: - Nie bardzo. Wiedzą panowie dlaczego znakomita większość naszych studentów pochodzi z miejscowości leżących przy linii kolejowej Tczew-Wejherowo?

- Bo łatwiej dojechać?

RC: - Tak. 30-40 lat temu gros studentów pochodziło z południa Polski. W tej chwili starają się być jak najbliżej uczelni. Wracając do metod zachęcania, rzeczywiście był taki pomysł, żeby studenci zamiejscowi z pierwszego roku za akademik nie płacili. W praktyce spora część z tych, którzy z tego rozwiązania skorzystali, rozpoczęła studia, a po kilku tygodniach sobie odpuszczała. Jednak do końca semestru mieli darmowe mieszkanie.

PJ: - Dodam jeszcze, że problem niedoboru nie dotyczy wszystkich naszych kierunków. Na wydziale nawigacyjnym mamy komplet. Największy problem jest z wydziałem mechanicznym. To w jakimś stopniu konsekwencja obniżania się poziomu nauczania przedmiotów ścisłych, rezygnacja z matury z matematyki. Dotyczy to zresztą również wydziałów mecha-

nicznych czy elektrycznych na politechnice. Zaczynamy jednak obserwować odwrócenie tendencji, już w poprzednim roku było lepiej niż dwa lata temu.

RC: - Niedawno rozpoczęły się wykłady z matematyki i fizyki dla maturzystów, prowadzą je nasi pracownicy. Chcemy przygotować ewentualnych kandydatów do studiów wyższych na kierunkach technicznych, niekoniecznie do naszej uczelni. W październiku i listopadzie po Polsce jeździły grupy studentów w ramach prezentacji uczelni w liceach, szczególnie na ścianie wschodniej i na południu kraju po to, by poinformować maturzystów, że taka uczelnia istnieje. W ich świadomości jesteśmy uczelnią ekskluzywną, gdzie niezwykle trudno się dostać, bo gdy ich ojcowie zdawali na studia, tak rzeczywiście było.

PJ: - Myślę, że głównym problemem jest fakt, że w głębi Polski świadomość morza i gospodarki morskiej jest praktycznie zerowa.

RC: - Dwa lata temu brałem udział w spotkaniach z przyszłymi maturzystami w trzech liceach w Gdyni i pytałem ich, ile w tym mieście jest wyższych uczelni? Nigdy nie wymienili Akademii Morskiej czy Akademii Marynarki Wojennej. Czyli i u nas nie jest z tą świadomością najlepiej.

PJ: - Od 2009 roku wydział nawigacyjny naszej uczelni uruchomił studia w języku angielskim. Obserwujemy ogromne zainteresowanie młodzieży z krajów rozwijających się. Organizujemy dla nich kursy pomaturalne, które mają im pomóc w późniejszych studiach.

- A co z pomysłem stworzenia filii uczelni morskiej w Angoli?

RC: - Na zlecenie Navimoru opracowaliśmy technologię nauczania, organizację całej uczelni i programy nauczania dla czterech wydziałów z czternastu specjalności. I przekazaliśmy to stronie angolskiej. W tej chwili tamtejszy kampus się buduje i podobno na wiosnę przewiduje się otwarcie budynku z symulatorem, który dostarczyła firma Navimor. Nabór znacznie się w październiku tego roku.

PJ: - Dla uściślenia, to jest uczelnia angolaska, będzie miała swoją kadrę. Do nas, w ramach kontraktu, przybędzie trzydziestu przyszłych wykładowców. Przejdą szkolenie na symulatorach i sprzęcie laboratoryjnym.

- Studenci mają się tam kształcić głównie na kierunku rybołówstwo?

PJ: - Tak, ale będą też wydziały administracji, zarządzania w sferze gospodarki morskiej, wydziały mechaniczne.

- Wizytówką Akademii Morskiej w Gdyni jest oczywiście *Dar Młodzieży*. Niektórzy jednak nazywają go „Barem Młodzieży”. Jak pan myśli, dlaczego?

RC: - Z tym określeniem spotkałem się jedynie w artykule w jednej z gazet.

- Podobne opinie o żaglowcu można spotkać w komentarzach pod artykułami na jego temat. O tym, że jednostka jest wypożyczana na różnego rodzaju, często mocno zakrapiane, imprezy. A to przecież nie jest jego funkcja.

RC: - Dotacje z ministerstwa na utrzymanie statków szkolnych są niezmiernie małe w stosunku do tego, ile musimy

wydać na ich eksploatację. Jeżeli dotacja z budżetu dla wszystkich uczelni jest rzędu 60 procent jej kosztów, to każda z nich musi dorabiać. Ustawodawca zapisał w ustawie o szkolnictwie wyższym, że uczelnie morskie, oprócz dotacji na dydaktykę, pomoc materialną dla studentów, dla niepełnosprawnych, powinna dostać dofinansowanie na utrzymanie statków szkolnych i specjalnych ośrodków szkoleniowych. Ale ministerstwo nie było w stanie tego zapewnić. Żeby jednak spełnić wymóg formalny, wydziela z części dotacji dydaktycznej środki na utrzymanie statków.

- Ile kosztuje utrzymanie *Daru*?

RC: - Kilkanaście milionów złotych rocznie. Dotacja z budżetu to trzy, cztery miliony, resztę statek musi zarobić.

- Czyli jakieś dziesięć milionów.

PJ: - Około. Przy czym w tej chwili staramy się pozyskiwać pieniądze poprzez szkolenie ludzi do pracy na morzu. Mamy umowę ze szkołą morską z Antwerpii, w ub. roku jej 140 praktykantów szkoliło się na *Darze*.

RC: - W marcu na pokład *Daru* przybędzie kolejna grupa.

PJ: - Kształcimy również studentów afrykańskich uczelni morskich, w ramach współpracy z IMO i Międzynarodowym Uniwersytetem Morskim w Malmö. Wynajmujemy również statek grupom żeglarzy, dziennikarzy, lekarzy, bo to nam zapewnia jego utrzymanie.

RC: - Polskie szkoły średnie ze Szczecina i Kołobrzegu też korzystają z *Daru*.

- Można też zadać inne pytanie, po co Akademii tak duży żaglowiec, w dodatku obciążający kieszeń podatnika? Przecież ludzie, którzy odbywają na nim praktyki nigdy nie będą pracować pod żaglami.

RC: - Główna funkcja *Daru* to obycie studenta z pracą na morzu, nauka pracy w zespole, nauka dowodzenia zespołami. Nie myśmy to wymyślili, wymyślili to żeglarze znacznie lepsi od nas...

- ... i wiele lat temu...

RC: - Zgoda. I to cały czas zdaje egzamin, to dobra szkoła dla przyszłego marynarza. Różne są opinie przyszłych starszych mechaników, czy kapitanów o praktyce na *Darze*. Ale znakomita większość naszych absolwentów, ludzi, którzy osiągnęli najróżniejsze stanowiska, niezwykle miło wspomina praktyki na tym żaglowcu. Twierdzą, że to jest potrzebne. Tym bardziej, że jednostka wyposażona jest w najnowocześniejsze urządzenia, również w siłowni.

- Ale Akademia Morska w Szczecinie nie ma takiego żaglowca. A chyba nie kształci gorszych fachowców.

PJ: - Oczywiście, że nie. Niemniej w tradycji polskiego szkolnictwa morskiego zawsze były żaglowce. Był *Lwów*, *Dar Pomorza*, jest *Dar Młodzieży*. Ci, którzy się liczą w shippingu, mają żaglowce - Stany Zjednoczone, Japonia, Rosja... Oczywiście Polsce nie są potrzebne dwa, jeden dla Szczecina, drugi dla Gdyni, wystarczy jeden, który obsłuży obie uczelnie.

- To dlaczego studenci ze Szczecina nie odbywają praktyk na *Darze*?

PJ: - To pytanie nie do nas, ale do tamtejszych władz. AM w Szczecinie od czasu do czasu wysyła swoich studentów na żaglowce rosyjskie. Ale co roku otrzymują od nas pytanie, czy chcą skorzystać z praktyk na *Darze*. I co roku dostajemy odpowiedź odmowną. Był zarzut, że chcemy od nich za dużo. Ale skoro szkoły średnie nie mają problemu z zapłaceniem 140 złotych za osobę za hotel, wyżywienie i obsługę instruktorską na statku szkolnym, na którym mają zapewnioną kompleksową obsługę, dlaczego ma to być za dużo dla Akademii Morskiej? Tym bardziej, że otrzymuje dotacje na utrzymanie statków szkolnych większą niż my.

- Jak już jesteśmy przy *Darze*, co w tej chwili się dzieje w sprawie jego własności? Miał być pozew cywilny przeciw Ministerstwu Infrastruktury, które chciało, by pozostał własnością Skarbu Państwa. Czyj jest w tej chwili *Dar Młodzieży*?

RC: - Dobre pytanie. Jak panowie wiedzą, zapis w rejestrze *Daru* brzmiał, że jego właścicielem jest Skarb Państwa. My uważamy, że statek z kilku różnych powodów jest własnością uczelni, wystąpiliśmy swego czasu do Izby Morskiej o zmianę tego zapisu. Pierwsza instancja przyznała nam rację, druga stwierdziła, że nie będzie się wypowiadała o własności, a ponieważ Ministerstwo ma zastrzeżenia co do notarialnego aktu kupna *Daru*, w związku z tym uchyliła poprzednie postanowienie i pozostaje tak jak było. W kwestii ustalenia własności właściwy jest sąd powszechny. Zwróciliśmy się tam, ale do dnia dzisiejszego rozprawa nie została wyznaczona.

- Ale nie wycofujecie się ze swoich roszczeń?

RC: - Nie, dlaczego? Uważamy, że ustawa z 1990 roku mówi jasno, że każda wyższa uczelnia w Polsce jest właścicielem swojego majątku. W 1982 roku statek został kupiony przez uczelnię - prze-

90 lat szkolnictwa morskiego

W 1920 roku w Tczewie została utworzona pierwsza polska uczelnia kształcąca ludzi morza - Szkoła Morska. Ze względu na trwającą wówczas wojnę z sowietami, zajęcia dydaktyczne zainaugurowano dopiero 8 grudnia. W roku 1921 podniesiono banderę na pierwszej jednostce szkolnej *Lwów*. W 1930 r. szkołę przeniesiono do nowo wybudowanego kompleksu budynków przy ul. Morskiej w Gdyni. W tym samym roku *Lwów* został zastąpiony nowym szkolnym żaglowcem - *Darem Pomorza*. W czasie wojny szkoła prowadziła działalność w Anglii. Po wojnie wróciła do dawnej siedziby. W roku 1947 zmieniono nazwę uczelni na: Państwowa Szkoła Morska. W 1958 roku została przekształcona na pomaturalną szkołę techniczną z czterema wydziałami: nawigacyjnym, mechanicznym, elektrycznym i administracyjnym. Dziesięć lat później połączono ją z Państwową Szkołą Rybołówstwa Morskiego nadając charakter wyższej uczelni technicznej i nazwę: Wyższa Szkoła Morska w Gdyni. W 1982 roku w miejsce *Daru Pomorza* do eksploatacji wszedł żaglowiec *Dar Młodzieży*, a w 2000 roku - statek szkoleniowo-badawczy *Horyzont II*. W 2001 roku szkoła otrzymała status akademii i nazwę Akademia Morska w Gdyni.

laliśmy z własnego konta pieniądze na konto stoczni, która go budowała. Zawarliśmy umowę kupna-sprzedaży. Niektórzy twierdzą, że przedsiębiorstwa państwowe nie mogły zawierać takich umów, ale np. PLO to robiło. W tymże roku *Dar* wpisany został do majątku uczelni i płaciliśmy za niego do Skarbu Państwa koszty amortyzacyjne. Uważamy więc, że w 1990 roku była to część majątku uczelni. To logiczne. Ministerstwo zarzuca nam, że chcemy go sprywatyzować, a oni by chcieli, by statek należał do państwa polskiego. Według nas, gdy jednostka stanie się własnością skarbu państwa, może on sprzedać statek dowolnemu kontrahentowi, nikogo nie pytając o zdanie. Natomiast w sytuacji, gdy właścicielem jest Akademia i gdyby zaszła hipotetyczna sytuacja, że chcielibyśmy go przekazać fundacji, czy komuś innemu, rektor musiałby postawić taką sprawę na senacie uczelni, ten podjąć na ten temat odpowiednią uchwałę, a tę z kolei zatwierdzić minister. Tam żadnej furtki bezpieczeństwa, a tu trzy zabezpieczenia.

- Pan sugeruje, panie rektorze, że ministerstwo chciałoby po cichu sprzedać *Dar*? To przecież niepoważne.

RC: - Nie, nie sugeruję. Ale postępowanie ministerstwa wobec tego statku jest dziwne. Ministerstwo daje posłuch plotkom o chęci z naszej strony, by sprzedać komuś *Dar*. Takiego pomysłu nie ma i nie było.

- Przejdźmy do drugiego waszego statku, *Horyzontu II*. Nie licząc rejsu na Spitsbergen, jego rola sprowadza się do pływania w kółko po Zatoce Gdańskiej ze studentami, którzy odbywają tam praktyki manewrowe. Czy to dobre wykorzystanie jednostki? Co to za praktyka? Nie lepiej wysłać go do Lubeki, czy przez Cieśninę Duńskie, gdzie ruch statków jest większy, a akweny trudniejsze?

RC: - Główną przeszkodą są pieniądze. W sytuacji, kiedy *Darem* zarabiamy na utrzymanie *Horyzontu*, staramy się minimalizować koszty. Był kiedyś pomysł, żeby go sprzedać. Ale wydział nawigacyjny bardzo go sobie chwali. Ten statek ma niezwykle nowoczesne wyposażenie nawigacyjne, systemy bardzo przydatne w nauce tego zawodu. Może ciągle pływanie na trasie Gdynia-Gdynia jest mało efektowne, ale takie są realia.

- Ale nawet na Spitsbergenie studenci wykorzystywani byli głównie do załadowywania i rozładowywania

sprzętu naukowego. To właściwy rodzaj praktyki?

RC: - Dlaczego nie? Spotykają się na Spitsbergenie z warunkami, których nie ma w żadnym innym miejscu. Mają szansę wyładowywać towar na amfibię. Gdzie jeszcze coś takiego poćwiczą?

PJ: - *Horyzont* był w zamyśle przewidziany do funkcji badawczej. Niestety, w ostatnich latach granty na projekty badawcze zmalały i coraz trudniej je zdobyć. Ta jednostka ma potencjał, staramy się znaleźć dla niego zajęcie, ale nie jest to takie proste.

- A dlaczego istnieją tak duże dysproporcje między zarobkami załogi na *Darze* i na *Horyzontcie*? Pensje zasadnicze są na tym drugim statku nawet poniżej średniej krajowej. To jest gorsza jednostka?

RC: - Z punktu widzenia zarabiania, *Horyzont* jest rzeczywiście statkiem gorszym.

- Ale to przecież nie wina załogi

RC: - Nikogo tam na siłę nie trzymamy. A poza tym, staramy się wyrównywać te dysproporcje. Ale jeśli *Dar* może dużo zarobić, a zaangażowanie załogi w różnego rodzaju działania jest większe, to już tak jest na tym świecie - więcej pracujesz, więcej przynosisz zysku - dostajesz więcej.

- Ale członkowie załogi nie pójdą szukać grantów, to uczelnia powinna się o nie starać.

RC: - Uczelnia szuka grantów. Nie ma ich jednak tak dużo. Nie popadajmy jednak w skrajność, ci ludzie nie pracują za darmo. Część dostaje np. dodatek dydaktyczny.

- Panie rektorze, wokół pańskiego wyboru na rektora uczelni było sporo kontrowersji. Jeden z wykładowców twierdził, że na uczelni działa Grupa Trzymająca Władzę, swego rodzaju klika. I ludzie z tego towarzystwa są wybierani na najwyższe stanowiska na uczelni. Czy czuje się pan częścią takiej grupy?

RC: - Nie podzielam tego zdania. Wybory były demokratyczne, odbywają się w tym systemie od lat.

- Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego uznało jednak, że wybór elektorów studenckich nie odbył się zgodnie z przepisami. Czy, choćby dla jasności i przecięcia wszelkich wątpliwości, nie byłoby lepiej, żeby wybory odbyły się raz jeszcze?

RC: - Sąd ostatecznie stwierdził, że elektorzy byli wybrani zgodnie z prawem. Podobnie z kwestionowaną przez tegoż wykładowcę tajemnicą wyborów. Nie widzę potrzeby powtarzania wyborów.

- Ilu macie państwo studentów? I jaki procent z nich studiuje specjalności typowo okrętowe?

RC: - Mamy około siedmiu i pół tysiąca studentów. Specjalności morskie studiuje około trzy i pół tysiąca studentów.

- W jakim kierunku będzie zmierziała uczelnia?

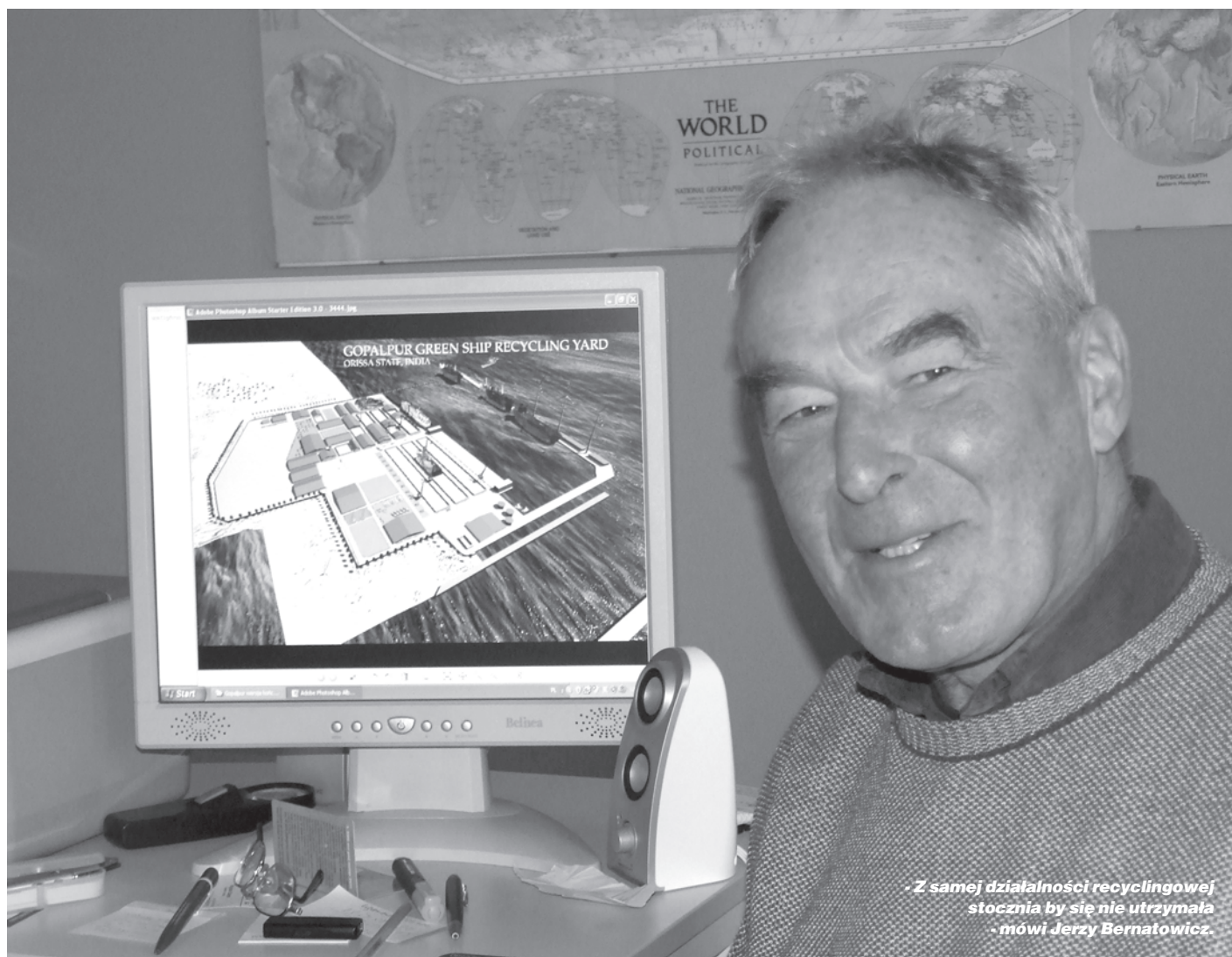
PJ: - Zgodnie z tendencjami w Unii Europejskiej, będziemy dążyli do powołania przyzwoitego uniwersytetu morskiego, kształcącego specjalistów wokół szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Utrzymywanie tylko i wyłącznie kształcenia morskiego w horyzoncie kilkunastu lat byłoby ograniczeniem. Poczyniliśmy np. kroki, żeby rozbudować naszą uczelnię. Będzie budowane centrum dydaktyczne, z symulatorami, centrum komputerowym.

RC: - Bez gruntownego przygotowania na wyższym poziomie nie jesteśmy w stanie wyedukować ludzi do obsługi coraz bardziej nowoczesnej techniki w okrętownictwie.

Od lewej:
prof. Romuald
Cwilewicz oraz
prof. Piotr
Jędrzejowicz.



Film o Akademii Morskiej
oglądaj na stronie:
www.portalmorski.pl



- Z samej działalności recyklingowej stocznie by się nie utrzymała - mówi Jerzy Bernatowicz.

Stocznie ze złomu nie wyżyją

Z Jerzym Bernatowiczem o szansach na złomowanie statków w Polsce rozmawia Czesław Romanowski

- Przygotował pan projekt stoczni zajmującej się recyklingiem statków, która miała zostać wybudowana w Indiach. Jak do tego doszło?

- To właściwie był przypadek. Na jednej z międzynarodowych konferencji, na którą zostałem zaproszony do wygłoszenia referatu na temat recyklingu statków, z racji uczestnictwa w Projekcie SHIPMATES (6 Projekt Ramowy UE), jeden z dy-

rektorów norweskiej firmy żeglugowej Wilh. Wilhelmsen, zainteresował się tezami oraz propozycjami rozwiązań technicznych, które przedstawiłem. Po przeszło roku zadzwonił do mnie i powiedział, że ich przedsiębiorstwo wydzierżawiło na 30 lat 79 akrów (32 hektary) terenu w porcie Gopalpur, w stanie Orissa w Indiach, w tym 850 m linii brzegowej Zatoeki Bengalskiej. Spytał, czy nie zrobiłbym

projektu nowoczesnej stoczni złomującej statki. Mam wiedzę na temat recyklingu statków oraz doświadczenie w projektowaniu obiektów przemysłu okrętowego, niegdyś byłem głównym projektantem modernizacji obiektów kadłubowych Stoczni Gdańskiej. W czasie spotkania w Oslo uzgodniliśmy, że w pierwszym etapie zrobię opracowanie dotyczące możliwości wybudowania tam nowoczesnej stoczni recyklingowej, uwzględniającej wszystkie wymogi środowiskowe oraz spełniającej wymogi opracowywanej Konwencji IMO dotyczącej złomowania statków. Później zlecono mi przygotowanie wstępnego projektu samej stoczni. Miał trafić do wyspecjalizowanych firm inżynierskich w Indiach, by oceniły, ile to przedsięwzięcie będzie kosztowało. W 2008 roku pojechaliliśmy na miejsce przyszłej budowy.

- Skąd w ogóle pomysł na własną stocznę złomową w Indiach?

- Statki Wilh. Wilhelmsen wożą drogie, luksusowe samochody z Japonii do

Europy i Stanów Zjednoczonych. Dbając o swój prestiż, wyeksploatowanej floty nie mogą wysłać do złomowania na plażę w Azji, muszą do końca zachować standard. Również organizacje ekologiczne apelują o odpowiedzialność armatora za swoją flotę od początku do końca.

- Jakie jednostki miała złomować ta stocznia i ilu ludzi zatrudniać?

- Ocenilem, że około 1200 ludzi. Byłoby tam złomowanych do 20 dużych statków rocznie. Zleceniodawca chciał, by były to bardzo duże jednostki, ale przekonałem go, że ze względu na możliwości urządzenia do podnoszenia statku oraz możliwości pozyskania tonażu, trzeba tę wielkość ograniczyć do jednostek trzystumetrowych. Miał się tam znajdować rodzaj doku pływającego, który podnosiłby kadłub statku na poziom lądu, do dalszej obróbki na kilku stanowiskach. Statek miał być oczyszczany przy pirsach basenu wewnętrznego, następnie miała się zaczynać rozbiórka kadłuba, potem część podwodna miała być podnoszona na ląd, na stanowiska demontażowe.

- Ile procent statku ulega ponownemu przerobowi?

- Do spalarni w naszym projekcie ma trafić około 2-3 procent tego, co ze statku zostaje, około 95 procent to stal i metale wykorzystywane do dalszego przerobu.

- To po kolei, jak odbywa się złomowanie statku?

- Najpierw jednostka zostaje oczyszczona, myje się zbiorniki paliwowe, zęzy. Następnie usuwa się azbest i PCB (polichlorowane bifenyle, substancje szkodliwe dla środowiska, wchodzące w skład niektórych urządzeń – red.), choć jest już ich na statkach stosunkowo mało. Równolegle rozbiera się nadbudówkę oraz demontuje wszystkie mechanizmy, pompy, silniki. Części statku za pomocą dźwigów przenoszone są do hal z rozsuwanymi dachami, gdzie następuje ich cięcie na mniejsze składniki, a potem do kolejnych pomieszczeń, gdzie odbywa się końcowe cięcie na jeszcze mniejsze, akceptowane przez huty elementy - max. 1,5 m x 0,5 m x 0,5m. W innych warsztatach rozbiera się silnik główny i mechanizmy. Przy nabrzeżu, w projektowanej przeze mnie stoczni, znajdowałoby się składowisko złomu do wysyłki do odbiorców drogą morską. Miała się tam też mieścić nowoczesna spalarnia, być może plazmowa, w której utylizowałoby się szkodliwe substancje.

Nawiasem mówiąc, w Indiach, przy tego typu stoczniach pojawiają się stragany, sklepiki, w których można kupić wszystko, co się ze statku wydobyło: kuchnie, wykładziny, meble, kranie... W zeszłym roku za tonę statku do złomowania płacono około 300 dolarów, w poprzednim - cena dochodziła do 500 dolarów. Ale w Indiach, Pakistanie, Bangladeszu za statek mogą zapłacić dużo więcej. Bo praktycznie cała jednostka jest wykorzystywana - do przeróbki blach poprzez przewalcowywanie na pręty zbrojeniowe i na sprzedaż, od elementów wyposażenia statku, elektroniki, po metale kolorowe. Dodam, że rynek złomowania statków jest wart rocznie 2-4 mld dolarów i jest kontrolowany przez banki, instytucje finansowe oraz tzw. cash buyers (firmy kupujące statki od armatorów, zmieniające ich flagi i przekazujące do złomowania wyspecjalizowanym firmom).

- Skąd miały pochodzić jednostki do złomowania?

- Wilh. Wilhelmsen ma własną sporą flotę, której część kończy żywot.

- Do realizacji norwesko-hindusko-polskiego projektu jednak nie doszło.

- Niestety, przyszedł ogólnoświatowy kryzys i projekt został zawieszony.

- W ostatnim czasie coraz głośniej mówi się, np. sygnatariusze Pomorskiego Klastra Morza i Zlewiska Wiśły (pisaliśmy o tym w styczniowym numerze „Naszego MORZA” - red.), o stworzeniu takiej stoczni w naszym kraju. Czy uważa pan, że jest to u nas realne i opłacalne?

- Stocznia Marynarki Wojennej byłaby idealnym miejscem do złomowania niedużych jednostek specjalistycznych, do stu metrów. Posiadają urządzenie, które podnosi statek właśnie takiej długości, co mogłoby być początkiem procesu technologicznego złomowania. Ale oni nastawiają się na inną działalność. W ramach projektu SHIPMATES zrobiłem symulację, czy można by wykorzystać do takiej działalności tereny należące wcześniej do Stoczni Gdynia. Wydzieliłem rejon małego doku, budynku dawnej traserni, elektrowni, rejon pochylni bocznej i zaprojektowałem tam małą stocznice recyclingową. Teoretycznie więc byłoby to możliwe, ale... Stocznia złomowa ma sens wówczas, gdy ma się stały dopływ statków. Bo ludzie, którzy zostaną w niej zatrudnieni muszą mieć pracę. Co z nimi robić, kiedy nie ma jednostki do rozebrania?

W Indiach 30 tys. ludzi można zebrać w ciągu tygodnia, jest statek do rozbiórki, ludzie przyjeżdżają na miejsce i pracują. A w naszych warunkach trzeba ich utrzymywać cały czas. Moglibyśmy liczyć tylko na jakieś zlecenia rządowe.

- Czyli recycling statków u nas to mrzonka?

- Z samej działalności recyclingowej stocznia by się nie utrzymała. Jedyną stocznia w Europie, która zarabia na złomowaniu jest norweska stocznia Akera. Zajmuje się złomowaniem platform wiertniczych. W tej chwili, po trzydziestu latach, wychodzą z użytku pierwsze platformy, które były stawiane na Morzu Północnym w latach 70. ubiegłego wieku. W swoim biznesplanie platformy te miały przewidziane środki na ich demontaż. Jedna po drugiej będą likwidowane. Firmy naftowe płacą za utylizację. To są olbrzymie kwoty.

- To byłaby ewentualne nisza dla nas, ale i ona jest zagospodarowana...

- Tak, my mamy jedną platformę na Bałtyku, która jeszcze kilkanaście lat po pracuje. Floty handlowej praktycznie nie mamy, flota rybacka także już właściwie



Projekt Jerzego Bernatowicza - Gopalpur Green Ship Recycling Yard.

nie istnieje. Nie mamy własnych jednostek, które moglibyśmy ze złomować i nie możemy ściągnąć statków innych bander, bo nie stać nas na kupno tamtego tonażu. To są ogromne środki, a trudno na tym zarobić, bo cena złomu jest niższa od ceny, którą płaci się za tonaż. A gdzie wynagrodzenie, podatki? Nie, u nas to by się zdecydowanie nie opłacało.



Jerzy Bernatowicz jest szefem gdyńskiego Biura Inżynierskiego Bertech, specjalistą do spraw recyclingu statków.

Batory w Toruniu.

Jak uratowałem

Batorego

Fot. z archiwum Gerarda Łukaszczyka

Z Gerardem Łukaszczykiem, ostatnim dowódcą kutra pościgowego *Batory*, rozmawia Tomasz Falba

- Uchodzi pan za człowieka, który uratował *Batorego*, najstarszy polski okręt - kuter pościgowy, od zagłady. Jak do tego doszło?

- Wszystko zaczęło się w listopadzie 1973 roku. W miesięczniku „Morze” z tego miesiąca ukazała się notka na temat

Batorego, że okręt niszczy w porcie rzecznym na warszawskim Żeraniu i nikogo to nie interesuje. Służyłem wtedy jako mechanik Dywizjonu Pomocniczych Jednostek Pływających Marynarki Wojennej w Helu. Pamiętam, że na artykule w „Morzu” zwrócił mi uwagę ktoś z kadry Dywizjonu. Powiedział: „*Panie poruczniku, niech pan spojrzy, jaka fajna sprawa z tym Batorym*”. Przeczytałem i przejąłem się jego losem tak, że postanowiłem podjąć temat. Zacząłem szukać ludzi, którzy mogli pomóc w uratowaniu jednostki.

- Coś pan wtedy wiedział o *Batorym*?

- Wiedziałem, każdy na Helu wiedział. To był przecież okręt związany z tym miejscem.

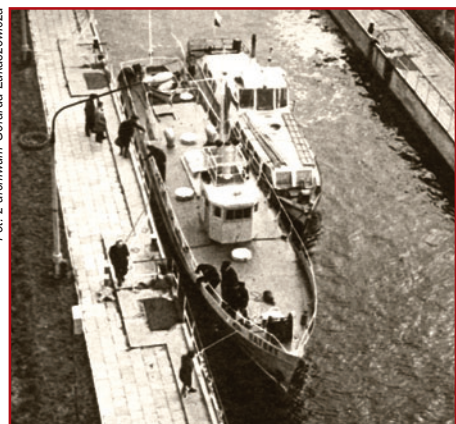
- Chce Pan powiedzieć, że już wtedy istniała na Helu legenda *Batorego*? Przecież to było wtedy wojskowe miasto. A wojsku w tamtym cza-

sie nie zależało na upamiętnianiu przedwojennej historii.

- To nie do końca tak, nie można uogólniać. Byli oczywiście tacy, dla których dzieje polskiej floty wojennej zaczęły się w 1944 roku, ale też tacy, którzy zdawali sobie sprawę, że jest ona nieco dłuższa. *Batory* nie zostałby uratowany bez wsparcia wielu ludzi z Marynarki Wojennej, przede wszystkim moich przełożonych. Takie to były czasy, że sam nic bym nie mógł zrobić.

- Przeczytał pan zatem notatkę w „Morzu”. I od razu zaczął pan działać?

- Tak, natychmiast. Ostatecznie poszło to dwutorowo. Ja działałem w Helu, a kpt. jacht. Andrzej Piotrowski z grupą pletwonurków i dziennikarzem „Morza” Mieczysławem Kuligiewiczem w Warszawie. Było w to zaangażowanych jeszcze wiele innych osób. To był swoisty łańcuszek ludzi dobrej woli, grupa pasjonatów, którzy postanowili zrobić wszystko co w ich mocy, aby zachować *Batorego* dla przyszłych pokoleń... I udało się. Po kilku



Fot. z archiwum Gerarda Łukaszczyka

Batory w służbie.

tygodniach zabiegów, ówczesny szef Ligi Obrony Kraju, do której należał *Batory*, podjął decyzję o przekazaniu okrętu za darmo Marynarce Wojennej, w celu ustawienia go w Helu jako pomnik.

- Pamięta pan moment, kiedy pierwszy raz zobaczył *Batorego*?

- Stał w Warszawie na Kanale Żerańskim przy Elektrociepłowni Żerań. Był dosyć mocno przytopiony. Ponad wodę wystawały tylko niektóre elementy konstrukcyjne pokładu. Serce się krajało kiedy na to patrzyłem. Wstrząsający widok. Stałem tam i zastanawiałem się, w jakim stanie jest w środku.

- I w jakim był?

- Aby to stwierdzić musieliśmy najpierw podnieść go z wody i ustawić na lądzie. Wtedy nie było to takie proste. Nie tylko z powodów technicznych. Proszę sobie wyobrazić, że zostałem oddelegowany do przyprowadzenia *Batorego* z Warszawy, Wisłą, przez Zatokę Gdańską na Hel, ale nie dostałem na to dodatkowych pieniędzy, bo takich po prostu na takie operacje wtedy nie było. Przy remoncie kombinowaliśmy jak się dało. Mieliliśmy za darmo slip, podłączono nas do prądu i wody. Pożyczaliśmy skąd się dało narzędzia, a to farbę, a to sprężone powietrze. Na szczęście znajdowali się tacy, którzy zechcieli pomóc. Szczególnie zaangażowali się wodniacy z Warszawy. Na szczęście też, po wydobyciu z wody, okazało się, że *Batory* jest w lepszym stanie niż można się było spodziewać. W każdym razie na okręcie zachowały się wszystkie najważniejsze urządzenia, łącznie z silnikami.

- Gdyby wtedy podremontowano *Batorego*, mógł jeszcze samodzielnie pływać?

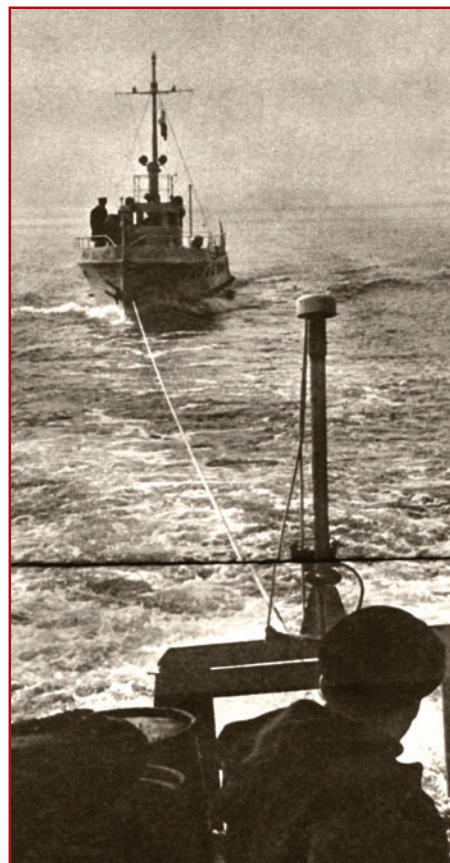
- Przypuszczam, że tak. Nie mogliśmy jednak na to liczyć. Nie było środków. Naszym zadaniem było wyjąć *Batorego* na ląd, oczyścić z mułu, szlamu i rdzy, wymalować. Chodziło o to, by okręt, przynajmniej z zewnątrz, wyglądał porządnie. Ale nie tylko. Musieliśmy doprowadzić go do takiego stanu, żeby można było na nim mieszkać przynajmniej do momentu dotarcia do Helu. Spaliliśmy przecież na nim spływając Wisłą.

- Jak wyglądał ten ostatni rejs *Batorego*?

- Przez całą drogę okręt był albo za jednostką holującą, albo burta w burtę z nią. Często też byliśmy dołączani do zestawu holowniczego składającego się z pchacza i barek.

- Dlaczego nie zdecydowaliście się przewieźć *Batorego* na Hel w inny sposób, choćby koleją?

- To w ogóle nie wchodziło w rachubę. Ostatnie przewiezienie *Batorego* (w grudniu ubiegłego roku – red.) z Helu

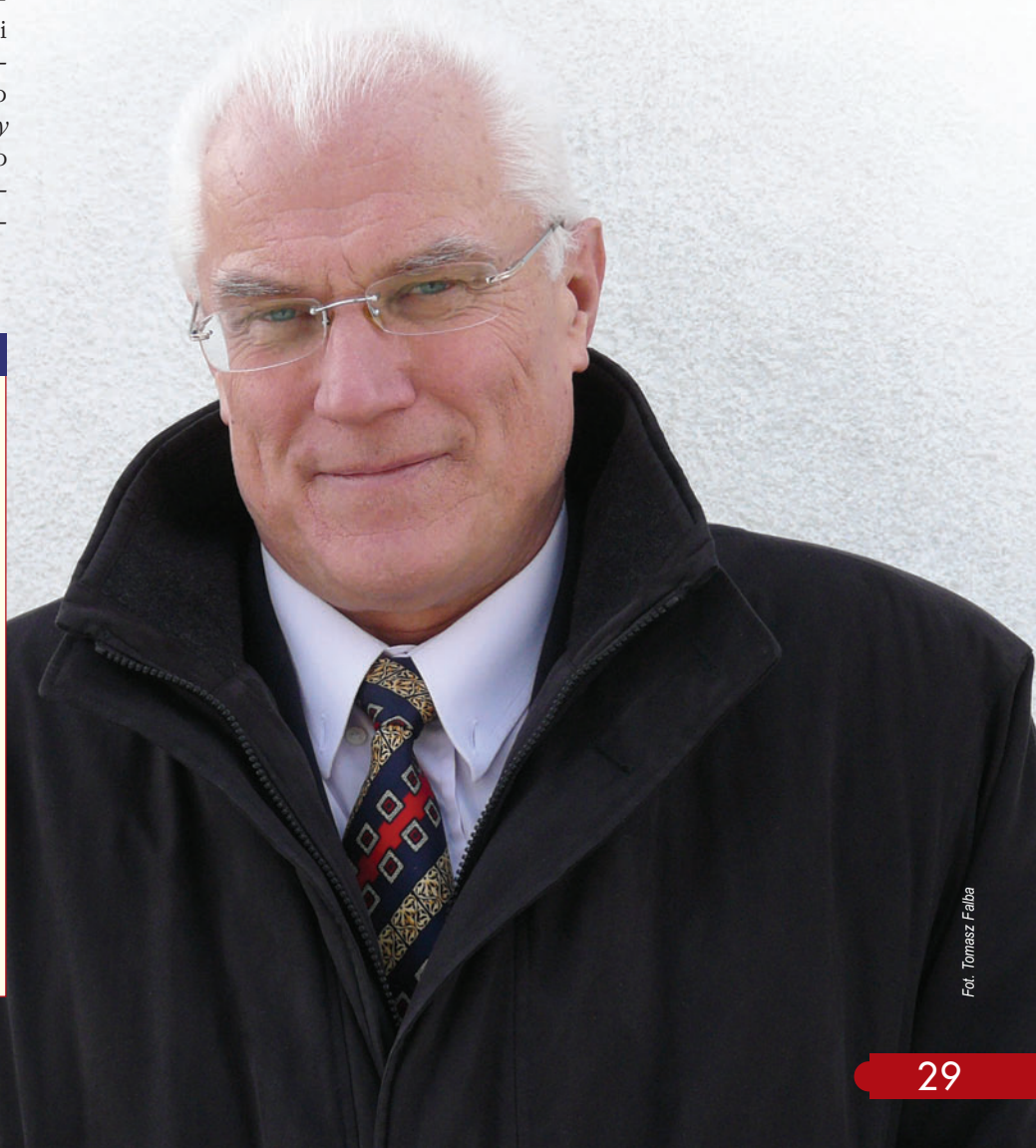


Fot. z archiwum Gerarda Łukaszewicza

Batory na holu.

Od oficera do inspektora

Gerard Łukaszewicz ma 65 lat. Pochodzi z wileńszczyzny. Ukończył Wyższą Szkołę Marynarki Wojennej w Gdyni. Do 1985 roku służył w Marynarce Wojennej, m.in. jako wykładowca we wspomnianej uczelni. Odszedł z wojska w stopniu komandora podporucznika. Potem, przez wiele lat pracował jako starszy mechanik we flocie handlowej. Obecnie jest inspektorem nadzoru statków śródlądowych Polskiego Rejestru Statków w Gdańsku. Mieszka w Sopocie.



Fot. Tomasz Fałba

Fot. z archiwum Gerarda Łukaszewicza



Kadra Marynarki Wojennej wita Batorego w Helu. Por. Gerard Łukaszewicz (trzymając w rękach) pokazuje gościom okręt.

Fot. z archiwum Gerarda Łukaszewicza



Załoga Batorego w jego ostatnim rejsie. Stoją od prawej: por. Gerard Łukaszewicz, bosman Zenon Płachta, cywil to dziennikarz miesięcznika „Morze” Mieczysław Kuligiewicz.

do Gdyni było bardzo skomplikowaną operacją. Trzydzieści siedem lat temu było to jeszcze trudniejsze. Dzisiaj kadłub *Batorego* waży ponad 10 ton, wtedy był znacznie cięższy, bo przecież nie był pusty w środku jak teraz. Dlatego jedyna droga jaką braliśmy pod uwagę rozważając transport *Batorego* z Warszawy do Helu to była droga wodna, czyli Wisła.

- Kiedy ta operacja została przeprowadzona?

- Ten jedyny w swoim rodzaju rejs trwał od 28 marca do 4 kwietnia 1974 roku.

Na okręcie byłem ja jako dowódca, bosman Zenon Płachta, trzech maryna-

rzy i redaktor Mieczysław Kuligiewicz z „Morza”, który jak już mówiłem był bardzo zaangażowany w sprawę ratowania *Batorego*, a potem nawet napisał o nim książkę. Po drodze stawaliśmy kilka razy m.in. w Płocku, Włocławku, Toruniu, Brdyujściu, Chełmnie, Górkach Zachodnich i na krótko w Gdańsku. *Batory* był holowany po kolei przez - holownik motorowy *Albatros*, lodołamacz *Lemur*, dwa kutry saperskie, holowniki motorowe *Piast* i *Wda*, holownik parowy *Malbork* i kuter Marynarki Wojennej *K-7*. Cały czas mieliśmy problemy z poziomem wody w Wiśle i *Batory* nieraz szurał kadłubem o piasek. Na odcinku od Włocławka do

Torunia, spłynęliśmy z wodą spuszczoną z tamy we Włocławku pomiędzy burkami dwóch wspomnianych wyżej kutrów saperskich. Nigdy nie zapomnę tego rajdu na grzbiecie fali, z szybko przesuwaną się wodą, pomiędzy przybrzeżnymi drzewami i przy zapadającym zmierzchu. Fantastycznie było także płynąć przy burcie tylnokołowca parowego *Malbork*. Patrząc na ten, leciwy już wówczas, statek miało się wrażenie jakbyśmy przenieśli się w czasie do początków dwudziestego wieku. Kuter Marynarki Wojennej *K-7* przeprowadził nas Wisłą od Grudziądza i dalej przez Zatokę Gdańską do Helu. Trudy swojej ostatniej wodnej podróży *Batory* zniósł naprawdę bardzo dzielnie. Nie było z nim w trakcie tego rejsu żadnych większych kłopotów.

- Jak reagowali ludzie na widok *Batorego* w miejscach, w których przybijaliście do brzegu?

- Było ogromne zainteresowanie. Mieszkańcy przychodzili oglądać okręt. Lokalne media donosiły o naszym przybyciu na pierwszych stronach gazet. Podkreślano, że *Batory* stanie się w Helu pomnikiem obrony Wybrzeża w 1939 roku. W tamtych czasach miało to swoją wymowę. To jeszcze bardziej przyciągało ludzi. Oficjalne władze też starały się pod to podpiąć. Przychodzili do nas różni notable, którym tłumaczyłem co to za jednostka, pokazywałem jak wygląda i jaką ma historię.

- Czy od razu było wiadomo, że *Batory* zostanie w Helu wbetonowany w nabrzeże tamtejszego Portu Wojennego?

- Rozpatrywano różne koncepcje. Nie bardzo było nawet wiadomo, w którym miejscu Helu ma *Batory* stać. Ja byłem za tym, aby umieścić go w centrum miasta, tam gdzie mogłoby go oglądać jak najwięcej ludzi. Zwyciężyła jednak inna koncepcja. Nie wiem dlaczego. Być może jednak to właśnie ona uratowała ostatecznie *Batorego*. Zamknięty na terenie wojskowym był trudniejszym celem choćby dla złomiarzy.

- Dzisiaj *Batory* to pusta w środku skorupa okrętu. Złomiarze rzeczywiście go nie dopadli, ale to przecież Marynarka Wojenna dopuściła do ograbienia go niemal ze wszystkich urzędów.

- Stało się to w czasie, kiedy mnie już nie było w Helu. W jakiś czas po przybyciu tam *Batorego*, zostałem przeniesiony do Gdyni, do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej, gdzie podjąłem pracę dydak-

tyczną. Straciłem okręt z oczu. Wiadomo mi jednak, że *Batory* dosyć długo stał na wodzie w helskim Porcie Wojennym, a wyposażenie było z niego demontowane sukcesywnie. Najpierw zniknęły wszystkie elementy drewniane, rzekomo w obawie przed pożarem. Szyby w nadbudówce i bulaje zostały zaspawane. Kiedy *Batory* został wyjęty z wody nie było już na nim większości urządzeń. Co się dało, staraliśmy się jednak odtworzyć. Na *Batorym* były np. przed drugą wojną światową zamontowane ciężkie karabiny maszynowe typu Maxim. Osobiście wypożyczyłem oryginał tego karabinu, gotowy do użycia, z Muzeum Wojska Polskiego i przewiozłem na własnych kołach, pociągiem z Warszawy na Hel, gdzie wykonaliśmy dwie jego repliki i ustawiliśmy na dziobie i rufie okrętu.

- Interesował się pan losem *Batorego* po swoim przeniesieniu do Gdyni?

- Sporadycznie go widywałem będąc w Helu. Okręt stał tam, gdzie stał, zawsze odmalowany i wyczyszczony, nie budziło to mojego niepokoju. Gorzej, kiedy Hel przestał być tak ważny dla Marynarki Wojennej jak był do tej pory. Bałem się, że kiedyś złomiarze po prostu ukradną *Batorego*, jak nieraz słyszy się w telewizji, że kradną most, tory kolejowe czy czołg. Dlatego bardzo się ucieszyłem, kiedy Muzeum Marynarki Wojen-

nej w Gdyni udało się przejąć okręt. Kilka razy jeździłem na Hel zobaczyć jak jest remontowany i naprawdę byłem zbudowany. Można śmiało powiedzieć, że *Batory* został po raz drugi w swojej historii uratowany. Muszę zresztą powiedzieć, że w moim życiu tak się jakoś ułożyło, że *Batory* towarzyszył mi w różnych sytuacjach. Dam przykład. Obecnie pracuję w Polskim Rejestrze Statków. Twórcą tej instytucji był m.in. Aleksander Potykała, jednocześnie konstruktor *Batorego*. I jak tu nie wierzyć w przeznaczenie?

- Wspominał pan, że kiedy *Batory* był ratowany pierwszy raz, sprawa trafiła na czołówki gazet. Jak pan myśli, dlaczego dzisiaj, kiedy stało się to po raz drugi, nie budzi to już takich emocji? Media informowały o tym zdawkowo.

- Cóż, chyba takie czasy. Ale ja wierzę, że najlepsze lata *Batorego* ma jeszcze przed sobą.

Ocalony dwa razy

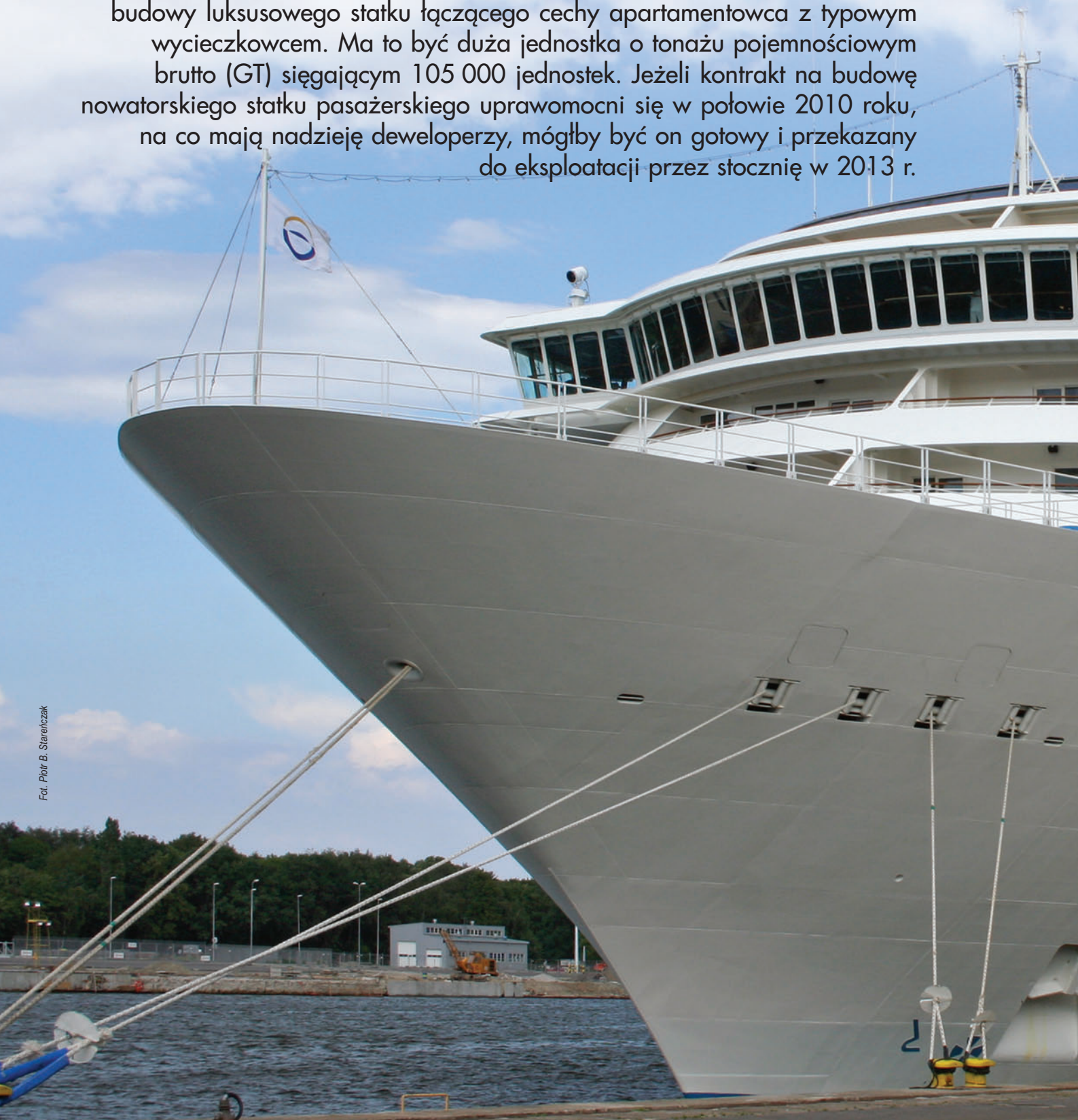
Kuter pościgowy *Batory* (21 metrów długości) to najstarszy okręt RP, który dotrwał do naszych czasów. Został zaprojektowany i zbudowany w kraju, w 1932 roku. Jest jedyną jednostką, która zachowała się do naszych czasów, a która czynnie brała udział w walce z Niemcami we wrześniu 1939 roku. Najsłynniejszym wyczynem *Batorego* było, dokonane w przededniu kapitulacji Helu, przerwanie blokady Półwyspu i brawurowa ucieczka do Szwecji, gdzie został internowany. Po wojnie służył w Wojskach Ochrony Pogranicza. Wycofany z eksploatacji pewnie zostałby pocięty na złom, gdyby nie akcja kilku osób, które postanowiły go uratować. Wśród nich wyróżnił się Gerard Łukasiewicz, ówczesnie porucznik Marynarki Wojennej służący w Helu. I tak w 1974 roku kuter został po raz pierwszy uratowany przed zniszczeniem i trafił do Helu, gdzie wmurowany został w nabrzeże tamtejszego Portu Wojennego. Tu przeczekał ponad 30 lat praktycznie zapomniany, bo stojąc na terenie wojskowym nie był dostępny dla wszystkich zwiedzających. Z tego stanu wyrwał go dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, kmdr por. dr Sławomir Kudela, który przejął okręt od floty wojennej, odremontował i w grudniu ubiegłego roku postawił na dziedzińcu nowego gmachu placówki, budowanego w centrum Gdyni. W ten sposób *Batory* został uratowany po raz drugi. Od samego początku (podobnie jak niegdyś „Morze”) sprawie ratowania jednostki towarzyszy „Nasze MORZE”, które objęło nad nim patronat, a nawet czynnie włączyło się w remont historycznego okrętu.

Gerard Łukasiewicz do dzisiaj wspomina akcję ratowania *Batorego*.

Ruchome nieruchomości

Czy *Utopia* popłynie?

Kalifornijski deweloper Utopia Residences podpisał list intencyjny z południowo-koreańską stocznia Samsung Heavy Industries, w sprawie budowy luksusowego statku łączącego cechy apartamentowca z typowym wycieczkowcem. Ma to być duża jednostka o tonażu pojemnościowym brutto (GT) sięgającym 105 000 jednostek. Jeżeli kontrakt na budowę nowatorskiego statku pasażerskiego uprawomocni się w połowie 2010 roku, na co mają nadzieję deweloperzy, mógłby być on gotowy i przekazany do eksploatacji przez stocznia w 2013 r.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Kapitan Ola Harsheim, wiceprezes Utopia Residences ds. budowy i eksploatacji statku, w wywiadzie udzielonym biznesowemu periodykowi branży morskiej „Seatrade Insider”, ujawnił, że Samsunga wybrano w konkursie ofert, ze



Fot. Utopia Residences

Renderyzacja komputerowa Utopii.

względu na doświadczenie stoczni w budowie skomplikowanych, zaawansowanych technicznie jednostek pływających, takich jak gazowce LNG, systemy wydobywcze, magazynowe i terminalowe ropy i gazu (FPSO), platformy wiertnicze, a także dlatego, że południowo-koreański budowniczy statków gotowy był, w prze-

Pierwszy w świecie luksusowy apartamentowiec - The World.





Fot. Utopia Residences

Salon jadalny.

ciwieństwie do stoczni europejskich, panujących dotąd niepodzielnie na rynku budowy dużych statków pasażerskich, zawrzeć kontrakt w dolarach amerykańskich.

Nieuprawomocniony kontrakt na budowę, w koreańskim Busan, statku dla Utopii opiewa na 1,2 mld USD.

100 procent prywatności

Kontrakt się jeszcze nie uprawomocnił, ale już jest sensacją. List intencyjny Utopii i Samsunga, pojawił się w grudniu 2009 r., w czasie globalnej recesji, po 20 miesiącach posuchy w nowych zamówieniach na budowę wycieczkowców. W dodatku koreańska stocznia nie zbudowała dotąd żadnego luksusowego statku pasażerskiego.

Wszystko to wypada postrzegać na tle nie zrealizowanych dotąd, mimo wielu lat wysiłków deweloperów, projektów dotyczących budowy pływających kondominiów, jak planowany statek grupy Four Seasons, która notabene - odchodząc od tematu morskich apartamentowców - nie wyklucza budowy luksusowego hotelu lub ośrodka spa także w Polsce. Jedynym dotychczas sfinalizowanym projektem pływającego kondominium jest statek *The World* firmy ResidenSea.

Deweloperzy mają nadzieję na powodzenie przedsięwzięcia, mimo niezbyt

zachęcających doświadczeń większości podobnych projektów, ponieważ ich statek ma być zbudowany i eksploatowany według zupełnie innych założeń biznesowych, niż miało to miejsce w przypadku projektów *The World*, *Magellan* czy *Four Seasons*. Utopia chce zmniejszyć ryzyko przez „wbudowaną” w projekt statku i tryb jego eksploatacji dywersyfikację.

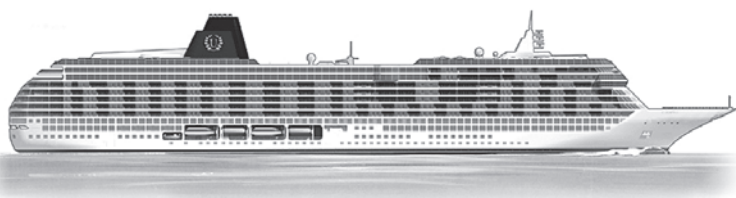
Statek Utopii ma różnić od innych wymienionych projektów - wielkość. Ma być prawie dwa i pół razy większy od pływającego apartamentowca - *The World* (GT 43 524). Przestrzeń dla pasażerów podzielona zostanie na *Utopii* na dwa odseparowane obszary. W jednym zaplanowano prywatne apartamenty, w drugim - część „hotelową”, jak na tradycyjnym wycieczkowcu.



Fot. Piotr B. Stareńczak

The World pływa od 2002 r.

Rysunek sylwetki statku.



Fot. Utopia Residences

Taras apartamentu „Regatta”.



Fot. Utopia Residences

Właściciele lub dzierżawcy prywatnych rezydencji będą mieli do dyspozycji prywatny klub, basen, bar, restaurację i sześć wind niedostępnych dla „zwykłych pasażerów”.

- Właściciele apartamentów będą mieli zapewnioną 100-procentową prywatność i odseparowanie od części „hotelowej” - zapewnia kapitan Ola Harsheim, który należał również do zespołu rozruchowego projektu ResidenSea i nadzorował budowę *The World* w norweskiej stoczni Fosen Mekaniske Verksteder AS.

Część hotelowa statku, z 204, a według innych źródeł - 206 kabinami i apartamentami, będzie przyjazna podróżującym rodzinom i odda do dyspozycji pasażerom typowe atrakcje spotykane na dzisiejszych luksusowych wycieczkowcach, jak restauracje, ściankę wspinaczkową, kasyno, spa, teatr, klub nocny, baseny, marinę wind- i kitesurfingową oraz dla skuterów wodnych, czy mały aqua park.

Inwestorzy zainteresowani

Planuje się, że statek *Utopia*, będzie spędzać ok. 260 dni w roku w portach, a trasa podróży będzie układana pod kątem ważnych i atrakcyjnych turystycznie wydarzeń, głównie kulturalnych i sportowych, jak igrzyska olimpijskie, Wimbledon, czołowe festiwale filmowe, np. w Cannes, wyścigi Formuły 1, Grand Prix Monte Carlo, festiwal smoczycy łodzi w Hongkongu, wystawy światowe, karnawał w Rio, kulminacje imprez w miastach – „światowych stolicach kultury”, etc.

Kapitan Harsheim, w wypowiedzi dla „Seatrade Insider” nie ujawnił, ile ze 190 (200 według innych źródeł) apartamentów (o powierzchni od 130 do 613 m²) zostało już sprzedanych, ani warunków brzegowych, po spełnieniu których kontrakt ze stoczną się uprawomocni. Przyznał jedynie, że *Utopia* ma już dość dużo rezerwacji „pływających nieruchomości”

- więcej niż można by się spodziewać przy obecnym klimacie ekonomicznym. Mimo, że marketing apartamentów *Utopii* ukierunkowany jest przede wszystkim na rynek Stanów Zjednoczonych, projekt spotyka się podobno z zainteresowaniem inwestorów z całego świata, także byłych i obecnych właścicieli rezydencji na statku *The World*. Za *Utopią* stoi Frontier Group, firma *private equity* dawnych szefów Carlyle Group (znanej m.in. jako właściciel sieci Dunkin’ Donuts).

Statek ma być długi na 296 m i charakteryzować się tonażem pojemnościowym brutto (GT) rzędu 105 000. Dla porównania, dwa typoszeregi największych obecnie statków pasażerskich świata mają pojemność brutto nieco ponad 154 tys. i 225 tys. jednostek (obecny rekordzista - *Oasis of the Seas*). Wycieczkowce o tonażu pojemnościowym nieco powyżej 100 000 jednostek odwiedzają Gdynię kilka do kilkunastu razy każdego

roku już od kilku lat (*Star Princess* - GT 109 tys., *Grand Princess* - GT 109 tys., *Emerald Princess* - GT 113 tys., *Costa Magica* - GT 102 tys.), ale w Gdyni cumowała jeszcze większa jednostka (w 2007 r. - *Navigator of the Seas*, GT ok. 138 tys.).

Najwspanialszy statek świata

Czy Koreańczycy poradzą sobie z budową skomplikowanego, zaawansowanego technicznie olbrzyma, o wyśrubowanych standardach wystroju luksusowych wnętrz...? Harsheim nie widzi problemu w tym, że wybierając Samsunga zdecydowano się na usługi jednego z wiodących w świecie budowniczego statków, nie sprawdzonego jednak na rynku wycieczkowców. Kapitan podkreśla swoje doświadczenia z norweską stocznią, dla której *The World* również był pierwszym luksusowym wycieczkowcem, wcześniej budowała bowiem co najwyżej promy pasażersko-samochodowe i okazał się statkiem znakomitym jakościowo.

Utopia przygotowywała założenia biznesowe i techniczne swojego statku przez ponad dwa lata, i jak twierdzi kapitan Harsheim, jego doświadczona „załoga” pomoże zdobyć Samsungowi kolejny, wyższy poziom rynkowy. Z Harsheimem pracują specjaliści, których poznał przy realizacji projektu *The World* - m.in. starszy mechanik Tor Hansen, szef elektryków Bjarne Lindquist i specjalista od sys-

The World
- **plywający**
apartamentowiec
- **od rufy.**



Fot. Piotr B. Słoneczek

temów informatycznych Ole Bjørnhamer z zespołu armatorskiego nadzoru budowy apartamentowca *The World*.

Samsung zatem raczej nie będzie miał problemów technicznych czy organizacyjnych z budową nowatorskiego statku pasażerskiego. Koreańczycy często z pomocą europejskich projektantów i inżynierów oraz z wykorzystaniem w szero-

kim zakresie wyposażenia okrętowego pochodzącego z Europy, zbudowali m.in. dla Kataru największe dotąd w świecie gazowce LNG (typu Q-Max) i nieco mniejsze (Q-Flex), które będą najprawdopodobniej zatrudnione w przewozach płynnego gazu ziemnego do importowego terminalu gazowego w Świnoujściu, czy największą w świecie półzanurzalną platformę wiertniczą, a także zbiornikowce przystosowane do żeglugi w lodach, wielkie statki wiertnicze i promy pasażersko-samochodowe na rynek północnoeuropejski.

Samsung zbudował już także niejedną „plywającą rafinerię”, czyli bardzo skomplikowaną jednostkę wydobywczo-magazynowo-terminalową na morskie pola naftowe. Kolejna taka jednostka plywająca (typu FPSO) z tej stoczni, na pole naftowo-gazowe Skarv na Morzu Norweskim, służyć będzie także polskiej firmie (PGNiG wykupiło udziały w eksploatacji tego pola).

J.W. Kim, wice-prezes koreańskiego koncernu stoczniowego, powiedział: - To historyczny dzień dla Samsunga, dla Korei i dla całej Azji, ponieważ ten oceaniczny liniowiec będzie najbardziej luksusowym statkiem świata i największym statkiem pasażerskim zbudowanym dotąd na kontynencie azjatyckim (w Japonii zbudowano w oparciu o europejski projekt wycieczkowce *Sapphire Princess* i *Diamond Princess* - oba po ok. 116 tys. jednostek tonażu pojemnościowego brutto - red.).



Fot. Piotr B. Słoneczek

The World
podczas wizyty
w Szczecinie
- **widok**
od dziobu.

Jak stwierdził z kolei David Robb, dyrektor Utopia Residences. - Będzie to najwspanialszy statek świata, a zarazem centrum i platforma edukacji, wymiany kulturalnej i filantropii, niepodobna do niczego, co dotąd powstało.

Powstaje projekt

Bogacze wykupujący apartamenty na nowatorskim statku, będą też mieli możliwość uspokojenia własnego sumienia. Utopia Residences podkreśla, że wyróżnia ją duży nacisk kładziony na sprawy filantropii. Statek ma być w różnych portach świata miejscem organizacji imprez o charakterze dobroczynnym. Amerykańska firma deweloperska współpracuje już m.in. z fundacją dobroczynną Tigera Woodsa.

Na razie istnieje jedynie projekt wstępny statku. Samsung kompletuje zespół ok. 400 inżynierów do pracy nad szczegółowym projektem technicznym. Wspierać ich będą specjaliści z Elomatic i Tillberg Design. Natomiast Utopia Residences prowadzi rezerwację - sprzedaż morskich apartamentów przez swoje biura w Beverly Hills i Nowym Jorku.

Zarządem technicznym i załogowym statku, czyli bieżącą eksploatacją, zajmie się na zlecenie armatora doświadczona (opiekująca się także apartamentowcem *The World*) firma z Norwegii - Wilhelmsen Ship Management.

Koncepcji „plywających miast” było już wiele. Jak dotąd tylko *The World*, eksploatowany przez ResidenSea, pływa od 2002 roku. W 2007 zawinął do dwóch portów polskich - do Szczecina (podczas finału regat wielkich żaglowców - The Tall Ships' Races) i do Gdańska.

Większość apartamentów na *The World* znalazła nabywców, ale część nadal ponoć jest oferowana - jeśli nie do wykupu, to przynajmniej pod okresowy wynajem.

Sceptycy zwracają uwagę, że kupno apartamentu na morzu to przede wszystkim oryginalny kaprys zamożnych, ale nie może działać jak inwestycja w nieruchomości, ze względu na żywotność statku, która ograniczona jest zwykle do 20-30, a w wyjątkowych przypadkach - do ok. 40 lat. Choć z drugiej strony - zaobserwowano już w tej małej niszy, obejmującej - przypomnijmy - dopiero jedno pływające po morzach świata kondominium, rynek wtórny obrotu (nie) ruchomościami.

Fot. Piotr B. Stareńczak



PioSta

The World już pływa, czy Utopia pójdzie w jego ślady?

Lista Twardowskiego

**Ile jest w Polsce zabytkowych jednostek pływających?
Kustosz jednej z nich zbadał sprawę. Stworzył listę,
która obejmuje ponad sto takich obiektów!**

Gdyby zapytać kogoś na ulicy o zabytkowe statki w Polsce, wymieni zapewne *Dar Pomorza*, *Błyskawicę* i *Soldka*. Co bardziej obeznani z tematem dodadzą *Batorego* i *Samarytankę*. Znaczący dorzucą kilka innych jednostek. Niektórzy rozszerzą może ten spis o jachty historyczne. W sumie powstanie lista zabytkowych jednostek pływających licząca kilkanaście pozycji, co nikogo nie zdziwi, bo przecież

w powszechnej świadomości Polska nie uchodzi za skarbiec zabytkowych statków.

Tymczasem okazuje się, że mamy tego dobra o kilkadziesiąt sztuk więcej. Tak przynajmniej wynika z badań Marka Twardowskiego, kustosa statku-muzeum *Dar Pomorza*, jednego z najlepszych znawców dziejów polskiej floty. Na zlecenie swojego szefa, dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, dr.

Jerzego Litwina, dokonał spisu zabytkowych statków.

- Chodziło nam o sprawdzenie, ile tego rodzaju obiektów znajduje się na terenie naszego kraju - wyjaśnia ideę przedsięwzięcia dyrektor Litwin. - Lista ma status dokumentu wewnętrznego muzeum, bo została sporządzona wyłącznie na nasze potrzeby.

Pionierska lista

Pracę Twardowskiego uznać należy za pionierską. To pierwsza próba „powszechnego spisu” zabytkowych jednostek pływających w Polsce.

- Mój spis zawiera sto czterdzieści pozycji - mówi Marek Twardowski. - Na pewno jednak nie udało mi się dotrzeć do wszystkich zabytkowych jednostek.

O dopisaniu konkretnego obiektu decydowały dwa fakty. Po pierwsze wiek. Te zbudowane przed 1945 rokiem obligatoryjnie trafiły na listę. Po drugie, uznanie społeczne. Stąd obecność w spisie statków zbudowanych po drugiej wojnie światowej, jeśli tylko o ich zachowanie starano się jakieś środowisko, np. grupa pasjonatów.

- Lista jest całkowicie apolityczna. Liczyły się jedynie walory historyczne i techniczne, i znaczenie jednostki dla polskiego przemysłu okrętowego - wyjaśnia Twardowski. - Dlatego nie dzieliłem ich na te zbudowane w PRL-u (gorsze) i te wcześniejsze (lepsze). Nie miało też dla mnie znaczenia, czy twórcami danego statku byli Niemcy, Polacy czy Rosjanie.

Na liście są reprezentanci żeglugi morskiej i śródlądowej, okręty i statki, kutry rybackie i jachty, słowem cała masa

Marek Twardowski, kustosz statku-muzeum *Dar Pomorza* ma w tej chwili największą wiedzę na temat zabytkowych jednostek pływających w Polsce.

Uratujmy je!

Jeśli w Twojej okolicy znajduje się zabytkowa jednostka pływająca, morska czy śródlądowa, holownik, barka, pogłębiarka czy jacht, napisz do nas. Mile widziane także zdjęcia! Twoją informację prześlemy Markowi Twardowskiemu. W ten sposób i Ty możesz przyczynić się do zachowania dziedzictwa morskiej techniki. Zgłoszenia prosimy kierować na adres mailowy autora tekstu:

tomasz.falba@naszemorze.com.pl

najróżniejszych typów jednostek pływających, w bardzo różnym stanie. Niektóre to wraki, inne zostały odremontowane i służą lokalnym społecznościom. Najbardziej znane pełnią funkcje muzealne. Można się na nie natknąć we Wrocławiu, Szczecinie, Trójmieście, Skarżysku Kamiennym, Gorzowie Wielkopolskim, na Wiśle, Bałtyku czy Zalewie Zegrzyńskim, są rozsięte po całym kraju.

Uchronić przed złomowaniem

Według listy kustosza *Daru Pomorza*, najstarszym statkiem w Polsce jest zbudowany w 1884 roku w Gdańsku, a więc liczący już sobie ponad 120 lat, lodołamacz *Kuna*. Na dodatek to najstarszy pływający lodołamacz na świecie.

Twardowski znalazł przynajmniej kilka podobnych statkowych „perełek”. Jest nią na pewno jeden ze szczecińskich doków pływających, też dobrze po setce. To także najstarsze tego rodzaju urządzenie w Europie.

Na uwagę zasługuje holownik *Nur*, zachowany w niemal niezmienionym kształcie do naszych czasów od momentu budowy w Modlinie, w 1935 roku, a eksploatowany obecnie na Wiśle.

- Obie jednostki są dla mnie zabytkami techniki klasy zerowej - mówi Twardowski. - Trzeba zrobić wszystko, aby je zachować dla przyszłych pokoleń.

Troska kustosza *Daru Pomorza* jest w pełni uzasadniona. Jego lista może się w każdej chwili poszerzyć o nową jednostkę, ale może też się skurczyć. Wiele zabytkowych statków i okrętów oddano w Polsce na złom, choć zasługiwały na lepszy los. Wystarczy wspomnieć *Sepa*, bliźniaka słynnego *Orla*, czy inne okręty podwodne wycofane ze służby w naszej Marynarce Wojennej.

Mniej spektakularne, choć równie bulwersujące było zełmowanie, kilka lat temu, pogłębiarki *Mamut* ze Szczecina.

- Ta jednostka, zbudowana w 1914 roku w Holandii, miała bogate i ważne także z punktu widzenia historii naszego kraju, dzieje - mówi Twardowski. - To właśnie ona pomagała w budowie takich polskich portów jak np. Jastarnia.

Zełmowanie *Mamuta* odbyło się w bardzo dziwnych okolicznościach. Statek został zniszczony, choć był wpisany na listę zabytków! Pogłębiarce nie pomogła nawet ochrona konserwatora zabytków.

Zdaniem Twardowskiego problem ochrony zabytkowych jednostek w Pol-



Rudowęglowiec Soldek w Gdańsku.

Fot. Czesław Romanowski



Samarytanka na terenie gdyńskiej stoczni.

Fot. Piotr B. Stereńczak



Błyskawica - największy polski okręt wojenny, który zachował się do naszych czasów.

Fot. Czesław Romanowski

sce sprowadza się do pieniędzy. Nawet bowiem, jeśli znajdą się chętni do uratowania jakiegoś historycznego statku, to i tak zwykle nie udaje im się zdobyć odpowiedniuch na to funduszy.

- Ale i tak uważam, że na tle innych krajów nie wypadamy najgorzej. Udowadnia to choćby moja lista statków już za-

chowanych - mówi Twardowski. - Nawet w najbardziej morskich państwach świata miłośnicy starych statków muszą walczyć o ich zachowanie, podobnie jak my i również zbyt często ponoszą porażki.

Tomasz Falba



W następnych numerach prezentować będziemy najciekawsze z zabytkowych jednostek pływających znajdujących się w naszym kraju.

Jednostki zabezpieczone przed zniszczeniem:

- Żaglowiec *Dar Pomorza* (stacjonuje w Gdyni) – legendarna Biała Fregata. Zwodowany w Niemczech sto lat temu, od osiemdziesięciu lat pod polską banderą. Na jego pokładzie wychowały się całe pokolenia polskich oficerów marynarki handlowej.
- Niszczyciel *Błyskawica* (Gdynia) – największy polski okręt wojenny, który zachował się do naszych czasów. Jest jedyną jednostką tego typu w Europie, najstarszą na świecie.
- Rudowęglowiec *Soldek* (Gdańsk) – pierwszy wybudowany w naszym kraju po drugiej wojnie światowej pełnomorski statek handlowy. Jest jedynym zachowanym do dzisiaj rudowęglowcem w Europie.
- Kuter sanitarny *Samarytanka* (Gdynia) – najstarszy statek zbudowany rękoma polskich stoczniovców w Gdyni, w latach trzydziestych XX wieku.
- Kuter pościgowy *Batory* (Gdynia) – najstarszy zachowany do dzisiaj okręt RP. Starszy nawet od *Błyskawicy*. Od lat siedemdziesiątych na Helu. W grudniu ubiegłego roku przeniesiony do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Swój udział w uratowaniu tej jednostki ma również „NaszeMORZE”.
- *Kuna* (Gorzów Wielkopolski) – najstarszy pływający lodołamacz na świecie. Jest też najstarszym statkiem w Polsce. Od zagłady uratowała go grupa pasjonatów z Gorzowa Wielkopolskiego.
- Holownik *Nadbór* (Wrocław) – jedyny śródlądowy statek parowy w Polsce, zachowany w stanie bliskim pierwotnemu. Od zniszczenia uratowali go miłośnicy techniki z Wrocławia.
- Holownik *Warmia* – bocznokołowy holownik wiślany, zmontowany w 1911 roku we Włocławku, pływający do 1963 roku. Uratowany przez entuzjastów, wyremontowany przez Hydrobudowę i przekazany do Warszawy – dziś waży się jego losy.
- Kuter torpedowy *Odważny* (Skarżysko Kamienna) – służył w polskiej flocie do 1986 roku. Obecnie stanowi element ekspozycji plenerowej Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku Kamiennej.
- Okręt patrolowy *Fala* (Kołobrzeg) – swoją karierę w Marynarce Wojennej zakończył w 1996 roku. Jest teraz częścią Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu.
- Żaglowiec *Generał Zaruski* (Gdańsk) – jeden z legendarnych polskich żaglowców, zamówiony jeszcze przed drugą wojną światową. Przez ostatnie lata niszczał we Władysławowie. Obecnie przywracany do świetności w Gdańsku.
- Jachty: *Opty*, *Dal*, *Kumka IV* (Tczew) – znajdują się obecnie w magazynach Centralnego Muzeum Morskiego w Tczewie. Na *Opty* Leonid Teliga, jako pierwszy Polak, samotnie opłynął ziemię. Na *Dali* w latach 1933-34, trzyosobowa załoga pod dowództwem Andrzeja Bohomolca, dokonała pionierskiego w historii polskiego żeglarstwa przejścia przez Atlantyk. *Kumka IV* natomiast jest jedną z pierwszych w dziejach światowego jachtingu łódki posiadających spawany, a nie nitowany kadłub.
- Jacht *Miranda* (Gdynia) – łódka na której Zbigniew Puchalski opłynął świat dookoła. Obecnie w gestii Muzeum Miasta Gdyni. Stoi przy drodze Gdynia-Żukowo.

Jednostki do zabezpieczenia:

- Dok pływający *PRC-1* (Szczecin) – najstarsze tego rodzaju, zachowane do dzisiaj, urządzenie w Europie. Wybudowane w 1914 roku w Holandii.
- Holownik *Franuś* (Władysławowo) – jeden z najstarszych tego rodzaju statków „na chodzie” w Polsce. Zbudowany ponad 100 lat temu w Hamburgu.
- Prom *Gryfia* (Szczecin) – najstarszy prom kolejowy w Polsce i jeden z najstarszych w Europie. Wybudowany w 1887 roku.
- Jacht *Nadir* (Szczecin) – ciągle w eksploatacji, uchodzi za najstarszy jacht w Polsce. Powstał w roku 1906.
- Holownik *Nur* (Świecie) – nadal eksploatowany statek, zbudowany w 1935 roku w kuźni kadr polskiego okrętownictwa – stoczni rzecznej w Modlinie.
- Jacht *Rekin* (Giżycko) – uchodzi za jednostkę, na której pokładzie rozgrywa się akcja debiutanckiego filmu pełnometrażowego „Nóż w wodzie” Romana Polańskiego. Obraz ten rozpoczął międzynarodową karierę reżysera (o dziejach jednostki pisaliśmy w listopadowym numerze „Naszego MORZA” z ubiegłego roku).
- Statek spacerowy *Tryton* (Wigry) – zbudowany w czasie drugiej wojny światowej. Z jego pokładu uroki suwalszczyzny podziwiał papież Jan Paweł II w trakcie swojej pielgrzymki do kraju w 1999 roku.
- Statek parowy *Dunajec* (Zalew Zegrzyński) – zbudowany w 1903 roku w Austro-Węgrzech. Ma bardzo bogatą historię, w tym udział w wojnie polsko-bolszewickiej w 1920 roku. Pod biało-czerwoną banderą służył jako *Wyspiański*. Obecnie pełni funkcję bazy szkoleniowej znanej szkoły żeglarskiej Academia Nautica.

Współcześni korsarze króla Hiszpanii

Uzbrojone kutry



W kraju takim jak Somalia, piratom z pewnością nie zabraknie rekrutów.



Statek rybacki Artza nie został porwany, za sprawą obecnych na jego pokładzie „kontraktorów”.

W czasach wielkich odkryć geograficznych, kiedy powstawały zamorskie imperia i rozbudowywane były floty europejskich królów, rozkwitało korsarstwo. Władcy hiszpańscy, brytyjcy, francuscy i inni, nie stronili od korzystania z usług płatnych piratów, którym użyczali swojej bandery i dawali schronienie we własnych portach, w zamian za ochronę statków handlowych i „usługi” o zdecydowanie mniej defensywnym charakterze. Traktat paryski z 1856 roku kończący wojnę krymską, zdelegalizował korsarstwo i od tego czasu jest ono postrzegane w takich samych kategoriach, jak piractwo. Obecnie jednak korsarze powrócili na morza...

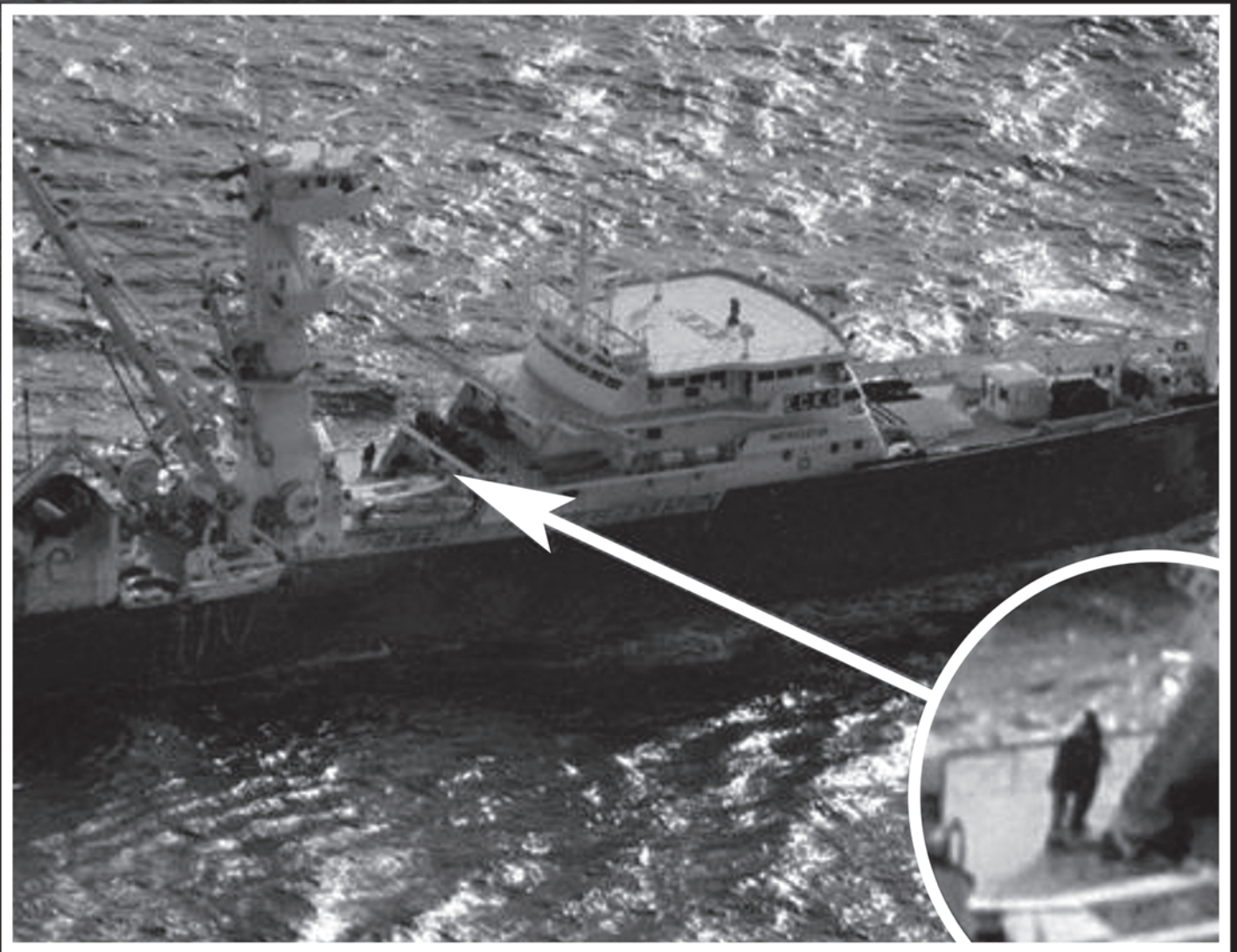
Między Brukselą a Mogadiszu

Podczas gdy polscy rybacy zmagają się w Brukseli z urzędnikami Komisji Europejskiej o limity połowów dorsza na Bałtyku, rybacy hiszpańscy i francuscy walczą na wodach Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego z uzbrojonymi po zęby somalijskimi piratami.

Z zakończeniem okresu letniego następuje poprawa warunków meteorologicznych w tym rejonie, a kiedy tylko

przestaje wiać monsun, niegroźny dla dużych jednostek rybackich i wielkich statków handlowych, ale uniemożliwiający pływanie małym jednostkom, na wody okalające wybrzeża Somalii wypływają piraci.

Nowym ich celem stały się kutry rybackie poławiające w tej okolicy tuńczyka błękitnego, którego zasoby w Morzu Śródziemnym spadły poniżej poziomu zagrażającego wyginięciu gatunku. W odróżnieniu od statków handlowych, które mogą próbować ucieczki, czy tankowców



Hiszpański trawler Alakrana został zwolniony po zapłaceniu przez Hiszpanię okupu.

wybijających oddaloną od brzegów somalijskich trasę przejścia przez Zatokę Adeńską, dalekomorskie kutry połowią dla europejskich armatorów, głównie hiszpańskich i francuskich, nie mogą dowolnie wybierać miejsc połowów. Rybacy zobowiązani są do przestrzegania wyznaczonych konwencjami i umowami międzynarodowymi stref, a także, posługując się językiem rybackim, muszą „iść za rybą”. A kiedy już dotrą na miejsce i zarzucą sieci, ich kutry zostają właściwie unieruchomione, dzięki czemu stanowią łatwy cel ataków pirackich.

W ubiegłym roku porwania kutrów rybackich zaczęły się nasilać. Somalijscy piraci oskarżają unijnych rybaków o połowanie w wyłącznej strefie ekonomicznej Somalii i naruszanie równowagi zasobów rybnych. Z tego tytułu żądanie okupu za statki i załogi, traktują jak opłatę za nielegalne połowy. Piratów wspierają drobni kenijscy rybacy, którzy także

twierdzą, że jednostki z Unii przekraczają obowiązujące limity, co dziesiątkuje populację tuńczyka, uniemożliwia im połowy i tym samym pozbawia środków do życia. Dzięki zaś obecności piratów, ich połowy są tak duże jak kiedyś, zanim pojawiły się nowoczesne europejskie kutry.

Unia Europejska jednym głosem trzech instytucji - Rady Unii Europejskiej, Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego - zaprzecza oskarżeniom o nielegalne połowy, podkreślając iż wszystkie kutry pod banderami państw Unii połowią zgodnie z konwencjami międzynarodowymi i wynegocjowanymi kwotami, co jest ściśle kontrolowane przez Komisję Europejską i jej inspektorów rybackich. W tej sytuacji nie może być mowy o jakichkolwiek nielegalnych połowach lub zaburzaniu równowagi zasobów poławianego w tym rejonie tuńczyka błękitnego.

Rząd współpracuje z Unią

Zaangażowanie kenijskich rybaków po stronie somalijskich piratów jest zaskakujące, gdyż oficjalnie rząd kenijski współpracuje z UE w procesie zwalczania piractwa w regionie. W pierwszej połowie 2009 zostało podpisane porozumienie pomiędzy rządem Kenii a UE o przekazywaniu piratów złapanych w wyniku działań w ramach operacji ATALANTA, pod jurysdykcję sądów kenijskich, niezależnie od ich pochodzenia.

Przypadek hiszpańskiego kutra *Alakrana*, porwanego pod koniec zeszłego roku, stał się przyczynkiem do dyskusji na temat zagrożeń ze strony piractwa dla rybołówstwa dalekomorskiego UE, na forum Parlamentu Europejskiego, nie tylko na spotkaniu Komisji ds. rybołówstwa, ale także na posiedzeniu plenarnym w Strasburgu, podczas sesji listopadowej. Zwiększające się z roku na rok zagrożenie

nie dla unijnej floty handlowej zmobilizowały państwa UE do podjęcia zdecydowanych działań.

Decyzją Rady UE z dnia 8 grudnia 2008 rozpoczęto na wodach uznanych za najniebezpieczniejsze w regionie, morską operację wojskową (UE NAVFOR) o nazwie ATALANTA. Jej celem było zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony statkom udającym się z pomocą humanitarną dla Somalii, statkom handlowym pod banderą państw UE, oraz statkom OJA (Organizacja Jedności Afryki) biorącym udział w operacji AMISOM (African Union Mission in Somalia), przez jednostki wojenne państw UE powołane do udziału w operacji. Obecnie biorą w niej aktywny udział jednostki z Hiszpanii, Francji, Grecji, Niemiec, Turcji, Szwecji i innych państw członkowskich, wspieranych przez okręty norweskie i chorwackie. Mimo tak dużego zaangażowania, liczba okrętów aktywnie działających w obszarze operacji, nigdy nie przekracza ośmiu jednostek.

Zważywszy na fakt, iż zasięg terytorialny operacji to 2,5 mln km², sięgający od południowej części Morza Czerwonego, poprzez wody Zatoki Adeńskiej, aż do okalających Seszele wód Oceanu Indyjskiego oraz intensywność ruchu statków, skuteczność operacji ATALANTA słusznie jest dyskutowana, zarówno w kręgach armatorów, jak i w samej Unii Europejskiej. Szeroki zasięg działań powo-

wany jest coraz dalszymi wyprawami somalijskich piratów, którzy dzięki dobrej organizacji wewnętrznej, wzmacnianej poparciem ludności miejscowej i coraz lepszym łodziom, są w stanie osiągnąć odległość do 500 mil morskich od brzegu.

ATALANTA jest pierwszą tego typu operacją prowadzoną przez Unię Europejską, początkowo Rada Europejska udzieliła mandatu na rok, ale w związku

z brakiem stabilizacji w regionie, pomimo ogromnych kosztów z nią związanych, w lipcu ub.r., mandat operacji EU NAVFOR ATALANTA został przedłużony o kolejne 12 miesięcy.

Można domniemywać, iż ATALANTA będzie w pierwszej połowie 2010 r. wzmacniana i rozbudowywana, ponieważ Hiszpania, której prezydencja UE rozpoczęła się 1 stycznia br., jest jednym z państw najbardziej zainteresowanych zapewnieniem bezpieczeństwa transportu morskiego i rybołówstwa w tym regionie. Centrum dowodzenia mieści się w Nothwood, w Wielkiej Brytanii, współpracują tam ze sobą eksperci cywilni i wojskowi, a na wodach operacyjnych okręty UE pozostają w ścisłym kontakcie z obecnymi tam okrętami NATO, amerykańskich Task Force 151 oraz rosyjskimi, japońskimi i innymi operującymi w tym regionie, tworząc swoistą antypiracką międzynarodową koalicję.

Piraci przeciw unijnym rybakom

Niestety, ochrona zapewniana przez siły zbrojne działające w ramach operacji ATALANTA nie jest wystarczająca, co widać przede wszystkim w przypadku kuterów rybackich. Na wodach w tym regionie poławiają kutry armatorów hiszpańskich, francuskich i niewielka liczba kuterów włoskich. Zarówno przedstawiciele francuskiej organizacji zrzeszającej producentów tuńczyka mrożonego Orthongel,



Francuzi nie zatrudniają „kontraktorów”, kierują na swoje statki komandosów (tak zwane Vessel Protection Detachment, VPD). Na zdjęciu francuski statek rybacki Vad Avel.



Hiszpański sejner Iria Flavia uniknął porwania, piratów odstraszyli pracownicy prywatnej firmy wojskowej.

jak i jej hiszpańskiej odpowiedniczki ANABAC (Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores) nie bez słuszności twierdzą, iż ATALANTA, stworzona aby ochronić statki handlowe, jest w przypadku floty rybackiej nieskuteczna, bo nie została dostosowana do specyfiki rybactwa dalekomorskiego. Narastające zagrożenie dla poławiających w tym regionie rybaków doprowadziło do wielu protestów rybaków i ich rodzin, tak we Francji, jak i w Hiszpanii.

Orthongel zwrócił się w imieniu obywateli o swoje życie francuskich rybaków do rządu francuskiego z prośbą o pomoc w rozwiązaniu problemu ich bezpieczeństwa podczas rejsów w regiony zagrożone piractwem. Francuskie kutry poławiające na wodach Oceanu Indyjskiego, spędzają na jednym połowie około 35 dni, następnie wylądowują się w rybackich portach przeladunkowych na Seszelach. W czasie drogi do seszelskich portów, często stają się ofiarą napaści piratów, których interesują jednostki z pełnymi ładowniami, co znacznie zwiększa wartość porwanego kutra.

Rząd francuski pod naciskiem protestujących rybaków i organizacji Orthongel podjął w połowie ubiegłego roku działania niezależne od unijnej operacji morskiej ATALANTA i zezwolił na obecność żołnierzy na pokładach kutrów poławia-

jących w regionach niebezpiecznych. Do tego zadania zostali wyznaczeni żołnierze sił specjalnych stacjonujący we francuskiej bazie wojskowej w Dżibuti (garnizon około 3000 osób, od końca 2007 r. ochraniano w ten sam sposób statki cywilne, głównie należące do światowego programu pomocy żywnościowej). Koszty pracy komandosów ponoszą armatorzy, zapewniając im przeloty, noclegi w hotelach oraz transport i zaokrętowanie koniecznego uzbrojenia.

W Hiszpanii sytuacja przedstawia się inaczej niż we Francji. W związku z prawem, jakie obowiązuje w tym kraju, zabraniającym armii narodowej świadczenia jakichkolwiek odpłatnych usług dla sektora prywatnego oraz z brakiem baz wojskowych w regionie, rząd hiszpański postanowił przekazać kwestię ochrony rybaków w ręce prywatnych firm oferujących usługi z zakresu ochrony bezpieczeństwa, które w związku z możliwościami uzbrojenia, jakie daje im prawo hiszpańskie (broń strzelecka rozmaitych typów, granatniki automatyczne, zestawy artyleryjskie kalibru 20 mm i więcej) można nazwać prywatnymi armiami.

Dzięki obecności funkcjonariuszy prywatnych sił bezpieczeństwa i ochrony, dwa kutry hiszpańskie *Iria Flavia* i *Artza*

Porwanie *Alakrany*

Wczesnym rankiem 2 października 2009 r., piraci somalijscy przejęli kontrolę nad hiszpańskim kutrem *Alakrana* poławiającym tuńczyka na odcinku pomiędzy Somalią a Seszelami, około 360 mil morskich od brzegu. W chwili ataku na pokładzie kutra było 36 rybaków. Piraci zażądali 4 milionów dolarów okupu (w ramach tak zwanej „opłaty za nielegalne połowy”). Dwa dni później hiszpańska fregata, działająca w ramach operacji ATALANTA przejęła i aresztowała dwóch piratów, którzy usiłowali opuścić pokład porwanego kutra i dotrzeć do brzegu Somalii małą łódką. Kapitan kutra był bity, więzany i wraz z całą załogą bardzo źle, wręcz brutalnie traktowany przez piratów uzbrojonych w karabinki automatyczne i granatniki przeciwpancerne.

Rząd Hiszpanii został zmuszony do zapłacenia okupu, dzięki któremu półtora miesiąca od porwania rybacy odzyskali wolność i mogli wrócić do swoich domów. *Alakrana* była jednym z ostatnich kutrów narażonych na porwanie piratów. Od listopada 2009 każdy wybierający się w tamte regiony kuter ma na pokładzie dobrze uzbrojonych prywatnych wojskowych.



Dwie łodzie somalijskich piratów zatrzymane przez niemieckich komandosów.

uniknęły pod koniec 2009 roku porwania przez piratów. *Artza* poławiała na wodach międzynarodowych 250 mil morskich od somalijskiego wybrzeża. Kuter został zaatakowany rano, piraci podплыli do niego trzema niewielkimi łódkami, ale widząc ochroniarzy, którzy oddali w ich kierunku serię strzałów ostrzegawczych, zrezygnowali z abordażu.

Równie skuteczne okazało się rozwiązanie francuskie. Dzięki obecności na pokładzie kutrów *Glenan* i *Drennec* komandosów, uniknęły one porwania przez piratów, których tak jak w przypadku kutrów hiszpańskich, odstraszyły strzały ostrzegawcze.

Justyna Bartnicka

Vivax - pierwszy holownik serii Sanmar Eskort 80



Fot. Sanmar

Vivax		9429546	LAXB	Norwegia	Vivax / -			
imię statku		nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy			
Østensjø Rederi, Norwegia				Østensjø Rederi, Norwegia		Bugsertjeneste II		
operator				armator / właściciel / grupa kapitałowa		armator zarejestrowany		
terminal Nyhamna, Aukra, Norwegia			2008*	Sanmar Eskort 80-1 (36)		Sanmar, Tuzla, Turcja**	Robert Allan Ltd.	
rejon pierwszego zatrudnienia			rok budowy	nr budowy		stocznia	projektant	
32,00	26,20	12,00	5,36	6,11	spalinowy	4800 / 6522	80 T	14
LOA [m]	LBP [m]	B [m]	H [m]	T [m]	rodzaj napędu	moc napędu [kW / KM]	uciąg na palu	prędkość [w.]
tylnopędnikowy (ASD)			azymutalne, CPP, \varnothing 2,88 m		D + / R + / H -	b.d.	187	485
rodzaj / konfiguracja holownika			pędniki główne		wciągarki i hak	wyporność [t]	nośność [t]	GT

* - wprowadzenie do eksploatacji: 11.2008; wodowanie: 09.06.2008; położenie stępki: 01.10.2007, zamówienie: 01.2007;

** - Sanmar Denizcilik Makine ve Ticaret Ltd z Istanbul / stocznia Gemsan Gemi Insa ve Gemi Isletmeciligi San. Ltd. w Tuzli;

H - wysokość boczna kadłuba (bez pędników / pletw); T - zanurzenie maksymalne (z pędnikami / pletwami).

Turecka firma Sanmar Denizcilik Makine ve Ticaret Ltd z Istanbulu, posiadająca zarówno stocznię, jak i eksploatująca holowniki, zbudowała pod koniec 2008 roku pierwszy statek nowego projektu Sanmar Eskort 80 series (RAMparts 3200B Class, według projektanta - Roberta Allana).

Holownik został przekazany armatorowi Østensjø Rederi AS z Haugesund i wypłynął w dziewiczą podróż z Turcji do Norwegii 10 listopada 2008 r. Został tam zatrudniony do obsługi statków zawijających do terminalu gazowego Nyhamna, gdzie jest głównym holownikiem asystującym przy manewrach terminalowych i eskortowym na podejściu do terminalu.

Sanmar, z chwilą wprowadzenia serii Eskort 80, oferował już na rynku mię-

dzynarodowym sześć typów holowników opartych na projektach pochodzących ze znanego biura projektowo-konsultingowego Robert Allan z Kanady. Rodzinna firma z Istanbulu współpracowała z Allanem i jego firmą Robert Allan Ltd z Vancouver, już od roku 1990, będąc jedną z pierwszych stoczni poza Kanadą, korzystającą z jego projektów.

Na początku współpracy Sanmar, armator holowników, budował takie jednostki dla siebie. Gdy okazało się, że są udanymi konstrukcjami, kontynuowano produkcję dla odbiorców zewnętrznych - najpierw klientów lokalnych, potem także na eksport. Sanmar, w swojej stoczni Gemsan Gemi Insa ve Gemi Isletmeciligi San. Ltd. w Tuzli, zbudował do końca 2008 roku 78 holowników. W 2009 roku nastąpił lekki zastój

w związku z globalnym spowolnieniem gospodarczym. Do początku roku zbudowano tylko trzy jednostki tego typu - Bugsier 9 i Bugsier 10 oraz Stadt Valiant. Na starcie 2010 r. stocznia miała w zamówieniach i w budowie jeden holownik.

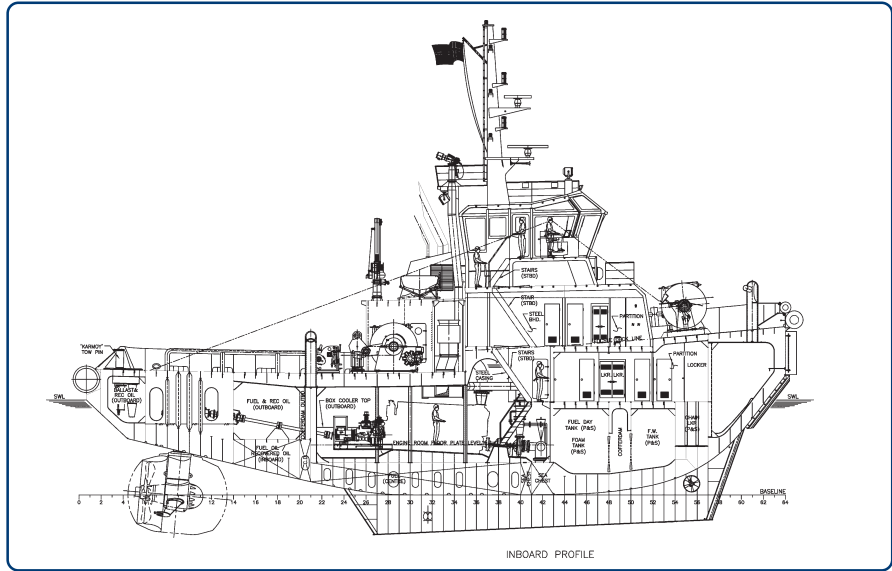
Budowa statku dla Østensjø Rederi, znanego z wysokich standardów jakościowych i przywiązywania uwagi do detali, jest dobrą rekomendacją dla tureckiej stoczni.

32-metrowy holownik o konfiguracji ASD (holownika tylnopędnikowego z pędnikami azymutalnymi) zaprojektowany został i zbudowany zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi ABS dla otrzymania notacji klasy: ABS +A1 Towing Service, Escort Vessel; ABCU, FiFi1, Oil Recovery Class 1, Unrestricted Service.

Fot. Sanmar



Vivax - pierwszy statek nowego projektu Sanmar Eskort 80.



Rys. Sanmar

Przekrój podłużny holownika typu Sanmar Eskort 80.

Charakterystyka

Ukształtowanie kadłuba zapewnia znakomite osiągi przy pływaniu i pracy *stern first* (rufą do przodu). Długa stępka skrzynkowa i dziobowa płetwa (*skeg*), zwana też płetwa eskortowa (*escort skeg*) poprawiają właściwości manewrowe i stateczność kursową holownika, a także zwiększają siły ciągu jednostki w operacjach eskortowych.

Kadłub charakteryzuje się lekko podniesioną dziobową częścią kadłuba i bogatym wyposażeniem w odbojnice, zwłaszcza na dziobie. Na ochronę dziobu składa się odbojnica cylindryczna (złożona z elementów o długości 900 i średnicy 450 mm) zainstalowana ponad blokiem profili „W” o grubości 450 mm. Puste odbojnice o przekroju „D”

(300 × 300 mm) chronią krawędzie pokładu górnego, a na rufie zainstalowane są profile „W”.

Dobrze zaplanowany pokład roboczy na rufie, jest otwarty - pozwalając na obsługę kotwic jednostek trzecich, możliwą także dzięki zainstalowaniu rolki rufowej o średnicy 1 m. Pokład ma dopuszczalne obciążenie 5 ton/m² i może pomieścić trzy 20-stopowe kontenery. Holownik posiada także dość spory *locker* (ładownię) na oprzyrządowanie i liny holownicze, i inne wyposażenie.

Napęd

Dedykowane zbiorniki mieszczą 195 m³ paliwa, 38 m³ wody słodkiej, 18 m³ czynnika pianotwórczego dla

systemu p-poż. oraz 126 m³ zebranych zanieczyszczeń olejowych.

Vivax napędzany jest dwoma silnikami napędu głównego Wartsila 8L26 o łącznej maksymalnej mocy ciągłej 6522 KM (4800 kW) osiąganą przy 1000 obr. / min. Silniki chłodzone są wodą ze skrzynkowych, poszyciowych wymienników ciepła Bloksma, a system odprowadzania spalin wyposażony został w odiskrowniki.

Napęd przenoszony jest na parę pędników azymutalnych (360°) Rolls Royce Z-drive typu US 255 z 4-płatowymi śrubami nastawnymi o średnicy 2800 mm.

Holownik osiągnął maksymalny uciąg na palu nieco ponad 80 ton w trybie holowania naprzód i prędkość maksymalną w ruchu swobodnym ponad 14 węzłów, z podobną osiągniętą w ruchu *stern first*.

Manewrowość jest dodatkowo polepszona przez dziobowy ster strumieniowy Mjosundet S-1150-250-V250 o mocy a 250 KM.

Wartości przewidywane dla holownika *Vivax* w trybie eskortowym wynoszą 101 ton uciążu maksymalnego (*maximum braking force*) i 79 ton siły sterującej przy prędkości 10 węzłów.

Energia elektryczna dostarczana jest do okrętowej sieci elektro-energetycznej przez dwie prądnice Lindenberg (120 kVA każda) napędzane silnikami MAN D2866 LXE. Zestaw mniejszej prądnicy Stamford (40 kVA) i silnika wysokoprężnego Perkins/ Beta Marine 4GM służy jako awaryjna elektrownia

Fot. Sanmar



Rufowa wciągarka holownicza (w centrum) oraz podwójna przewłoka holownicza, wciągarka manipulacyjna (po lewej) i żuraw pokładowy (po prawej).

i do wytwarzania energii na potrzeby holownika na postoju.

Siłownia (przystosowana do pracy bezwachtowej) jest wysoce zautomatyzowana, ze skomputeryzowanymi systemami monitoringu, alarmowymi i zdalnego sterowania, z panelami alarmowymi w sterówce, kabinie mechanika i mesie.

Pokład

Rolls-Royce Marine dostarczył wciągarki holownicze zainstalowane na rufie i na dziobie. Ta ostatnia ma pojedynczy bęben na linę holowniczą i część kotwiczną. Na bębnie holowniczym, przystosowanym do pracy holownika w trybie eskortowym, wciągarka ma siłę trzymania (w pozycji zablokowanej) 200 ton i siłę przy wybieraniu liny rzędu 50 ton (z automatycznym utrzymywaniem siły naciągu). Bęben zawiera 150 m liny holowniczej UHMWPE prowadzonej z wciągarki przez przewłokę typu *staple* z „wykładziną” ze stali nierdzewnej (rdza ze zwykłej, stalowej przewłoki powodowałaby większe tarcie i wycieranie, strzępienie liny, a także szybkie jej brudzenie).

Na rufie zainstalowano wciągarkę dwubębnową, głównie z przeznaczeniem do prac holowniczych i obsługi kotwic jednostek trzecich. Każdy z bębnow charakteryzuje się siłą trzymania 175 ton i uciążem dynamicznym 40 ton przy wybieraniu 12 m liny na minutę lub 8 ton przy 64 m/min. Każdy z bębnow mieści 950 m stalowej liny o średnicy 52 mm. Za wciągarką znajduje się podwójna przewłoka z wykładzinami

ze stali nierdzewnej na powierzchniach kontaktu z linami holowniczymi.

Wyposażenie pokładowe dopełniają wciągarka manipulacyjna (*tugger winch*) Karmoy'a i zestaw stwrowanych hydraulicznie pacholów holowniczych, także produkcji Karmoy, umiejscowionych przed rolką rufową (co stanowi typowy zestaw wyposażenia statków obsługujących kotwice jednostek trzecich). Pokład roboczy, w pobliżu rolki rufowej i pacholów ma ochronne pokrycie drewniane.

Wnętrze

Wyposażenie przeciwpożarowe *Vivaxa* spełnia wymogi standardu FiFi1 i zawiera autoochronę w postaci zraszaczy pokładu i nadbudówki oraz dwa zdalne (sterowane joystickami ze sterówki) monitory wodno-pianowe dostarczone przez FFS Fire Systems AS, zainstalowane na platformie nad sterówką. System jest zasilany przez dwie pompy FFS napędzane przez silniki główne za pośrednictwem przekładni przyspieszających Kumera.

W pełni klimatyzowane wnętrza *Vivaxa* wyposażono w bardzo wysokim standardzie wykończenia. Kapitan i starszy mechanik mają do dyspozycji kabiny jednoosobowe, pozostałe dwie mieszczą po dwóch członków załogi. Na holowniku są też m.in. salon (świetlica) / mesa, biuro pokładowe, kuchnia, pralnia, pomieszczenia sanitarne, magazynek na suchy prowiant i suszarnia. Drewniane pokrycie podłóg wprowadzone zostało z Norwegii. Ogrzewanie pomieszczeń dostępne jest w *loc-*



Głowica pędnika azymutalnego z przekładnią kątową.



Mesa - salon.

kerze (ładowni), siłowni i przedziale pędników.

Obszerne szyby sterówki dają znakomitą widoczność kapitanowi. Po obu stronach jego fotela znajdują się podłużne panele sterownicze.

Statek jest wyposażony m.in. w dwa radary, autopilota, dwa odbiorniki GPS, system map elektronicznych, echosondę, log, żyrokompas i kompas magnetyczny i system AIS. Większość tego wyposażenia dostarczył Simrad. Wyposażenie radiokomunikacyjne standardu GMDSS Area 2 dostarczył Sailor.

PioSta

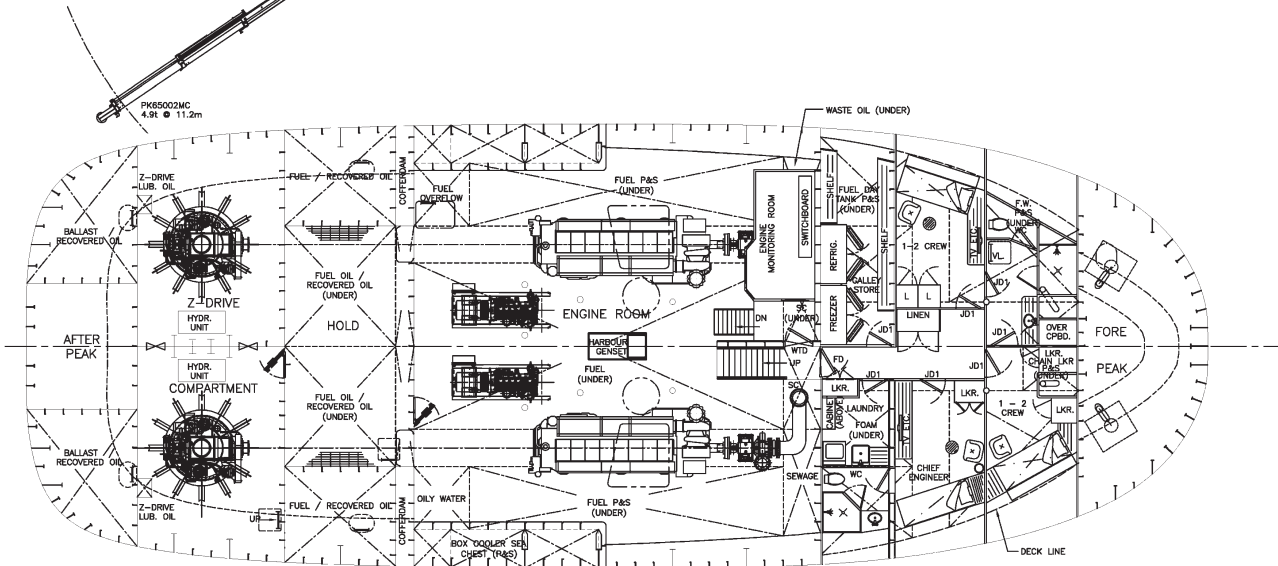
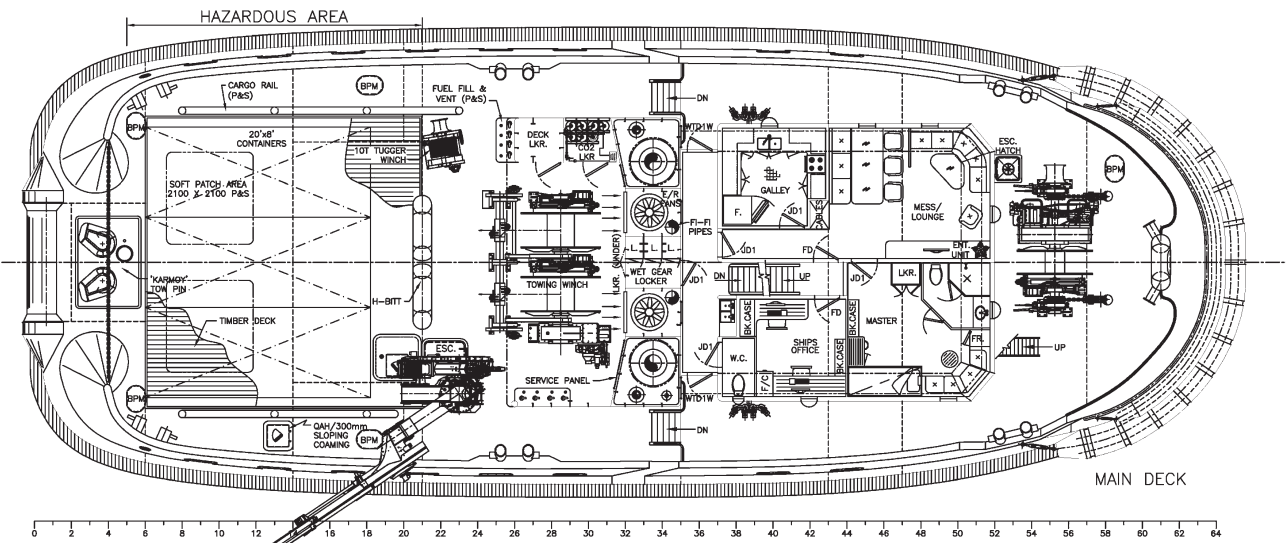
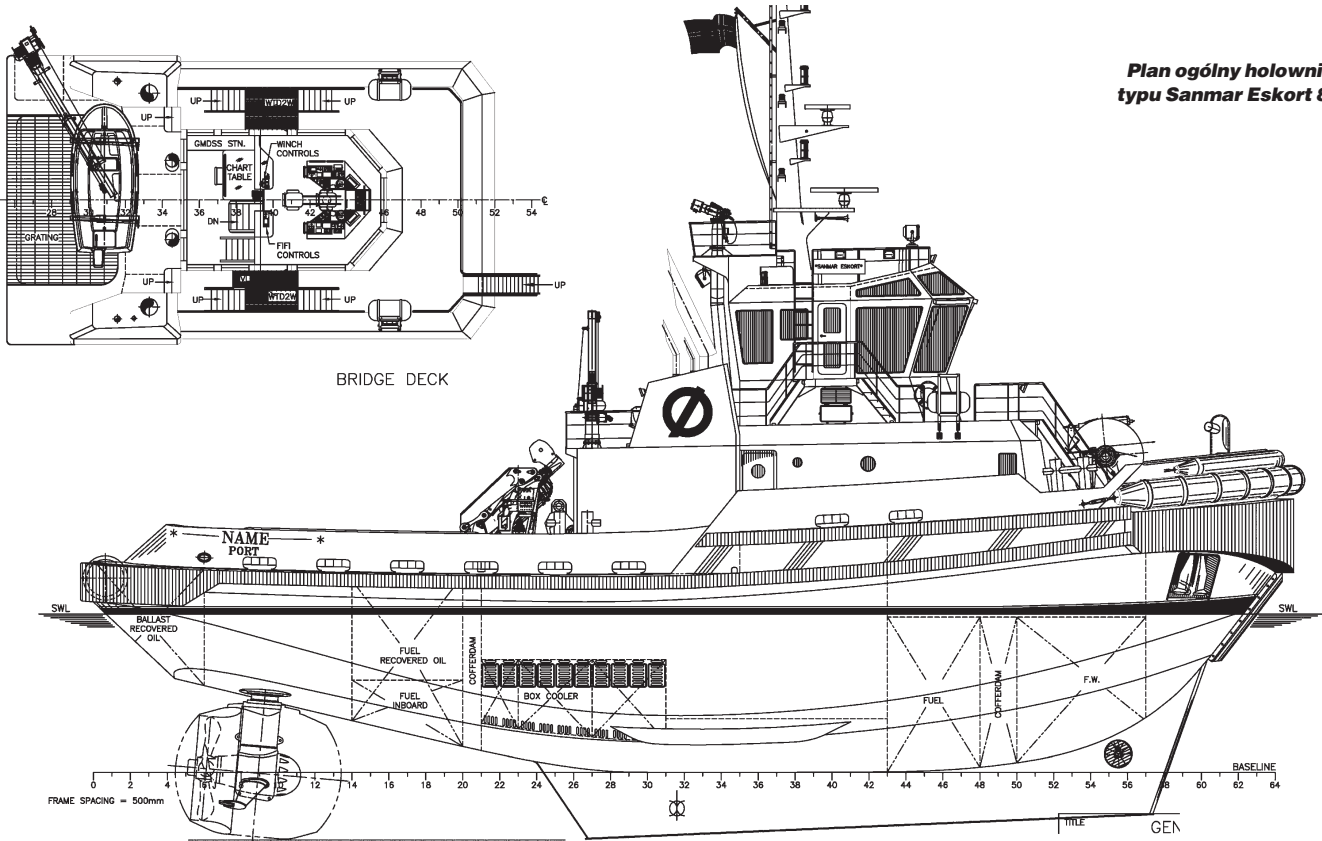


Fragment sterówki - odpowiednik kabiny nawigacyjnej ze stołem map.



Zasadnicza część sterówki - stanowisko kapitana i panele sterownicze.

**Plan ogólny holownika
typu Sanmar Eskort 80.**



Czy ktoś nas uratuje?

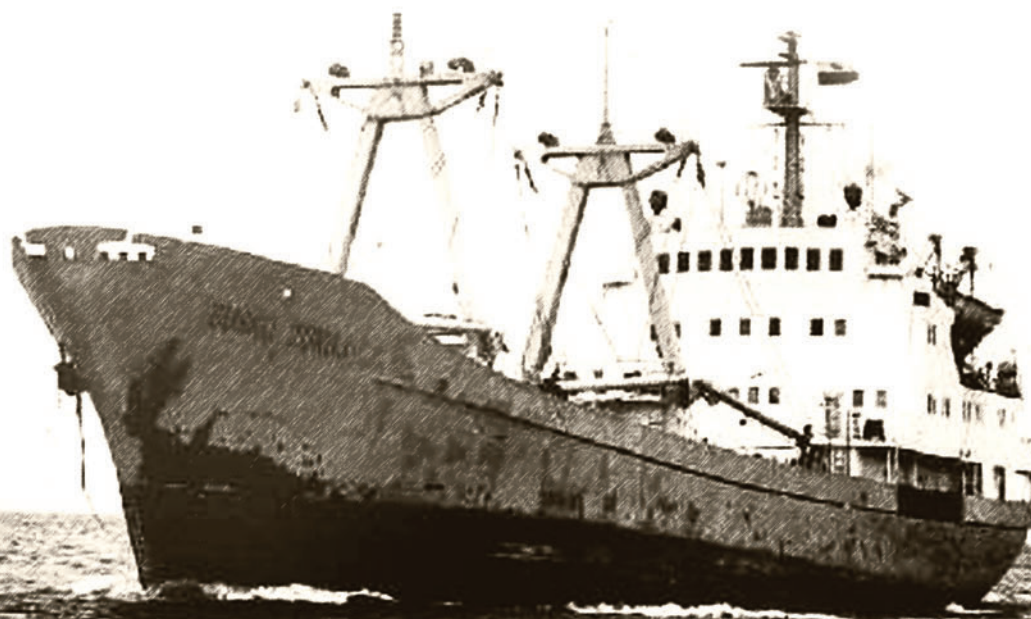
Zatonięcie *Buska Zdrój* wstrząsnęło opinią publiczną, zwłaszcza środowiskiem marynarskim. Był to już drugi statek z należącej do PLO serii rumuńskich „zdrojów”, który poszedł na dno pociągając za sobą wiele ofiar. Dwa lata wcześniej zatonięła siostrzana *Kudowa Zdrój*. Powstała atmosfera psychozy, statki nazwano feralnymi, zrodziły się opinie, że w ogóle nie powinny pływać, gdyż ich konstrukcja jest wadliwa...

Na tratwie, do której wciągnięto radioofficera Ryszarda Ziernickiego, znajduje się wraz z nim dziewięciu rozbitków. Siedmiu siedzi na podłodze w lodowatej wodzie, stoją IV mechanik Andrzej Grzy-

bek i r/o. Ludzi powoli ogarnia zniechęcenie. Nie udało się odpalić żadnej pochodni, ani wystrzelić czerwonych rakiet. Statki przechodzące w pobliżu tonącego *Buska Zdroju* odplynęły. Nie udało się

zamknąć namiotu tratwy i usunąć z niej wody. Mały ponton rzucający jest niemiłosiernie przez wzburzone morze, a każda fala wlewa do wnętrza kolejną porcję wody. Marynarze zaczynają tracić siły. Ile czasu upłynęło od opuszczenia statku – godzina, może tylko pół? Członkom załogi *Buska* wydaje się, że całe wieki. Nie wiedzą, że na ratunek im podąża *Ziemia Bydgoska*. Wewnątrz tratwy jest ciemno, marynarze przyświecają sobie tylko latarkami i pławkami świetlnymi. Noc jest także ciemna, bezksiężycowa. Pada deszcz ze śniegiem. Radiooficer wypatruje świateł innych statków, ale nic nie dostrzega. Zauważa jedynie, że w odległości kilku metrów dryfuje druga tratwa z *Buska*. Czy ktoś w niej jest? Nie słychać żadnych odgłosów poza wyciem wiatru i szumem

Fot. PLO

Busko Zdrój.

Jesteśmy za daleko

spienionych fal. Mimo, że znajdują się na ruchliwym akwenu, uczęszczanym przez bardzo wiele statków, morze wydaje się całkowicie opustoszałe.

- *Chłopaki, my chyba tego nie przeżyjemy!* - odzywa się elektryk.

Nikt nie odpowiada, ale wkrótce przygnębienie zamienia się w rozpacz, a potem w apatię. Jeden z marynarzy zaczyna się głośno modlić, w ślad za nim idą inni. Radiooficer dostrzega, że niektórzy koledzy wyraźnie słabną. Siedzą bez ruchu, z zamkniętymi oczyma. Tracą przytomność. Sam też czuje coraz większą niemoc. Postanawia jednak, że nie usiądzie, dopóki tylko starczy mu sił, by stać. Wie, że wtedy i jego ogarnąłby letarg, a to oznacza utratę przytomności, wychłodzenie ciała i śmierć. Jak długo można jednak stać na śliskiej, gumowej podłodze, prawie po pas w lodowatej wodzie, trzymając się kurczowo namiotu tratwy? Obok niego stoi IV mechanik Grzybek odziany w szlafrok. Obejmują się, żeby się trochę ogrzać i dodać sobie otuchy.

- *Radio, powiedz, czy ktoś nas stąd wyciągnie? Dlaczego jeszcze nie podchodzi żaden statek?*

- *Na pewno podejda! Wytrzymajmy jeszcze trochę!* - odpowiada Ryszard Ziemiński. Nadał przecież sygnał alarmowy i jakieś statki musiały go odebrać. Tylko ile przyjdzie na nie czekać?

Jest 23.05. Od opuszczenia *Buska* upłynęła zaledwie godzina.

Sygnał alarmowy S.O.S. nadany automatycznym kluczem przez radiooficera Ryszarda Ziemińskiego istotnie został odebrany przez bardzo wiele jednostek, a także stacje brzegowe. O g. 21.12 rejestruje go niemiecka Norddeich-Radio. Jej operator szybko porozumiewa się z sąsiednimi stacjami i prosi o dokonanie namiarów, aby przybliżyć pozycję. W rezultacie tych działań, od g. 21.30 Norddeich-Radio zaczyna regularnie, na częstotliwościach 500 kHz, 2.182 kHz i 2.614 kHz, podawać sygnał alarmowy i namierzoną pozycję.

Wcześniej sygnał odbiera kilka statków polskich. O g. 21.12 słyszy go radiooficer *Ziemi Olsztyńskiej* i natychmiast powiadamia kapitana, który po przybyciu na mostek ogłasza pogotowie w maszynie i prowadzi nasłuch. O 21.54 zgłasza się do Norddeich-Radio i podaje swoją pozycję. Oblicza, że statek znajduje się w odległości 62 Mm od miejsca wypadku i że doszedłby tam po około 10 godzinach.

- *Jesteśmy za daleko!* - oświadcza kapitan radiooficerowi. - *Nie ma sensu tam iść, bo przy takiej fali byłibyśmy tam dopiero nad ranem.*

Statek kontynuuje podróż i oddala się od miejsca tragedii. Kapitan nie odnotowuje nawet tego zdarzenia w dzienniku okrętowym. Podobnie jest na dwóch innych statkach, na *Chrzanowie* odległym

o 67 Mm od miejsca wypadku i *Sieradzu*, znajdującym się 68 Mm od pozycji *Buska*. Szczególnie bulwersujące zdarzenia mają miejsce na *Tadeuszu Kościuszcze*, należącym do PLO dużym, szybkim statku typu con-ro (długość 200,3 m). Jednostka płynie z Bremenhaven na zachód i znajduje się w odległości 63 Mm od miejsca wypadku. Mimo sztormowej fali osiąga prędkość ponad 20 węzłów i idzie praktycznie bez większych przechyłów. Dopiero o g. 21.52 radiooficer tego statku odbiera komunikat z Norddeich-Radio. Dlaczego nie usłyszał sygnału z automatycznego klucza *Buska* już o 21.12, tak jak inni radiooficerowie? Co robił w tym czasie? Przez ponad godzinę nie czyni nic, prowadząc jedynie nasłuch i nie powiadamiając kapitana. O g. 23 radiooficer wchodzi na mostek, ponieważ ma dostarczyć do sterówki odebrane ostrzeżenia nawigacyjne. A „przy okazji” na dostarczonej kartce dopisuje informację o komunikacie „Mayday-Relay” ze stacji niemieckiej.

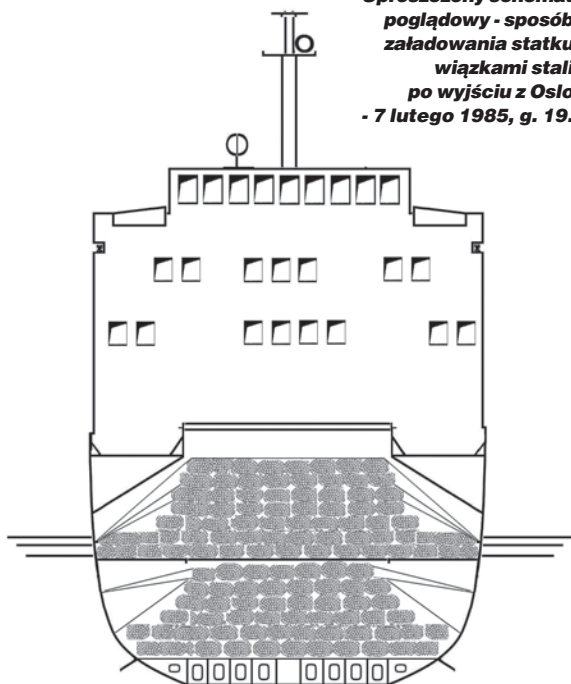
- *Wiecie już, że Busko Zdrój tonie?* - pyta wachtowych.

- *Jak to? Gdzie?* - dziwi się III oficer.

- *Niedaleko, na Morzu Północnym, jakieś dwie godziny temu radiostacja nadała komunikat.*

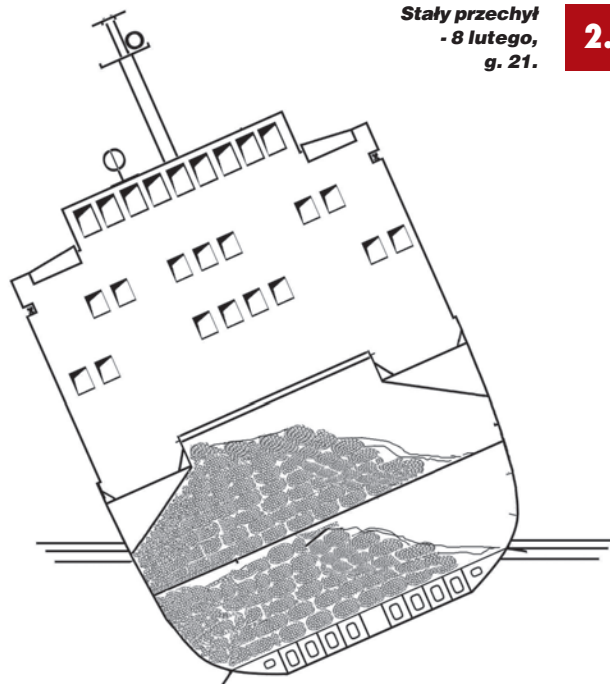
- *No popatrz, to już drugi „Zdrój” idzie na dno* - konstatuje III oficer. I to wszystko. Nie pyta r/o, czy powiadomił kapitana, ani sam tego nie czyni. O pół-

Uproszczony schemat poglądowy - sposób załadunku statku wiązkami stali po wyjściu z Oslo - 7 lutego 1985, g. 19.



1.

Stały przechył - 8 lutego, g. 21.



2.

Kolejne fazy zatonięcia.

nocy wachtę obejmuje II oficer, któremu zmiennik przekazuje informację o tragedii polskiego statku. II oficer też nie pyta, czy kapitan został powiadomiony, chociaż, jak twierdzi, jest zdziwiony spokojem panującym na statku. *Tadeusz Kościuszko*, największy statek znajdujący się w tym rejonie dzielnie płynie naprzód, oddalając się od miejsca katastrofy. Kapitan dowiaduje się o zatonięciu *Buska* dopiero rano i to nie od swoich oficerów, ale od... kapitana *Siemiatycz*, który specjalnie połączył się przez radio z *Kościuszką*.

Do stacji brzegowej Norddeich-Radio zgłasza się kilkadziesiąt statków. Niektóre są bliżej od miejsca tragedii niż *Tadeusz Kościuszko*, na przykład *Alapayevskles* - w odległości 45 Mm, czy *Victor Atoutino* zaledwie 22 Mm. Ogromna większość znajdujących się w pobliżu statków nie spieszy z pomocą, a ich kapitanowie ograniczają się jedynie do przekazania swojej pozycji do stacji brzegowej. Wyjątek stanowi statek bandery rosyjskiej *Fritz Heckert*, który już o 21.18 wykonuje zwrot i rusza na domniemaną pozycję wypadku. W tym samym kierunku podąża jedyna polska jednostka - *Ziemia Bydgoska*.

O g. 22.10 służby brzegowe RFN (Republika Federalna Niemiec) wysyłają na miejsce katastrofy z Helgolandu statek ratowniczy *Wilhelm Kaisen*, a o g. 22.44 startuje z lotniska w Westerland pierwszy

śmigłowiec zachodnioniemieckiej marynarki wojennej.

Ziemia Bydgoska na ratunek

Ziemia Bydgoska już prawie półtorej godziny płynie na ratunek marynarzom z *Buska Zdroju*. *Ziemia* jest statkiem dwa razy większym od tonącego drobnicowca - ma 179 m długości i ponad 22 metry szerokości, a pojemność tej jednostki wynosi prawie 16 000 RT. Mimo to ciężko pracuje na fali, ulega mocnym przechyłom bocznym, a fale przelewają się pomiędzy ładowniami. Statek załadowany jest fosfatami. Maszyna pracuje na obrotach ekonomicznych, *Ziemia* idzie z prędkością około 10,5-11 w. Kapitan Janusz Rola obawia się rozkręcenia silnika do obrotów morskich. Wprawdzie zwiększyłoby to nieco prędkość statku, ale jednocześnie mogłoby powodować znaczniejsze przechyły na burty, które dochodzą już do 25°. Kpt. Rola obawia się przesypania fosfatów w ładowniach. Miał już w swojej karierze takie zdarzenie kilka lat wcześniej na statku *Ziemia Mazowiecka*. Wie, że musi jak najszybciej podążać na pomoc tonącemu polskiemu statkowi, ale z drugiej strony nie wolno mu przecież narażać na niebezpieczeństwo własnej załogi.

Po wykonaniu zwrotu na kurs 210° kpt. Rola łączy się ze stacją Norddeich-Radio i zgłasza, że statek idzie na pozy-

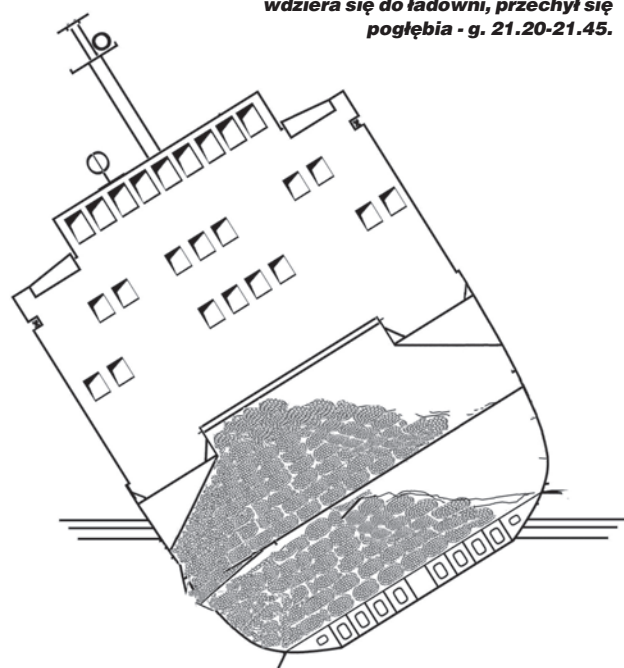
cję *Buska* obliczoną z namiarów. Teraz stoi przy radarze i wypatruje echa tonącego statku. III oficer wachtowy i marynarze na mostku obserwują morze przez lornetki, szukając światełka tratwy, szalupy. Nic nie widać, a wzburzone morze utrudnia obserwację. Mimo, że na statku nie ogłoszono alarmu „człowiek za burtą”, kapitan *Ziemi Bydgoskiej* polecił I oficerowi przygotowanie załogi do przyjęcia rozbitków. Ochmistrz szykuje koce i pościel, kucharz gorącą herbatę. Na razie nie można wyjść na pokład, by przygotować liny, rzutki i siatki, gdyż fale zalewają go nieustannie. Załoga czeka jednak w palarni i jest gotowa do działania.

Radiooficer zostaje sam

Okolo g. 23.30 zgromadzeni na tratwie marynarze zaczynają tracić przytomność. Żaden się nie odzywa. Zamilkł także IV mechanik Grzybek stojący obok radiooficera. Ryszard Ziemnicki zauważa w pewnej chwili, że kolega zaczyna osuwać się i pada tuż przy jego nogach, zanurzając się w lodowatej wodzie. Radiooficer nie ma już sił, by mu pomóc. Tratwa miotana jest przez fale, a każdy jej ruch powoduje, że ciała kolegów przemieszczają się w pontonie, ocierają o nogi r/o. Przy przechyłach tratwy niektóre ciała wypadają do wody. Ryszard Ziemnicki trzyma się kurczowo namiotu tratwy i co jakiś czas wykonuje okrężne ru-

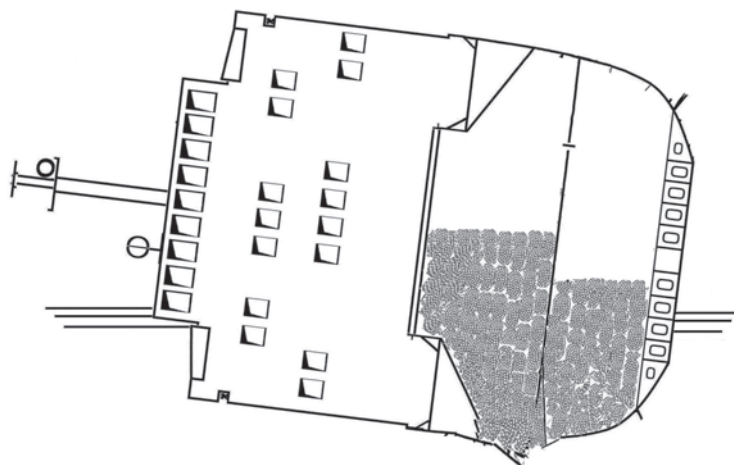
Pęknięcie poszycia prawej burty, woda wdziera się do ładowni, przechył się pogłębia - g. 21.20-21.45.

3.



Statek przewraca się na prawą burtę i tonie - g.21.30-22.15.

4.



chy pławką świetlną trzymaną w dłoni. Wie, że jego koledzy prawdopodobnie już nie żyją i że za chwilę on też może znaleźć się między nimi. Wystarczy, że usiądzie. Z pewnością nie będzie miał siły, by wstać ponownie. Czuje przenikliwe zimno, ma wrażenie, że jego ciało jest całkiem sztywne. Ogarnia go letarg i coraz silniejsze pragnienie, by się położyć, zamknąć oczy i po prostu zasnąć. Na zawsze. Jak długo jeszcze można tak stać i czekać?

Z drugiej jednak strony, radiooficer pamięta, że przecież nadał sygnał S.O.S. Z pewnością odebrało go wiele statków. Jest fachowcem i zna się doskonale na łączności radiowej. Jakaś jednostka albo helikopter musi tu w końcu dotrzeć. Tylko kiedy? Ryszard Ziemiński wie, że walka z czasem to walka o jego życie. Jeśli wytrzyma jeszcze trochę, to ma szansę uratować się, wrócić z tego piekła do domu, do najbliższych. A zatem najważniejsze to nie poddać się, pokonać słabość, wykrzesać jeszcze resztki sił.

Są tratwy!

Kapitan *Ziemi Bydgoskiej* dokładnie o północy dostrzega duży statek w odległości 4-5 kabli. Okazuje się, że to rosyjski *Fritz Heckert*, który jako pierwszy podążył na pomoc tonącej polskiej jednostce. Statek nawiązuje łączność z *Ziemią* przez UKF.

- *Bydgoskaja Ziemia - Fritz Heckert!* - słychać w głośniku słowa wypowiedane z charakterystycznym rosyjskim akcentem.

- *Fritz Heckert, Ziemia Bydgoska* - kpt. Rola podnosi słuchawkę.

- *Gawaritie pa ruski? Ja naszol dwa płoty!*

Kapitan Rola zna język rosyjski. Rozumie zatem, że radziecka jednostka znalazła dwie tratwy.

- *Patrzcie uważnie, oni znaleźli dwie tratwy!* - poleca wachtowym kapitan *Ziemi Bydgoskiej*. - *Busko musiało zatonać w pobliżu!*

Następnie zmniejsza obroty silnika głównego do prędkości „bardzo wolno naprzód”. Umożliwia to załodze wyjście na pokład. Marynarze wykładają sztormtrap z lewej burty, siatkę trapową, przygotowują liny, rzutki i raketnice. Wieje bardzo silny wiatr, a na dodatek rozszalała się śnieżycza. Chociaż statek płynie z minimalną prędkością, fale wchodzą nadal na pokład i przelewają się pomiędzy ładowniami. Po paru minutach załoga pracująca na pokładzie jest przemoczona.

- *Są tratwy!* - kapitan zauważa nagle światelko z lewej burty. - *Lewo dziesięć!* - podaje komendę na ster.

Około g. 00.55 *Ziemia Bydgoska* zbliża się do dwóch tratw znajdujących się tuż obok siebie. Na szczycie w jednej z nich pali się światelko. Masowiec powolutku podchodzi lewą burtą. Nie jest łatwo manewrować tak dużym statkiem na wzburzonym morzu. *Ziemia* nie ma nawet steru strumieniowego, nie jest statkiem ratowniczym przystosowanym do takich akcji. Silnie kołysze się na burty, a po zastopowaniu maszyn zaczyna dryfować i traci sterowność. Kapitan Rola stara się podejść jak najbliżej, a jednocześnie nie uderzyć w tratwy. Komendy na ster i do maszyny lecą jedna po drugiej. Włączono silny reflektor, tzw. poszukiwacz. W jego świetle załoga dostrzega w tratwie rozbitka, które macha pławką świetlną. Statek znajduje się teraz w odległości 8-9 metrów od tratw. Falujące morze podrzuca tratwy tak, że chwilami znajdują się na wysokości pokładu głównego masowca, przy II ładowni. Są tuż, tuż, niemal w zasięgu ręki. Jednak te 8 metrów na rozszalałym morzu to za dużo. Załoga zaczyna rzucać rzutki w kierunku rozbitka. Jedna z nich wpada wprost do tratwy.

To twoja ostatnia szansa

Ryszard Ziemiński, stojący nadal w tratwie, cały zdrętwiały z zimna i półprzytomny, dostrzega w pewnej chwili wielką stalową ścianę przesuwającą się bardzo blisko tratwy. Wysoka burta zbliża się do tratwy. Ciemności rozjaśnia nagle blask silnego reflektora. To jakby powrót do rzeczywistości z dalekiej podróży. W pewnej chwili o tratwę uderza jakiś przedmiot. To gumowy ciężarek od rzutki. Radiooficer widzi cienką linkę, która spoczywa gdzieś u jego nóg. Wystarczy, żeby ją chwycił, a tamci marynarze przyciągną go do burty i wydobędą na pokład.

- *Chwytaj rzutkę! Łap linę!* - słyszy okrzyki wypowiedane po polsku.

Leci kolejna rzutka. Ryszard Ziemiński chwyt ją, ale zgrabiałe ręce nie są w stanie utrzymać linki. Puszcz ją, rzutka wpada do wody.

- *Łap rzutkę, to twoja ostatnia szansa!* - słyszy znowu wołanie.

Ratunek jest tak blisko, dosłownie o kilka metrów, ale trzy godziny spędzone w lodowatej wodzie wypełniającej tratwę zrobiły swoje. Ryszarda Ziemińskiego ogarnia rezygnacja. Burta stat-

ku zaczyna oddalać się od tratwy. Radiooficer zauważa, że jest już za rufą polskiego statku.

„To chyba koniec” – myśli.

Na pokładzie *Ziemi Bydgoskiej* marynarze z rozpaczą patrzą na człowieka, który tkwi na tratwie i nie jest w stanie podjąć rzutki.

- Skoczę po niego! - proponuje jeden z marynarzy.

- *Nie!* - krzyczy I oficer. - *Zabraniam! Utopisz się i jego utopisz! Zobacz, co się dzieje. Jak go wciągniesz na pokład, jak go wyjmiesz z tratwy?*

- *Podchodzimy po raz drugi, może uda nam się dobrać burtą do tratwy* - decyduje kpt. Rola. - *Nie zezwalam na skakanie do wody! Bardzo wolno naprzód!*

W tym samym czasie, około g. 01.10, wachtowi na mostku *Ziemi* słyszą pracę silnika helikoptera.

- *On musi go podjąć!* - kapitan podbiega do UKF-ki. Wzywa na kanale 16. Śmigłowiec, ten na szczęście natychmiast odpowiada. Jest to helikopter niemieckiej marynarki wojennej HC8952. Kpt. Rola informuje jego dowódcę o nieudanej próbie podjęcia rozbitka znajdującego się na tratwie. Poleca załodze skierować w stronę tratwy reflektor, aby ułatwić załodze śmigłowca jej odnalezienie.

Ryszard Ziemiński też słyszy warkot helikoptera. Widząc rozplaszczony wiatr orientuje się, że maszyna zawisa tuż nad tratwą. Po paru minutach pojawiają się przed nim nogi ratownika. Ubrany w kombinizon mężczyzna podaje mu pas asekuracyjny. Ryk silnika śmigłowca zagłusza teraz wycie wiatru.

- *I can't fast the belt! I can't do it!* - krzyczy ostatkiem sił Ryszard Ziemiński.

Ratownik zostaje podciągnięty z powrotem do śmigłowca. Radiooficer znowu przeżywa chwilę grozy. „Czy ten ratownik tak mnie zostawi, czy zejdzie po mnie?”

Mężczyzna opuszcza się jednak ponownie i wpada przez właz do wnętrza tratwy. Rozgląda się chwilę po niej, ocenia, że pozostali rozbitkowie (4 osoby) nie żyją. Następnie zapina szybko radiooficera w siodełko. Stalowa lina podana z helikoptera ciągnie ich obu do góry. Tratwa zostaje na powierzchni morza. Załoga śmigłowca wciąga ratownika i Ryszarda Ziemińskiego na pokład maszyny. Tutaj rozpinają mu siodełko, kładą, okrywają kocem. Radiooficer słyszy jakieś rozmowy przez UKF w języku niemieckim i czuje, że traci przytomność. Marzy, by wreszcie znaleźć się w ciepłym łóżku i za-

snąć. Jest g. 01.37. Śmigłowiec odlatuje kierując się na wyspę Sylt. O g. 03 Ryszard Ziemiński zostaje odwieziony karetką do miejscowego szpitala.

Pozostali już tylko martwi

Akcja poszukiwawcza prowadzona przez statki trwa nadal. Nikt nie wie przecież, czy na innych tratwach albo na wodzie nie znajduje się jeszcze żywy człowiek. Rosyjski *Fritz Heckert* wydobywa jedną z tratw. Jest pusta, w pobliżu pływają jeszcze dwie kamizelki ratunkowe z zapalonymi światełkami, ale bez ludzi.

O g. 02.15 w rejon katastrofy dociera niemiecki statek ratowniczy *Wilhelm Kaisen*. Drugi śmigłowiec, HC 8962, naprowadza go na pozycję tratw, po czym odlatuje do Borkum. Wkrótce pojawiają się też inne statki, m.in. *Maersk Traveller*, *Drive Supperter*, *Star Sleipner*, *Southern Surveyor*; kuter ratowniczy *Nordsoen*. Jednostki te przeszukują obszar, w którym zatonięło *Busko*. W tej akcji uczestniczy nadal także *Ziemia Bydgoska*.

Maersk Traveller odnajduje około g. 02.30 dwie kolejne tratwy. W jednej znajdują się zwłoki dwóch rozbitków, w drugiej czterech. Podczas wydobywania tratw na pokład toną zwłoki trzech marynarzy,

udaje się podjąć ciało tylko jednego. *Star Sleipner* o g. 03.05 odnajduje jedną pustą tratwę. Kolejną, również pustą odnajduje *Ziemia Bydgoska*. Powiadomiony o tym *Wilhelm Kaisen* podejmuje ją na pokład. *Nordsoen* i *Southern Surveyor* odnajdują i wydobywają po dwa ciała rozbitków w kamizelkach ratunkowych.

Rano, o 07.29 do akcji włącza się samolot 6109, który startuje z Nordholz. Odnajduje dwie łodzie ratunkowe odwrócone dnem do góry i dużą ilość szczątków pływających po powierzchni morza. O g. 10.34 *Star Sleipner* napotyka jeszcze jedną pustą tratwę i podejmuje z wody zwłoki jednego rozbitka.

O 12.45 na polecenie ROK Bremen akcja poszukiwawcza zostaje zakończona. O g. 12.47 *Ziemia Bydgoska* kieruje się do Świnoujścia. Uratowano tylko jednego członka załogi *Buska Zdroju*, radioficera Ryszarda Ziemińskiego. Ponadto odnaleziono zwłoki 8 rozbitków, które przetransportowano do Esbjerg, a następnie do kraju. Przewieziono również do Gdyni 2 tratwy, jedną łódź ratunkową, pasy i koła ratunkowe.

12 lutego, a więc cztery dni po katastrofie, ROK Bremen zlokalizował wrak polskiego statku na pozycji 54°54'26" N i 006°03'11" E. Stwierdzono, że głębokość

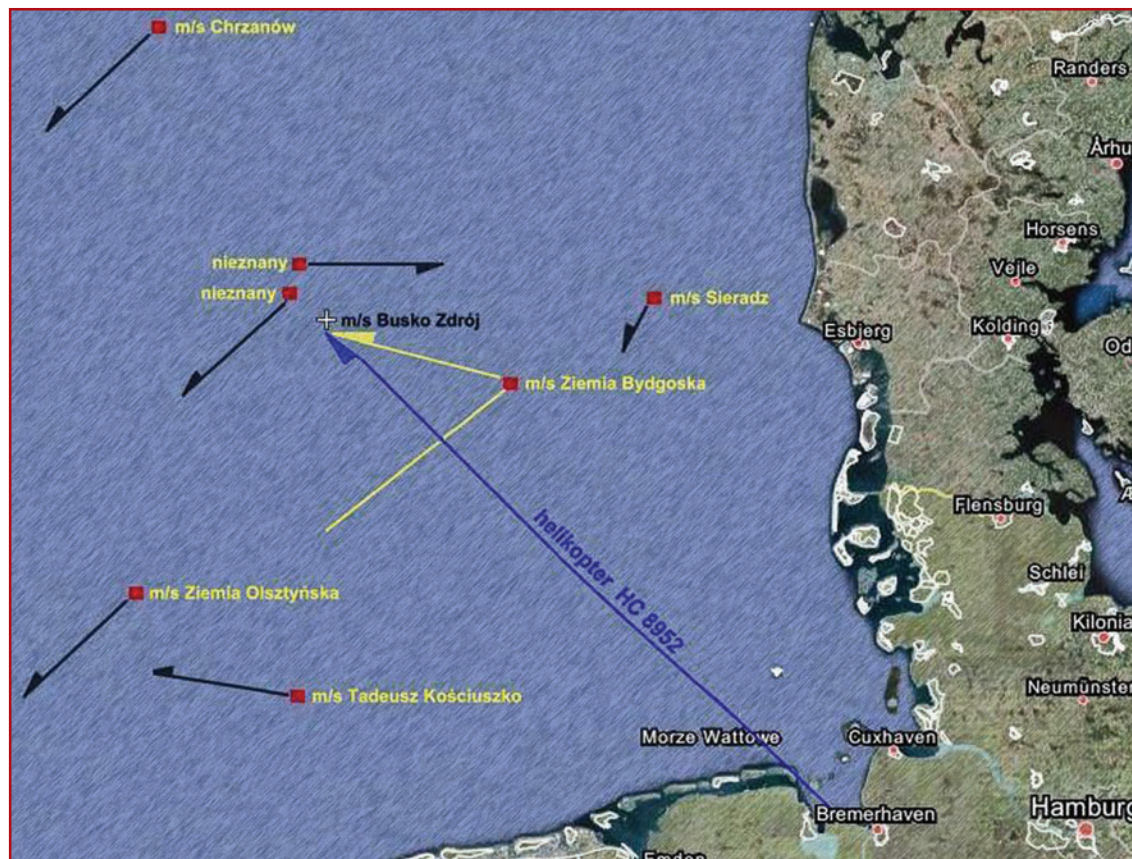
nad wrakiem wynosi 29 metrów. Miejsce oznakowano pławami.

17 lutego duńska łódź rybacka odnalazła zwłoki dziewiętego rozbitka, mł. marynarza. W kraju przeprowadzono sekcję zwłok wszystkich wydobytych marynarzy. Nie stwierdzono żadnych obrażeń, natomiast u wszystkich występowały cechy ostrego rozdęcia płuc, co oznacza, że przyczyną ich śmierci było utonięcie. Wszyscy byli trzeźwi. Do zgonu doszło w ciągu kilkudziesięciu minut od opuszczenia statku.

Nie ma winnego – ukarać ratownika

Zatonięcie *Buska* i śmierć prawie całej załogi wywołały potężny szum w środowisku marynarskim i w mediach. Był to już drugi w ciągu dwóch lat statek z serii „zdrojów”, który zatonął, pociągając za sobą wiele ofiar. Zupełnie zrozumiała jest rozpacz rodzin zaginionych marynarzy, które domagały się szczegółowego wyjaśnienia wszystkich okoliczności wypadku i jego przyczyn.

Izba Morska stanęła jednak przed poważnym problemem, gdyż materiał dowodowy był oparty głównie na zeznaniach jedyne ocalałego członka załogi



Tonące *Busko* i statki w pobliżu.

gi, Ryszarda Ziemińskiego. Zajmował on jednak stanowisko radioofficera i z natury rzeczy niewiele mógł powiedzieć na temat sposobu załadowania statku, zamocowania ładunku, kursu *Buska* w chwili wystąpienia stałego przechyłu, manewrów i czynności, jakie wykonywano na mostku. Jego obowiązki nie obejmowały tych zagadnień.

Izba Morska powołała wielu biegłych z zakresu nawigacji, sztauerki, budowy okrętów, nawigacji. Przeanalizowano korespondencję kapitana z armatorem, odtworzono nagrania DAN (stacji brzegowej), zebrano informacje od agenta PLO w Oslo. Przesłuchano wielu pracowników PLO, kapitanów, którzy dowodzili statkami z serii „zdrojów”.

Przeprowadzono badania wraku statku. Ekipa niemieckich nurków stwierdziła, że *Busko Zdrój* leży na prawej burcie, na głębokości ok. 30 metrów. Pokrywy ładowni są częściowo uchylone. W ładowniach przetybrojeniowe całkowicie przesypane na p.b. Nie widać drewna sztauerskiego, zauważono natomiast zerwane pojedyncze liny mocujące. Na lewej burcie w okolicach I ładowni widać szczelinowe pęknięcia w poszyciu kadłuba. Na mostku telegraf ustawiony na „cała naprzód”. Zebrano blisko 600 stron akt.

Dochodzenie ujawniło skandaliczne zaniedbania wielu instytucji. Ustalono m.in., że wszystkie rakiety spadochronowe (prod. NRD – ówczesna Niemiecka Republika Demokratyczna), w jakie zostały wyposażone tratwy ratunkowe na *Busku*, były przeterminowane. Winę za ten stan rzeczy ponosił producent tratw – GZPG „Stomil” w Grudziądzu. Mało tego, okazało się, że w przeterminowane rakiety wyposażono około 1350 tratw wyprodukowanych w roku 1984 i 1985, które znalazły się na kilkuset statkach!!! Zaniedbanie zostało spowodowane przez pracownika, który mylnie odczytał datę ważności rakiet (sic!). Co gorsza, PRS zatwierdzając te tratwy i ich wyposażenie do użytku, również „nie zauważył”, że rakiety spadochronowe są przeterminowane. Izba Morska przeprowadziła próbę odpalenia takiej rakiety i rakietka zadziałała.

Izba Morska ustaliła też, że już podczas budowy prototypu, pierwszego statku z serii „zdrojów” (*Świnoujście*), pracownicy PRS i PLO wykryli wiele zaniedbań ze strony rumuńskiej stoczni. Poważne zastrzeżenia budziła m.in. technologia spawania (mokrymi elektrodami pod gołym niebem w czasie opadów), a także

jakość blach (zawalcowania, pęcherze, nadmierna ilość węgla).

Te ujawniane, bulwersujące okoliczności wpłynęły bez wątpienia na atmosferę rozprawy w Izbie Morskiej I instancji. Skład tej Izby (co stwierdziła potem Odwoławcza Izba Morska) sam uległ chyba presji rodzin marynarzy i medialnej wrzawie, starając się doszukać przyczyn katastrofy wszędzie, gdzie nasuwała się tylko taka hipotetyczna możliwość. M.in. Izba Morska błędnie zinterpretowała wyniki badań wraku zatopionego statku, uznając np., że szerokość pęknięcia prawej burty wynosi 30 cm, podczas gdy potem okazało się, iż biegły sporządzając opinię pomylił się w przepisywaniu tekstu na maszynie (!) i chodziło o 3 mm. Pochopnie oceniła też opinię biegłych dotyczącą jakości blach użytych do budowy statku.

Szczególnie przykry był sposób potraktowania kapitana *Ziemi Bydgoskiej* Janusza Roli. Można było odnieść wrażenie, że z braku innych zainteresowanych Izba Morska na nim właśnie skupiła swą „dochodzeniową agresję”. Wskazują na to niektóre pytania kierowane do przesłuchiwanego na rozprawie:

- *Panie kapitanie, czy polecił pan radiooficerowi przekazać do stacji brzegowej namiar?*

- *Od czego, pana zdaniem, zależy dokładność namiarów?*

- *Czy zdaje pan sobie sprawę, jak ogromny trójkąt błędów powstał?*

- *Czy po zmianie kursu ogłosił pan alarm opuszczenia statku?*

- *Nie* - odpowiada kpt. Rola i wówczas na sali słychać wzburzone głosy rodzin marynarzy.

Kapitan *Ziemi Bydgoskiej* odwraca się do sali i drżącym z emocji podniesionym głosem mówi:

- *Kapitan wie, co robi! Proszę nie szumić!*

- *Czy wydał pan ochotnikom zakaz skakania na dryfujące tratwy?* - padają kolejne pytania. - *Dlaczego dopiero po 37 minutach zgłosił pan do stacji brzegowej informację o odnalezieniu tratw?*

Trudno nie odnieść wrażenia, że te napastliwe pytania, zadawane zresztą przez sędziego, który nie jest kapitanem i nigdy nie dowodził żadnym statkiem, nawet tzw. białej floty, są właśnie efektem atmosfery, jaka panuje na sali. Doprowadza to do sytuacji, w której kpt. Rola poddawany jest presji nie tylko składu orzekającego, ale także publiczności. W prasie pojawiają się też publikacje za-

tytułowane: „Dlaczego kapitan *Ziemi Bydgoskiej* nie ogłosił alarmu?”, „Nieudolna akcja ratunkowa przyczyną śmierci załogi *Buska Zdroju*”, itd. Piszą takie słowa dziennikarze, którzy nie mają zielonego pojęcia o żegludze morskiej i nie zapoznali się z materiałem dowodowym, nie rozróżniają tratwy od łodzi ratunkowej, steru od śruby, a poradnika MERSAR od książki kucharskiej.

W jednej z publikacji znaleźć można stwierdzenie: „ster statku na mostku kapitana *Ziemi Bydgoskiej* ustawiony był w pozycji cała naprzód”. Nie przeszkadza to jednak tym ludziom podgrzewać atmosferę, podsycać tanie emocje. Na sali rozpraw pojawia się nawet telewizja. Odniesić można wrażenie, że to kapitan *Ziemi Bydgoskiej* jest sprawcą całej tragedii, że to przez niego zginęli marynarze z *Buska*. Okazuje się, że w tym przypadku Temida jest nie tylko ślepa, ale także stronnicza i nieobiektywna. Kpt. Rola tę nagonkę przypłaca zawałem serca.

Orzeczenie wydane przez Izbę Morską w Gdyni 7 sierpnia 1985 r. (WMG 29/85) określa, że przyczyną zatonięcia *Buska Zdroju* był nagły przechył statku wynoszący początkowo 25° na prawą burtę, pogłębiający się do około 35°, spowodowany przesunięciem się ładunku stali w wiązkach, a następnie uszkodzenie konstrukcji prawej burty przez przemieszczający się ładunek, co spowodowało pęknięcie kadłuba, szybkie przedostanie się wody do I ładowni i pogłębienie przechyłu do około 70-80°, dalsze zalewanie statku przez nieszczelności kadłuba, połączone z równoczesnym wzrostem zanurzenia aż do utraty pływalności.

Izba Morska uznaje, że *Busko Zdrój* wyszedł z Oslo w stanie niezdatnym do żeglugi przez to, że nie spełniał wymagań w zakresie rozmieszczenia i zamocowania ładunku, dopuszczalnego obciążenia międzypokładu I ładowni i wyposażenia tratw w środki pirotechniczne. Izba ocenia, że na przebieg akcji ratowniczej negatywny wpływ miało: nienadanie za pośrednictwem radiostacji statkowej pozycji tonącego statku, nieużycie przez załogę innych środków wzywania pomocy (rakiety, petardy, pochodnie), nieogłoszenie alarmu łodziowego na statku, niewykorzystanie prawoburtowych tratw, przedostanie się wody do prawidłowo otwartych tratw, nieumiejętność właściwej obsługi tratw ratunkowych, brak czynnej radiopławy.

Izba Morska uznaje, że kapitan *Ziemi Bydgoskiej* prowadząc akcję poszuki-

wawczą popełnił wiele błędów przez to, że opóźnił wykonanie zwrotu o 12 minut, nie wydał st. mechanikowi polecenia rozkręcenia silnika do maksymalnych obrotów „cała naprzód”, nie przekazał uzyskanego zamiaru do stacji brzegowej, nie powiadamiał innych statków o katastrofie *Buska*. Oceniając te zaniedbania jako rażące Izba pozbawia kpt. Janusza Rolę prawa pełnienia funkcji kapitana na okres jednego roku. Izba Morska nie stosuje natomiast żadnych sankcji wobec kapitanów, którzy w ogóle nie pospieszyli z pomocą, ani też członków załogi statku *Tadeusz Kościuszko*, którzy nie przekazali kapitanowi informacji o sygnale wezwania pomocy. Zaleca jedynie armatorom ocenę przydatności tych marynarzy do zajmowania dotychczasowych stanowisk.

Odwołania, czyli jak to być mogło

Orzeczenie Izby Morskiej I instancji wywołuje negatywne odczucia ze strony wszystkich zainteresowanych. Rodziny marynarzy z *Buska Zdroju* uznają, iż winą za wypadek obciążono niesłusznie załogę, zarzucając jej zaniedbania i brak umiejętności w prowadzeniu akcji ratunkowej. Kapitan *Ziemi Bydgoskiej* decyzję Izby przypłaca zakończeniem swojej 34-letniej morskiej kariery i ciężką chorobą serca. PRS i grudziądzkie Zakłady „Stomil” nie poczuwają się do winy za przeterminowane rakiety spadochronowe, bo przecież jedna z nich, odpalona przez Izbę, zadziałała.

Wszyscy zainteresowani wnoszą odwołania. Rodziny załogi *Buska* i żonę kapitana tego statku reprezentują pełnomocnicy - kapitanowie żeglugi wielkiej. Kwestionują ustalenia Izby I instancji, pośrednio podważając wyjaśnienia radio-officera Ryszarda Ziemnickiego. Twierdzą, że przechył statku rozpoczął się „ileś czasu” wcześniej, że kapitan nie mógł zmienić kursu statku, bo zaciął się ster, że załoga walczyła z awarią silnika głównego lub pożarem, a kapitan nie ogłosił alarmu, aby jej nie przeszkadzać. Potwierdzeniem tych hipotez ma być nieobecność na pokładzie I mechanika oraz pojawienie się motorzysty w bluzie roboczej. Kwestionują również sposób załadowania statku ustalony przez Izbę Morską. Przetawione przez pełnomocników przypuszczenia, opowiedziane jako barwne, pełne emocji relacje, wywołują oczywiście rezonans na sali i pożywkę do kolejnych domysłów i przypuszczeń.

Odwoławcza Izba Morska odrzuca te wersje jako niewiarygodne i niepoparte żadnymi dowodami. Wskazuje jednak na liczne uchybienia i błędy Izby I instancji. Uchyła sankcję wobec kapitana *Ziemi Bydgoskiej*, oceniając, że jako jedyny pospieszył na ratunek, sprawnie manewrował statkiem podchodząc do tratw, podczas gdy inni kapitanowie w ogóle nie zmienili kursu swych statków.

Odwoławcza Izba Morska powołuje też nowych biegłych. Znamienne jest, że biegli, którzy występowali w I instancji i ocenili, że jakość blach użytych do budowy „źródeł” była bardzo słaba i mogła przyczynić się do pęknięcia kadłuba, w trakcie dalszych przesłuchań wycofali się ze swoich twierdzeń, przyznając, że były „zbyt pochopne”.

Charakterystyczna jest również wypowiedź ojca IV mechanika Andrzeja Grzybka: „*Wysoka Izbo! Mój syn pływał osiem lat, a dzisiaj usłyszałem, że on nic nie umiał. Dlaczego więc tak go uczono?*”.

Bez emocji

Mimo, że od tragedii *Buska* upłynęło 25 lat, nikt właściwie nie pokusił się o napisanie rzeczowej, obiektywnej analizy tego wypadku. Mam na myśli analizę dokonaną bez emocji, bez ulegania jakiegokolwiek sugestii, bez posiłkowania się domysłami, opartą jedynie na faktach, bazującą na dogłębnej kwerendzie zgromadzonego materiału dowodowego i przy wykorzystaniu współczesnej wiedzy dotyczącej żeglugi morskiej. Niniejszy reportaż jest próbą dokonania takiej właśnie analizy. Należy się to pamięci marynarzy, którzy wówczas stracili życie. Nie chcę kwestionować ustaleń Izb Morskich, a jedynie wskazać pewne okoliczności, które zostały być może przeoczone lub niedostatecznie uwypuklone.

Stały przechył statku, który wystąpił ok. g. 21, musiał być spowodowany przesunięciem się ładunku stali. Innej możliwości po prostu nie ma. Gdyby doszło najpierw do pęknięcia kadłuba usztywnionego ładunkiem stali, podczas ciężkiej pracy statku na fali, co sugerowali pełnomocnicy, ładownia lub ładownie byłyby zalewane wodą, ale nie spowodowałyby to przechyłu, lecz wzrost zanurzenia. Dopiero znaczne napełnienie wodą ładowni mogłoby spowodować utworzenia dużych swobodnych powierzchni cieczy mogących spowodować pogorszenie stateczności. Nawet jednak w takiej sytuacji prawidłowo

zamocowany ładunek nie powinien ulec przesunięciu.

Prawidłowe jest ustalenie Izby Morskiej, że po wystąpieniu stałego przechyłu naprężenia konstrukcyjne międzypokładu I ładowni spowodowały uszkodzenie poszycia prawej burty, przez co woda zaczęła przedostawać się do I, a być może także do II ładowni. Gdyby kadłub statku nie utracił szczelności, sam przechył wynoszący początkowo około 25° nie spowodowałby zatonięcia *Buska*. W wyniku umieszczenia na międzypokładzie I ładowni 310 ton ładunku, został on przeciążony o 50 proc., a w części dziobowej tego międzypokładu znacznie więcej. Prowadziło to do powstawania znacznych naprężeń w okolicach węzłówek p.b., do odkształcania wręgów, pokładówek itd. Zalewanie ładowni prowadziło z kolei do pogłębiania się przechyłu i wzrostu zanurzenia. W wyniku tych zjawisk woda zaczęła napływać do ładowni również przez inne otwory (np. wentylacyjne), a po osiągnięciu przechyłu 35° zaczynała wlewać się do nadbudówki przez bulaje, drzwi. Słabością statków tej serii była konieczność utrzymywania całkowitej szczelności nadbudówki, co nie zawsze było wykonalne.

Zasadne jest stwierdzenie Izb Morskich, że prawidłowo zamontowany ładunek nie powinien ulec przesunięciu nawet podczas silnego sztormu. Warto zwrócić uwagę, że *Busko* płynęło w warunkach sztormowej pogody, ale nie były to warunki ekstremalne! Wiatr o sile 7-8° B na Morzu Północnym o tej porze roku nie jest czymś nadzwyczajnym. Statek kierował się przeciw na Biskaje, gdzie mógł napotkać jeszcze silniejszy sztorm. **Inną kwestią jest, czy była możliwość prawidłowego zamocowania takiego ładunku na takim statku i przy określonych warunkach załadunku w porcie.** Jak słusznie zauważył jeden z biegłych, wprowadzanie do ładowni wiązek stali o długości 12 metrów, przy długości luków ładowni wynoszącej 11,52 (ładownia I) i 10,24 m (ładownia III) powodowało konieczność kierowania ich najpierw po przekątnej, a następnie dopiero rozkładania wzdłuż burt. Ze względu na konstrukcję ładowni, wiązki stali trzeba było przesuwac poza światło luku na odległość przekraczającą 2 m. Z kolei wysokość ładowni wynosiła (do międzypokładu) 2,29 m, co uniemożliwiało ukła-

darkom dopchnięcie do burt więcej niż 2 warstw wiązek stali. Trzeba też wziąć pod uwagę ciężar unosów (10 ton), który dodatkowo utrudniało prawidłowe ich rozmieszczenie. Zastosowane małe ukłładarki (ze względu na małe gabaryty ładowni) nie były w stanie samodzielnie podnieść nawet jednego końca unosu i dopiero zespolona praca dwóch ukłładarek pozwalała na przesuwanie unosów. Współczynnik sztauerski obliczony przez biegłych wynosił około 40 cb/t, co oznacza bardzo dużą stratę sztauerską i pozostawienie w ładowniach ogromnych pustych przestrzeni. Tego rodzaju ładunek jest niezwykle uciążliwy i pracochłonny. Izba oparła się na ocenie jednego z biegłych, że ilość drewna sztauerskiego zgromadzona na statku (około 10 m³ kantówek i desek) była w zupełności wystarczająca do prawidłowego zabezpieczenia ładunku.

To prawda, tyle tylko, że **zbudowanie takich konstrukcji z drewna wymagałoby, co podkreślił z-ca Delegata Ministra, ogromnej pracy i czasu.** Przy ciasnocie panującej w ładowniach, byłyby to wręcz praca katorżnicza, niektóre czynności trzeba byłoby wykonywać na leżąco. Przy ustalonych czasie podawania unosów do ładowni (od trzech do ośmiu minut) nie było praktycznie możliwości budowania konstrukcji z drewna. Cały ładunek trwał 48 godzin i tak zakładała umowa czarteru. Przekroczenie tego czasu wiązało się z określonymi konsekwencjami finansowymi i o tym doskonale wiedział armator.

Izba Morska powołała się na przepis kodeksu morskiego, który stanowi, że za bezpieczeństwo statku, w tym za prawidłowy ładunek odpowiada zawsze kapitan. To prawda. Jaką jednak alternatywę miał kapitan Talar? Mógł oczywiście odmówić zabrania takiego ładunku. Skoro jednak inni kapitanowie tego nie czynili, jak zostałoby to potraktowane przez armatora? Kapitan i tak uczynił wiele, przeciwstawiając się karkołomnej koncepcji czarterującego, by wiązki stali ukłładać tylko w świetle luków.

Błędem było więc bookowanie na taki statek ładunku tego rodzaju, a uczynił to przecież armator, który powinien mieć świadomość istniejących zagrożeń.

Na dużych statkach, o większych lukach ładowni, wiązki stali ukłładane są bezpośrednio przez dźwig portowy od burty do burty, bez konieczności rozsuwania ich za pomocą ukłładarek. Ładunek wypełniająca ładownię od burty do burty jest w sposób naturalny zabezpieczony przed przesunięciem się. Ponadto w ładowniach statku podczas remontu klasowego w 1978 r. zamontowano (z wyjątkiem III ładowni) kilkanaście uchwyty do mocowania ładunków. DOR (dopuszczalne obciążenie robocze) dla tych uchwyty nie zostało sprawdzone. Znajduje to wyraz w zaleceniach Izby Morskiej, w których znajduje się punkt dotyczący określenia DOR dla uchwyty w ładowniach. **Jaka była więc gwarancja, że uchwyty te wytrzymają obciążenie unosami o masie 10 t, skoro zakładano dla uchwyty DOR 5 t?**

Busko było statkiem zbyt małym do przewozu tak długich wiązek prętów zbrojeniowych. Poza opisanymi już powyżej trudnościami w prowadzeniu prawidłowego ładunku i właściwym zamocowaniu wiązek prętów zbrojeniowych trzeba mieć na uwadze również specyfikę statków z tej serii. Charakteryzują się one niską wolną burtą, co przy stosunkowo wysokim MG prowadzi do powstawania gwałtownych, szybkich przechyłów, a zatem silnych momentów zrywających zamocowania i powodujących przesuwanie się ładunków. Na dużym statku przesunięcie się nawet kilkudziesięciu ton ładunku na burtę nie powoduje żadnych ujemnych konsekwencji i niekiedy nie jest nawet zauważalne. Na małym statku to samo zjawisko powoduje duży stały przechył i lawinową reakcję. **Te okoliczności nie zostały moim zdaniem właściwie naświetlone i uwypuklone przez Izby Morskie obu instancji, a także przez pełnomocników.**

Obliczenia biegłych wykazały, że statek szedł takim kursem, iż wiatr i fala oddziaływały z lewego baksztagu. Biorąc pod uwagę okres przechyłów statku, wysokość fali i siłę wiatru uznać można, iż **statek szedł w pseudorezonansie.** To niekorzystne zjawisko powodowało silniejsze przechyły na prawą burtę i pogorszenie stateczności. Mimo zwiększających się przechyłów, przekraczających już 20°, statek nadal podążał CN z prędkością około 11,5 w. **W tej sytuacji błędem było niepodjęcie sztormowania**

Ziemia Bydgoska.



i utrzymywanie dotychczasowej prędkości. Trudno wyjaśnić, dlaczego kapitan nie powziął takiej decyzji. Zdecydowanie odrzucić należy natomiast koncepcje prezentowane przez pełnomocników, jakoby kapitan nie mógł zmienić niekorzystnego kursu z powodu zacięcia się steru. Jeśliby nawet doszło do awarii steru, wystarczyło przecież zatrzymać SG i wówczas statek z nadbudówką na rufie ustawiłby się dziobem do wiatru, rozpoczynając sztormowanie z zatrzymanymi maszynami. Byłoby to znacznie korzystniejsze, niż dalsza żegluga w pseudorezonansie ze znaczną prędkością.

Akcja ratunkowa miała dwa etapy. Pierwszy od wystąpienia dużego stałego przechyłu do opuszczenia statku i drugi, do czasu podjęcia radioofficera z tratwy ratunkowej. Według wyjaśnień Ryszarda Ziemińskiego **kapitan tylko głosem zarządził alarm opuszczenia statku, nie użył natomiast dzwonek.** Trudno wyjaśnić tego przyczynę. Ustne ogłoszenie alarmu nastąpiło po około 15 minutach od wystąpienia przechyłu na p.b. Nie udało się ustalić, jakie czynności podejmował kapitan i wachtowi na mostku w ciągu tego kwadransu. Pewne symptomy wskazują jednak, że **na mostku powstała panika.** Świadczy o tym np. **brak jakiegokolwiek kontaktu wachtowych z radiooficerem, niepodanie mu pozycji statku i polecenia wzywania pomocy przez radiostację.** Określenie pozycji statku na mapie, choćby tylko zliczonej od ostatniej naniesionej pozycji, zajmuje przeciętnemu nawigatorowi 1-2 minuty. Biorąc pod uwagę dodatkowe utrudnienia spowodowane przechyłem, można ten czas podwoić.

Zakładając jednak nawet ewentualne zsuniecie się mapy ze stołu nawigacyjnego, trudności w poruszaniu się po mostku, awarię oświetlenia itp., przybliżoną pozycję można było określić w ciągu 5 minut. Być może kapitan w pierwszej kolejności podejmował manewry sterem w celu zmniejszenia przechyłu, ustawienia statku na korzystniejszym kursie. Zawołanie kapitana „*trzeci, pozycja, szybciutko*” wskazuje, że wydał oficerowi wachtowemu polecenie określenia pozycji. Gdyby pozycja statku została szybko określona i podana radiooficerowi, istniałaby możliwość nadania wezwania MAYDAY i podania pozycji stacjom brzegowym i innym statkom. Zamiast tego wezwanie MAYDAY zostało nadane przez UKF-kę znajdującą się na mostku i mającą znacznie mniejszy zasięg. W rezulta-

cie nie dotarło ono do stacji brzegowych. Ponadto wiele wskazuje, że podana pozycja była błędna i wypadła na lądzie (tak rozumiano ją na *Ziemi Bydgoskiej*).

O panice na mostku i rezygnacji kapitana świadczy też jego zachowanie wobec załogi. Kapitan pozostał w okolicach mostku, nie skorzystał z pomocy oferowanej mu przez radioofficera i I oficera w przedostaniu się na rufę. Nie kierował akcją ratunkową. Jakie były tego przyczyny, trudno określić. Być może uznał sytuację za beznadziejną, być może negatywny wpływ na jego postawę miało niedawne zatonięcie siostrzanej *Kudowy*, w podobnych okolicznościach. Nie można też wykluczyć, że kapitan odniósł podczas przechyłu jakieś obrażenia albo załamał się psychicznie i poddał. Być może wystąpił u niego pod wpływem stresu zawał serca. Trudno wszak wyobrazić sobie, że kapitan pozostawia w takiej sytuacji załogę bez znaczącego powodu. Są to jednak tylko przypuszczenia.

Nie zmienia to faktu, że **akcja ratunkowa na pokładzie statku nie była przez nikogo kierowana**, co w jakimś stopniu wpłynęło na jej przebieg i morale załogi. Nikt nie przekazał marynarzom informacji, że pomoc została wezwana, że nadano sygnał S.O.S. automatycznym kluczem. Ogień wydobywający się z komina pogłębił przerażenie załogi. Można przypuszczać, że w siłowni powstał pożar na skutek stałego przechyłu i np. ściekania paliwa na kolektor wydechowy. Z drugiej strony sugestia I oficera o konieczności skakania do wody była zapewne przedwczesna. Pożar w siłowni nie oznaczał groźby natychmiastowego wybuchu, nie rozprzestrzenił się na pokłady. Pozostawanie załogi na pokładzie jeszcze przez pewien czas stwarzało większe szanse na jej ocalenie, niż znalezienie się w lodowatej wodzie.

Załoga nie posłużyła się również środkami ratunkowymi (skrzynka z materiałami pirotechnicznymi znajdowała się na skrzydle). Nikt nie zabrał z mostku chociażby przenośnej UKF-ki. Odpalenie rakiet czy pochodni z pokładu statku albo wielokrotne nadawanie przez UKF wezwania MAYDAY stwarzało znacznie większe szanse na uzyskanie szybszej pomocy. **Trudno jednak obarczać winą za to załogę.** Nie wolno zapominać, że ludzie ci znaleźli się nagle na pokładzie silnie przechylnego statku, niektórzy ubrani tylko w piżamy, przy temperaturze powietrza poniżej 0° C. W podobnych warunkach nawet najlepsi biegli, najwięksi

fachowcy byliby zapewne przerażeni i bezradni. W takiej sytuacji człowiek działa często instynktownie, nie ma czasu na analizy i przemyślenia, po prostu walczy o swoje życie. Tylko zdecydowane, stanowcze kierowanie akcją przez jej dowódcę może pomóc opanować panikę i odpowiednio ukierunkować działania poszczególnych członków załogi. Na *Busku* takiego kierownictwa nie było.

Po znalezieniu się w wodzie marynarze byli już zdani tylko na siebie. Jak wynika z zeznań radioofficera, już samo dopłynięcie do tratw było trudne i wymagało dużego wysiłku. Podobnie było z wejściem do tratw. Izba Morska doszła do konkluzji, że załoga *Buska* wykazała się nieznajomością obsługi tratw ratunkowych. Niektórzy dziennikarze pisali nawet pełne zadziwienia słowa: „*marynarze nie widzieli nigdy nawet otwartej tratwy!*”. A gdzie niby mieli ją widzieć? Czy można od nich żądać, żeby kupili sobie taką tratwę i wodowali ją na podwórku? Wprawdzie powstawały już wówczas ośrodki szkolenia w zakresie ratownictwa, ale w szkołach morskich czy liceach morskich nikt nie przeprowadzał zajęć na tratwie, nikt nie dokonywał jej prezentacji. Nie było tego w programie nauczania, a tratwę można było zobaczyć tylko zamkniętą w zasobniku albo otwartą, ale na... fotografiach. **Jak można kogokolwiek nauczyć prawidłowej obsługi jakiegoś urządzenia, jeśli tego urządzenia nie demonstruje się w praktyce?** Trudno także wyjaśnić, dlaczego rakiety, które próbowali odpalić marynarze, nie zadziałały. Nie wiadomo, czy był to rezultat ich przeterminowania, czy też nieumiejętnej obsługi. I temu jednak trudno się dziwić, bo ogromna większość członków załóg w ogóle nie miała do czynienia z takim raketami. Ich odpalenie nie było przewidziane w programach szkolnictwa morskiego.

Jeden z biegłych stwierdził, że gdyby marynarze zamknęli tratwę i usunęli z niej wodę, mieliby szansę na przetrwanie. Jest to opinia czysto teoretyczna i zupełnie oderwana od realiów. Z pewnością zgromadzoną w tratwie ludzom nie sprawiałoby przyjemności zalewanie ich lodowatą wodą. Próbowali zapiąć namiot tratwy, ale nie zdołali tego uczynić. Być może było to wynikiem wyczerpania, ogromnego stresu.

Podnoszony na rozprawie wątek braku sprawnej radiopławy również wymaga wyjaśnienia. Nie stanowiła ona w tamtych latach obowiązkowego wyposażenia

nia statków. Trudno też przesądzić, czy gdyby była na statku i zadziała w momencie jego zatonięcia, spowodowałaby uratowanie większej liczby marynarzy. Przecież sygnał S.O.S. został nadany automatycznym kluczem i był transmitowany do g. 21.35, a więc przez 24 minuty. Był to wystarczający czas do namierzenia tego sygnału i określenia pozycji tonącego statku.

Akcja ratunkowa prowadzona przez kapitana Ziemi Bydgoskiej była wyrazem morskiej solidarności i przejawem postawy godnej prawdziwego marynarza. W rezultacie doprowadziła do uratowania życia radiooficera Ryszarda Ziemnickiego, gdyż PŻMowski masowiec wprawdzie nie zdołał podjąć go z tratwy, ale naprowadził na nią śmigłowiec. Znamienne, że Izba Morska wyraziła najwyższe uznanie załodze helikoptera, natomiast zupełnie pominęła zasługę *Ziemi Bydgoskiej*. Co gorsza, Izba I instancji dopatrzyła się tyłu nieprawidłowości w postępowaniu kpt. Roli, że pozbawiła go prawa pełnienia funkcji kapitana na 1 rok.

W dodatku wiele zarzutów było niesłusznych albo wyolbrzymionych. Ogromne zdziwienie budzi np. zarzut niewykonania natychmiastowego zwrotu po namierzeniu sygnału S.O.S. z *Buska*. Przecież przed wykonaniem zwrotu należało określić przybliżoną pozycję odniesienia, zorientować się w sytuacji nawigacyjnej, a wreszcie samo określenie zamiaru wymagało wysłuchania co najmniej kilku cykli z automatycznego klucza. Zwrot *Ziemia Bydgoska* zaczęła wykonywać po 12 minutach od usłyszenia przez radiooficera pierwszego sygnału, a więc nie można tu stwierdzić żadnego zbędnego opóźnienia.

Drugi zarzut dot. nierozkręcenia silnika nawet do awaryjnej całej naprzód jest również zdumiewający. Izba oparła się na poglądach I mechanika z *Ziemi*, który twierdził, że statek osiągnąłby wówczas szybkość co najmniej 14 w. Izba I instancji nie zauważyła jednak, że były to tylko teoretyczne twierdzenia dotyczące osiągnięć SG, oderwane zupełnie od sytuacji nawigacyjnej, stanu morza, możliwości zwiększenia przechyłów bocznych i przesypania się fosfatów. Podobnie irracjonalny był zarzut nieogłoszenia przez kpt. Rolę alarmu „człowiek za burta”. Na mostku prowadzono uważną obserwację radarową i wzrokową, a kiedy statek podszedł do tratw, załoga była przygotowa-

na do podjęcia rozbitków, miała do dyspozycji siatki, liny, sztormptrap. Wcześniejsze ogłoszenie alarmu, w sytuacji, kiedy fale zalewały pokład i nie można było podejmować żadnych prac przygotowawczych, byłoby pozbawione sensu. Trudno też dziwić się kapitanowi, że zabronił swoim marynarzom skakania do wody. W istniejących warunkach taka akcja nie miała szans powodzenia i stwarzała śmiertelne zagrożenie. Równie chybiony był zarzut prowadzenia rozmowy ze statkiem *Fritz Heckert* w jęz. rosyjskim, albowiem Izba nie przedstawiła żadnego przepisu, który nakazywałby statkom prowadzenie rozmów w określonym języku. Prawdą jest, że kpt. Rola popełnił pewne uchybienia w zakresie procedur porozumiewania się z DAN, ale nie miały one znaczenia dla skuteczności akcji ratunkowej, a już z pewnością nie powinny być podstawą zastosowania sankcji. Poważne zastrzeżenia budzi też sposób przesłuchiwanie kpt. Roli na rozprawie, co doprowadziło do wzburzenia publiczności i rozpętania nagonki medialnej przeciwko dowódcy *Ziemi Bydgoskiej*.

Przede wszystkim jednak Izba Morska I instancji uchybiła w tej kwestii elementarnym zasadom bezstronności, obiektywizmu i sprawiedliwości. Jeżeli tak postępuje poszukujący taniej sensacji dziennikarz, to można to złożyć na karb braku profesjonalizmu i uczciwości zawodowej. Jeśli jednak takie zjawiska cechuje profesjonalny organ morskiego wymiaru sprawiedliwości, jest to wielce niepokojące. Skoro tak surowo został potraktowany jedyny polski kapitan, który pospieszył na ratunek, to jak należałoby postąpić wobec radiooficera i oficerów wachtowych statku *Tadeusz Kościuszko*, którzy nawet nie powiadomili swojego kapitana o tragedii rodaków znajdujących się na tonącym statku? Jak należałoby ocenić tych kapitanów, którzy w ogóle nie podążyli na ratunek? Wobec tych osób Izba nie zastosowała jednak żadnych sankcji. W rezultacie Izba Morska wywołała u wielu kapitanów przeświadczenie, że lepiej nie iść na ratunek, niż udzielać pomocy i być ocenianym przez Izbę. Nie było tego w stanie naprawić uchylenie sankcji wobec kpt. Roli w orzeczeniu II instancji.

Na skutek zawału serca Janusz Rola zmuszony był przejść na rentę i w ten przykry sposób zakończył swą morską karierę, spędzając wiele tygodni w szpitalu. Nasuwa się gorzki wniosek, że gdy-

by nie zmienił kursu statku, tak jak postąpili jego koledzy, nie przeżyłby tego koszmaru, który stał się jego udziałem.

Izba Morska nie dostrzegła natomiast, że pierwszy niemiecki helikopter ratowniczy wystartował dopiero o g. 22.44, a więc 1,5 godziny od odebrania przez Norddeich-Radio sygnału S.O.S. z *Buska Zdroju*. Nie dało się ustalić, czym spowodowane było tak wielkie opóźnienie (strona niemiecka nie zamierzała się Izbie tłumaczyć), niemniej jednak jest bardzo prawdopodobne, że gdyby śmigłowiec znalazł się choćby o godzinę wcześniej na miejscu tragedii, mógłby uratować więcej marynarzy.

I wreszcie kilka słów o **postępowaniu radiooficera Ryszarda Ziemnickiego.** Po wystąpieniu stałego przechyłu czekał w radiostacji na dyspozycję z mostku, zgodnie z obowiązującą go procedurą. Czekał około 12 minut. Żadnych dyspozycji nie było. Samorzutnie nadał więc sygnał S.O.S. automatycznym kluczem alarmowym i wobec zwiększającego się przechyłu opuścił radiostację. Trudno go za to winić, bo po prostu chciał ratować swoje życie. Zarzut podnoszony głównie przez dziennikarzy, że nie zabrał radiostacji szalupowej, był chybiony. Radiostacja ta waży ok. 30 kg i napędzana jest ręcznie, za pomocą korby. Trudno sobie wyobrazić, by na silnie przechylnym statku, na rufie rozkładano ją i kręcono korbami, zwłaszcza że akcja ratunkowa odbywała się bez żadnego kierownictwa. Warto dostrzec i tę okoliczność, że **gdyby radiooficer nie nadał sygnału automatycznym kluczem, zapewne nie odnaleziono by nie tylko jego, ale i zwłok marynarzy.** Wezwania MAYDAY nadane przez UKF odebrała tylko *Ziemia Bydgoska*, a nie stacje brzegowe.

Ryszard Ziemnicki po kilkumiesięcznej przerwie i krótkim okresie pracy w radiostacji Gdynia-Radio powrócił na morze, podjął pracę u zagranicznych armatorów.

Jerzy Bitner



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

Pamiątki po doktorze

Pudełko i produkty z UNRRA, listy, zdjęcia, kilka rzeczy osobistych – tyle pozostało po doktorze Stefanie Sobienieckim. Choć służbę w Marynarce Wojennej rozpoczął dopiero po wojnie, może być ona dumna z całego jego życia.

- Biografia mojego ojca związana była z polską flotą wojenną - mówi syn lekarza, Janusz Sobieniecki. - Wydawało mi się więc logiczne, że pamiątki po nim oddam właśnie do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Wspomniane muzeum zajmuje się gromadzeniem eksponatów z dziejów polskiego oręża morskiego. Niestety, wzniesiony do stanu surowego nowy gmach placówki w centrum miasta „z morza i marzeń”, czeka od kilku lat na wykończenie. Potrzeba na to kilku milionów złotych, a tych muzeum nie ma.

Tymczasem w jego magazynach zgromadzonych zostało tysiące pamiątek związanych z historią Marynarki Wojennej. Poza organizowanymi co jakiś czas wystawami, które wędrują po Polsce, na co dzień nie można ich nigdzie zobaczyć. W tej chwili taką możliwość mają jedynie... Czytelnicy „Naszego MORZA”. Dzie-

ki uprzejmości dyrektora placówki, kmdr. por. dr. Sławomira Kudeli, od roku, w każdym numerze gazety prezentujemy najciekawsze, często bezcenne eksponaty.

Zbiory muzeum ciągle się powiększają. Nie tylko o tak spektakularne okazy, jak choćby najstarszy polski okręt – kuter pościgowy *Batory*, który staraniem władz placówki, został uratowany od zapomnienia i zniszczenia, i w grudniu ubiegłego roku stanął na dziedzińcu przed muzeum, ale również o drobiazgi zachowane przez bliskich osób niegdyś służących w Marynarce Wojennej. Przychodzą do muzeum mają nadzieję, że zostaną one zabezpieczone i przechowane dla przyszłych pokoleń.

Trzy lata temu osobiste rzeczy swojego ojca, doktora Stefana Sobienieckiego, przekazał do MMW Janusz Sobieniecki. To kilkanaście eksponatów. Wśród nich tekturowe pudełko z UNRRA (UNRRA była organizacją utworzoną przez ONZ, pomagającą, w latach czterdziestych ubiegłego wieku, krajom najbardziej zniszczonym w trakcie drugiej wojny światowej, w tym Polsce) i prawdopodobnie pochodzące także stamtąd, różnego rodzaju produkty w puszkach. Są też dokumenty – listy i kartki pisane w czasie wojny do rodziny. Jest notes z odręcznymi notatkami, kartka żywnościowa, „Kalendarz Żołnierza 2 Korpusu A. P.” z 1946 roku, mapa. Ale i piersiówka, skórzana teczka (prawdopodobnie apteczka polowa z 1914 roku), a nawet pagon z dystynkcjami podpułkownika.

Wśród rzeczy znajdują się także dwie fotografie doktora. Na pierwszej (podpisanej u dołu datą 1934) widzimy go

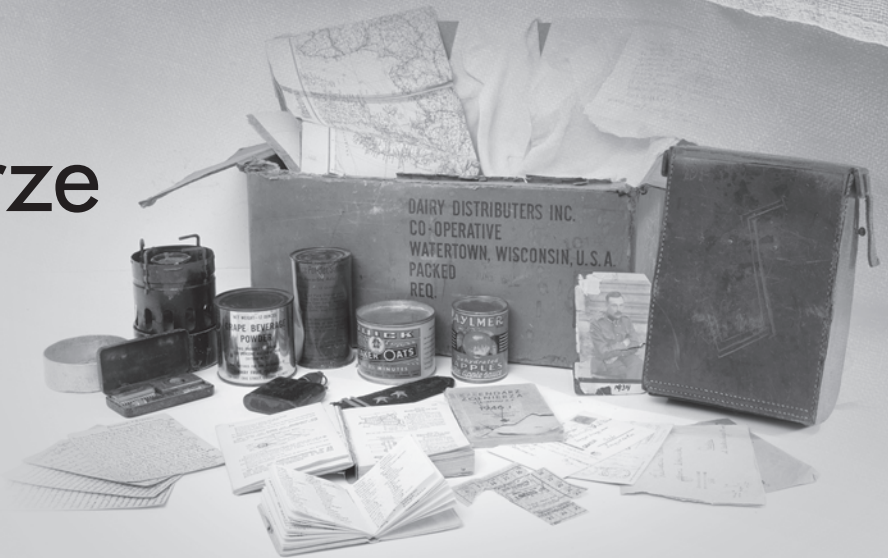
w mundurze wojsk lądowych, na drugim ubrany jest w mundur marynarski. Zdjęcia symbolizują dwa etapy jego życia.

Stefan Sobieniecki został oficerem Marynarki Wojennej dopiero w 1945 roku. Urodził się w 1895 roku w Radomiu. Medycynę ukończył na Uniwersytecie Jagiellońskim. Będąc studentem służył w legionach Piłsudskiego jako lekarz 6 Pułku Piechoty. Walczył pod Kijowem i na Łotwie, w wojnie polsko-bolszewickiej 1920 roku.

Po zakończeniu wojny i ukończeniu studiów medycznych, ożenił się i rozpoczął pracę w przychodni wojskowej w Baranowiczach. Przed drugą wojną światową doszedł do stopnia majora i stanowiska ordynatora oddziału wewnętrznego szpitala wojskowego w Brześciu nad Bugiem.

We wrześniu 1939 roku dostał się na Węgry, gdzie kierował polskim szpitalem wojskowym w Győr. Spędził tam cały okres wojny. W 1945 roku wrócił do kraju i rozpoczął pracę w służbie zdrowia Marynarki Wojennej. Awansował na komandora. Został usunięty z wojska na początku lat 50., w ramach „czyszczenia” armii z przedwojennych oficerów. Podjął wtedy pracę w przychodni lekarskiej gdyńskiego portu. Zmarł w 1980 roku.

- Chociaż mój ojciec późno trafił nad morze, dobrze się tam czuł - wspomina Janusz Sobieniecki. - Przekazując pamiątki po nim do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni chciałem, aby pozostał po nim jakiś ślad, bo myślę, że zasłużył na to.



Rzeczy osobiste Stefana Sobienieckiego.

Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni



Dwa zdjęcia doktora.

Tomasz Falba

Latarnia Morska

Stilo

Latarnia Morska Stilo znajduje się w lesie, w niewielkiej miejscowości Stilo, która po zakończeniu II wojny światowej przez pewien czas nosiła nazwę Osetnik. Można jeszcze spotkać tę nazwę na starych mapach z tamtego okresu. Latarnia zbudowana została przez Niemców w latach 1904-1906, według projektu niemieckiego inżyniera Waltera Kört'a, który był twórcą większości niemieckich latarni morskich Bałtyku Południowego.

Śłużba na niemieckim wybrzeżu 1906-1945

Latarnię wzniesiono na znajdującej się 45 m nad poziomem morza wydmie, oddalonej kilometr od brzegu morza, w miejscu gdzie w latach 1861- 1904 stała drewniana stawa (znak nawigacyjny wystawiany na lądzie, spełniający podobne zadania jak latarnia morska, lecz o lżejszej konstrukcji i świetle o mniejszym zasięgu - IP). Po raz pierwszy światło latarni zapalono 2 sierpnia 1906 r.

Latarnia Morska Stilo była jak na owe lata bardzo nowoczesną konstrukcją, ponieważ wzniesiono ją z gotowych elementów żeliwnych, a nie jak budowane dotychczas latarnie, z kamienia lub cegieł, łączonych ze sobą za pomocą śrub. Wysokość każdego elementu to 95 cm, grubość ścianek wynosi 2 cm. Z takich samych elementów żeliwnych na wybrzeżu niemieckim zostały zbudowane jeszcze dwie bliźniacze latarnie morskie, w Pellwam i Bor-kum. Szesnastokątna, wysoka na 33,4 m,

*Latarnia jest położona na wydmie,
kilometr od brzegu morza...*

zweżająca się ku górze wieża latarni, posadowiona została na fundamencie z betonu i białego marmuru. Korpus pomalowano na trzy poziome pasy: czarny, biały i czerwony. Góra natomiast zwieńczona została okrągłą białą laterną z dwoma galeriami, zakończonymi metalowymi, czarnymi balustradami i czarnym kopulastym dachem z kulą. Laternę od strony morza oszklono trójkątnymi szybami, a od strony lądu zasłonięto blachą. Wieża liczy 10 kondygnacji, na każdej znajdują się umieszczone w ścianie okna.

Pierwszy poziom ma jedno okno umieszczone naprzeciw drzwi wejściowych, za szybem znajdującym się w środkowej części wieży. Od drugiej do ósmej kondygnacji umieszczono po dwa okna, a dwa ostatnie poziomy, gdzie znajdowały się pomieszczenia techniczne i służbowe

latarników, wyposażono w trzy okna. Zapewniało to i zapewnia obecnie, odpowiednio doświetlenie oraz dopływ powietrza. Do wnętrza latarni prowadzą schody i duże dwuskrzydłowe drzwi, na których widoczny jest wykonany z metalu motyw roślinny. W Stilo zamontowano nowatorskie (jak na owe czasy) rozwiązanie systemu świetlnego latarni. Składało się ono z soczewki Fresnela wraz z pryzmatami, przed którymi znajdowały się żaluzje spełniające rolę przesłon, tzw. Przesłona Otter'a. Przed okrągłą soczewką Fresnela umieszczono lampę łukową prądu stałego 110V. Całość optyki posadowiono na stole obrotowym napędzanym systemem ciężarkowo – zegarowym. Urządzenie miało wysokość 2 m.

Odpowiednią charakterystykę światła uzyskano dzięki obrotowi stołu i odpowiedniemu otwieraniu i zamykaniu żalu-

zji - przesłon Otter'a. Tak skonstruowany system optyczny pozwalał na łatwą wymianę przepalonych żarówek. W chwili uruchomienia, charakterystyka latarni Stilo składała się z białego, grupowego światła błyskowego (3 błyski w grupie), a okres świecenia wynosił 12 s.

Pierwszą modernizację systemu świetlnego latarnia przeszła po 24 latach eksploatacji, w roku 1926. Lampę łukową zastąpiono wówczas żarówką żarową o mocy 2000 W, a jako światło rezerwowe zastosowano lampę gazową. Soczewka i pierścienie pryzmatyczne pozostały bez zmian, zastosowano natomiast nowe przesłony, tym razem kuliste. Wprowadzenie rezerwowego światła gazowego wymagało zainstalowania nowych, niezbędnych elementów. Butle gazowe umieszczono na najniższej kondygnacji latarni, a przewody poprowadzono wewnątrz szybu do pomieszczenia pod laterną, skąd gaz poprzez reduktory dochodził do palnika znajdującego się w syste-

Latarnik Dariusz Godula.



**Latarniczka ze Stilo,
Weronika Łozińska z wnuczką Weroniką.**



System świetlny LM Stilo.

Latarnia Morska Stilo po 1945 r.

Do latarni nie można dojechać. Żeby ją zwiedzić trzeba się wspinać na górę leśną ścieżką.

mie świetlnym latarni. Nowy system świetlny był bardziej niezawodny od poprzedniego.

Kolejną modernizację systemu świetlnego latarnia Stilo przeszła w 1936 r. Zamontowano wówczas przyrząd, który pozwalał na dokładniejsze ustawienie źródła światła w centrum urządzenia optycznego, co dawało lepsze natężenie światła.

W skład zabudowań latarni wchodziła również oddalona od samej wieży o 800 m maszynownia, wyposażona w silnik spalinowy uruchamiany sprężonym powietrzem. Wytwarzano tam prąd stały o napięciu 110 V, zasilający system świetlny.

W maszynowni wytwarzano również sprężone powietrze, które zasilало buczek mgłowy położony w odległości kilometra od samej latarni, u podnóża wydmy. W warunkach złej widoczności spowodowanej mgłą lub znacznymi opadami śniegu, buczek wydawał serię dźwięków

ostrzegając o niebezpieczeństwie. Era starej maszynowni minęła pod koniec lat 30. XX w., kiedy to w sąsiedztwie latarni wybudowano nowy, dwukondygnacyjny budynek, przenosząc tam maszynownię i dyżurkę latarników. Pod koniec 1940 roku w latarni nastąpiła zmiana zasilania systemu świetlnego z prądu stałego na prąd zmienny. Wymieniono wówczas lustro odbijające promienie świetlne wchodzące w skład systemu świetlnego latarni na mniejsze, zastosowano nowocześniejszy zmienniczą do żarówek oraz zlikwidowano mechanizm zegarowy służący do napędu stołu obrotowego, zastępując go nowocześniejszą przekładnią ślimakową, napędzaną silnikiem zasilanym zmiennym prądem elektrycznym.

Latarnia pełniła swą funkcję przez cały okres II wojny światowej, co potwierdzają niemieckie spisy światel z tamtego okresu.

Sieć uruchamianych po wojnie latarni morskich zmieniała się w miarę, jak pozwalały na to warunki techniczno-materiałowe, kadrowe oraz stosunki z miejscowymi władzami radzieckimi. Najtrudniejsza sytuacja była na zachód od Rozewia, gdzie oprócz zniszczeń, braku urządzeń optycznych latarni morskich, walczone z bandami szabrowników. Jednakże konieczność zapewnienia chociaż minimalnego poziomu bezpieczeństwa żeglugi w polskiej strefie brzegowej, wymuszała na polskiej administracji morskiej jak najszybsze uruchomienie wszystkich latarni morskich.

Latarnia Stilo została uruchomiona prawie rok po zakończeniu wojny, 27 kwietnia 1946 r. Tak szybkie uruchomienie możliwe było dzięki temu, iż sama wieża latarni w czasie działań wojennych została tylko nieznacznie uszkodzona (wybite szyby laterny), natomiast nie działał agregat prądotwórczy zasilający system świetlny oraz buczek mgłowy, który został uruchomiony dopiero w roku 1947, po zakupieniu niezbędnych urządzeń w Szwecji.

W latach 50. XX w. latarnia w Stilo przeszła kolejną modernizację systemu świetlnego. W urządzeniu optyczno-świetlnym wymieniono żarówkę z 2000 W na żarówkę o większej mocy - 2500 W. W tym samym czasie wymieniono również buczek przy latarni. Metalową kolumnę buczka mgłowego (nautofonu) z 1906 r. zdemontowano, gdyż była za-

grożona zniszczeniem wskutek cofającej się w tym miejscu linii brzegowej. Zdemontowane elementy wieży buczka wykorzystano do budowy latarni morskiej w Jastarni (co zostało omówione w styczniowym numerze czasopisma). Przy latarni natomiast wybudowano nową, murowaną wieżę o przekroju kwadratowym, na której umieszczono buczek mgłowy oddalając go tym samym o 150 m od linii brzegowej. Nowa konstrukcja wzniesiona została z cegieł i wyposażona w urządzenia przeniesione z poprzedniego natufonu. Przyglądając się pozostałościom po nieczynnym już dzisiaj obiekcie (urządzenia do sygnalizacji przeciwmgłowej działały w Stilo do połowy lat 80.) można przypuszczać, iż przygotowując projekt budowy nowej wieży dla buczka mgłowego, wykorzystano projekty niemieckie z 1938 r. Projekty te znajdują się obecnie w słupskim oddziale Archiwum Państwowego w Koszalinie.

W roku 1975 latarnia Stilo przeszła kolejną modernizację systemu świetlnego. Zamontowano wówczas, funkcjonujące do dzisiaj, urządzenie świetlne szwedzkiej firmy AGA, w skład którego wchodzi stół obrotowy typu PRB-21 oraz trzy panele świetlne z wmontowanymi reflektorami halogenowymi. W każdym panelu znajduje się sześć reflektorów głównych o mocy 200 W każdy i dwa zapasowe - każdy o mocy 100 W. Główne halogeny zasilane są z miejskiej sieci elektrycznej, natomiast żarówki rezerwowe otrzymują zasilanie z baterii akumulatorów, które są w stanie podtrzymać pracę latarni przez 18 godzin.

Wraz z wymianą systemu świetlnego założono również fotokomórkę, która samodzielnie uruchamia światło latarni, zwalniając z tych obowiązków latarników.

W połowie lat 70. latarnia współpracowała z okrętami Marynarki Wojennej i wówczas zamontowano przy niej nadajnik i antenę radiową systemów określania pozycji statków na morzu. W 2000 roku na wieży latarni pojawiły się anteny telefonii komórkowej GSM.

Pomimo kilkakrotnych zmian urządzeń świetlnych oraz prac konserwacyjnych ścian wieży, latarnia zgodnie z zaleceniami IALA, czyli Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego, którego Polska jest członkiem od 1963 r., zachowała od momentu wybudowania niezmienny wygląd zewnętrzny i charakterystykę światła.

Ostatni remont polegający na pomalowaniu wieży z wykorzystaniem nowo-

czesnych technik malarskich został przeprowadzony latem 2004 r.

Latarnia w Stilo przez polskie władze administracyjne została otwarta do zwiedzania dopiero 1 czerwca 1992 r., władze niemieckie zaś udostępniły turystom latarnię do zwiedzania już od momentu jej uruchomienia, czyli od roku 1906, o czym możemy się dowiedzieć dzięki dokumentom odnalezionym w niemieckim archiwum w Greifswaldzie. 29 lipca 2006 r. latarnia Stilo obchodziła 100-lecie swojej służby.

Strażnicy światła

Pierwszymi powojennymi latarnikami latarni Stilo byli Włodzimierz Bukowski, Jan Liss i Roman Sałustowicz - późniejszy kierownik. Obecnie w latarni pracuje również trzech latarników - kobieta i dwóch mężczyzn.

Pani Weronika Łozicka latarniczką jest od dwudziestu lat. Sama nie pochodzi z rodziny latarników, ale wychodząc za mąż za Romualda Łozickiego (obecnego starszego latarnika w Stilo) weszła do rodziny z tradycjami „latarnicznymi”. Zawód ten zaczęła wykonywać po „odchowaniu” dzieci, ale poznała go dobrze na długo przed podjęciem pracy, słuchając opowiadań teścia, również latarnika ze Stilo. Wspomina, że początki pracy były trudne, a dyżurom towarzyszył ogromny stres. Obecnie po tylu latach samotnych dyżurów zadowolona jest z podjętej kiedyś decyzji i nie wyobraża sobie innego zajęcia.

Mąż Pani Weroniki, starszy latarnik Romuald Łozicki zawód latarnika wykonuje od ponad trzydziestu lat. Twierdzi, że jest obciążony dziedzicznie za przyczyną swojego ojca, który zawód ten wykonywał od 1948 r. przez 33 lata, również strzegąc światła latarni Stilo. Przed podjęciem pracy latarnika pracował w budownictwie, budując Cementownię Kujawy, stocznię i Elektrownię Żarnowiec. Zna wielu latarników i wie, że nie każdy sprawdza się w tym zawodzie, on sam jednak nigdy nie żałował decyzji o zmianie profesji.

Trzecim, najmłodszym latarnikiem w Stilo jest Dariusz Godula. Pracuje jako latarnik od dziesięciu lat, lecz służbę tę zna od wczesnych lat młodzieńczych, dzięki ojcu (był latarnikiem w Stilo przez 38 lat), któremu często towarzyszył w czasie służb. Pamięta również czasy, kiedy latarnia była nieudostępniona dla zwiedzających i stacjonowało na niej wojsko wyposażone w samochód z radarem. Żołnierze często pokazywali panu Dariuszowi statki widoczne na radarze. Jako dziecko bardzo go to fascynowało i dziś uważa, że również wywarło wpływ na jego późniejsze decyzje. Tego, że został latarnikiem nie żałuje i ma nadzieję, iż latarnie jeszcze długo będą służyły marynarzom oraz, że będą potrzebowały obsługi latarników.

dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej



Romuald Łozicki,
latarnik-brygadzysta w Stilo.

Jak się wymienia *dno?*

80 lat temu, w marcu 1930 roku, „Morze” pisało:



Było pole, jest port

(...) W sprawach morskich nie mieliśmy tradycji i zostaliśmy bardzo skromnie obdarzeni, to też było bardzo dużo do zrobienia. Na krótkim, bo bez Helu zaledwie 74 kilometry licząc brzegu, który nam przyznano, nie było ani jednego portu. (...) Port Helski o konstrukcji drewnianej na pół zgniłej, nie miał połączenia kolejowego i posiadał ludność czysto niemiecką, dla Polski wrogo usposobioną. Port Pucki był bez dostępu do morza dla nieco głębszych statków, ciasny, leżący na bocznym szlaku kolejowym.

Oto, co w tej dziedzinie mieliśmy 10 lat temu. A dziś? Dziś Hel gruntownie odremontowano, przystąpiono do znacznego poszerzenia portu, wybudowano koleje i dziś do Helu mamy bezpośrednie wagony z centrów całego kraju. Osada rybacka została znakomicie powiększona, dodano pół setki nowych, pięknych domków rybackich. Osada Hel, jako letnisko, znacznie się rozwinęła. Komunikację wodną z Helem znacznie ulepszono. Nie tylko Hel, ale również cały szereg innych letnisk rozwinął się bardzo, poza tym powstał szereg nowych, jak: Hellerowo, Orłowo i Jastrzębia Góra. Ta ostatnia zwłaszcza miejscowość ma wszelkie dane stania się najpiękniejszym letniskiem na naszym wybrzeżu. Uporządkowano również Puck. Rozwinęło się miasto, które dostało rzeźnię, prąd elektryczny. Po-budowano nowy, większy od Helskiego port rybacki w Jastarni, gdzie ludność jest czysto polska. Dano temu portowi w Ja-

starni dobry dostęp (4 metry głębokości) do morza. (...)

A teraz Gdynia!

Na miejscu, gdzie dawniej krowy się pasły i gdzie wydobywano torf dla ogrzewania skromnych chat rybackich, dziś rozłożone są potężne baseny portowe. Tam, gdzie gospodarczo jeszcze przed 10 laty nic nie było, powstał port, którego miesięczna zdolność przepustowa doszła do 350.000, a dzienna do blisko 14.000 ton. (...)

Tereny, które początkowo wywłaszczano po 10 groszy za metr kwadratowy, a nawet dobrowolnie sprzedawane były za tę cenę, dziś są wywłaszczane za 35 złotych, a kupowane nawet za 150 zł od metra kwadratowego. Wielki dworzec, który, zdawało się, że przez dziesiątki lat zaspokoić może nasze potrzeby, dziś jest już za mały, a poczta główna w Gdyni, monumentalna, niebawem nie będzie robiła wrażenia inwestycji robionej na wyrost. (...)

Oby drugie dziesięciolecie dało rezultaty jeszcze lepsze i wykazało jeszcze lepiej, że Polsce dostęp do morza był potrzebny, jak płuca organizmowi ludzkiemu, i że Polska należycie ten dostęp wykorzystać umiała.

(Dziesięć lat władania nad morzem, inż. St. Łęgowski)

Morskie nauczanie

W roku, w którym Polska cała święci uroczyste dziesiątą rocznicę odzyskania

dostępu do morza, obchodzi również taką samą uroczystość jedyna uczelnia morska w Polsce, kształcąca oficerów marynarki handlowej specjalności pokładowej i maszynowej - Państwowa Szkoła Morska (...)

Założona została Szkoła Morska dnia 17 czerwca 1920 r., jakoby na dowód tężyzny, żywotności i dzielności ducha polskiego, bo przecież był to okres najcięższej zawieruchy wojennej, bo budowano nową placówkę z myślą o dalekiej przyszłości, chociaż centralne obszary państwa płonęły pożogą wojny, chociaż dalecy przyjaciele stracili nadzieję uratowania odrodzonej Polski, a najbliżsi sąsiedzi gotowali się do zagarnięcia tego, co im wydarła sprawiedliwość dziejowa. Wierzano jednak w siły Narodu, wierzano, że nawała bolszewicka zostanie odparta, a wówczas Ojczyzna nasza, rozwijając się, potrzebować będzie przede wszystkim marynarki handlowej, tej tętnicy, dzięki której serce nowoczesnego państwa bije normalnie i zdrowo: wierzano, że współczesne społeczeństwo polskie zdobędzie się na wysiłek naprawienia dawnych błędów i stworzy w krótkim czasie marynarkę handlową. Postanowiono więc zapewnić jej młode siły - fachowo wyszkolonych oficerów. (...)

Pod koniec lipca 1920 r. zorganizowano pierwsze oględziny lekarskie i egzamin wstępny (w Warszawie). Przyjęto 53 kandydatów, którzy jednomyślnie wyrazili życzenie wstąpienia do służby wojskowej, ochotniczej, na czas walki z Rosją bolszewicką. To też dopiero po ich zwolnieniu z wojska, gdy nadto jesienią przyjęto jeszcze 29 uczniów, można było dnia 23 października 1920 r. rozpocząć normalną pracę.

Dnia 8 grudnia 1920 r. odbyła się uroczystość poświęcenia gmachu Szkoły i podniesienia nad nim bandery. (...)

(Państwowa Szkoła Morska)

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



Zmaganie z żywiołem

17 stycznia br. nad Polską przeszedł huragan o sile wiatru dochodzącej w porывach do 12 stopni wg skali Beauforta i szybkości około 100 km na godzinę. Wyrządził wiele szkód w całym kraju, szczególnie jednak dał się we znaki flocie rybackiej wschodniego odcinka Wybrzeża. Zaskoczył ją bowiem na łowiskach. (...)

Załogi, gdy tylko ochłonęły z wrażeń po pierwszym niespodziewanym ataku,

zrozumiały, że zaczyna się walka o życie. Rozdzielone od siebie tumanami śniegu kutry rozpoczęły sztormowanie. Najgorzej wyszły te, na które taran huraganu wpadł zupełnie niespodziewanie. Oto np. załogę „Gdy 81” atak wichury zaskoczył podczas trałowania. Luki były niedomknięte. Tony wody wlewały się do wnętrza. Silnik, do połowy zalany, jakoś jeszcze pracował. Zaczęła się walka z rozszalałym żywiołem. (...)

Po zatoce krążyły jednostki ratownicze „Sztorm”, „Bryza” i „Swarożyc”. Nie-

stety, było ich zbyt mało i nie wszystkie dostatecznie przygotowane do walki z huraganem. Liny holownicze rwały się jak nici. (...)

Taką samą walkę o życie kolegów i o statek, prowadziła młodzieżowa załoga „Wła 112” z szyprem Okolskim. Szło tu o kuter „Gdy 172”. Mały statek ratowniczy „Bryza” trzykrotnie już podawał hol załodze zagrożonej jednostki, lecz zbyt cienkie liny raz po raz pękały. Wtedy do akcji włączył się „Wła 112”. Podał pomysłnie hol, uratował kolegów oraz ich statek. (...)

Gdy huragan ostatecznie ucichł można było zorientować się w stratach: 3 kutry i 5 łodzi zatopionych, 4 jednostki wyrzucone na brzeg. Co najsmutniejsze - morze pochłonęło 4 rybaków: Augusta Budziszę, Jana Radtke, Leona Boldę i Jana Detlafa. Zginęli na morzu w walce z żywiołem wykonując swój trudny i szczytny zawód. (...)

**(W walce z huraganem,
Jerzy Grajter)**

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



Górną nasi!

M/s „Ernst Moritz Arndt” - podczas jednego ze swych rejsów znalazł się na skałach. Awaria była tak nieszczęśliwa, że rozdarła na wielkiej przestrzeni poszycie zewnętrzne dna. Statek nie zatonął wprawdzie, napór wody wytrzymało wewnętrzne dno podwójne. Udało się go nawet ściągnąć ze skał. Ale po dokładnych oględzinach okazało się, że właściwie całe jego dno jest już do niczego. A w jaki sposób wymienić dno? (...)

Inżynierowie z Gdańskiej Stoczni Remontowej zwrócili się do Politechniki Gdańskiej. Profesor Doerffer opracował metodę, według której m/s „Ernst Moritz Arndt” mógł być wyremontowany. Metoda była trudna i ryzykowna, ale chyba

jedyna. Po wielu dyskusjach i przygotowaniach Gdańska Stocznia Remontowa przystąpiła do pracy według wskazań prof. Doerffera. (...)

Na miejsce starego, zniszczonego przez skały, odciętego od statku dna, wybudowano w doku dno nowe. Łatwo powiedzieć „wybudowano dno nowe”. Tylko fachowiec zrozumie jak wiele trudu kryło się za tym określeniem. Nowe dno musiało być przecież wprost idealnie dopasowane do kadłuba. Statek to nie but, w którym zbyt dużą zelówkę można odciąć czy opłouwać... (...)

Rozpoczęła się praca. Dok razem z dnem poszedł pod wodę, a ledwo trzymający się na wodzie kadłub poczęto wolno i ostrożnie wprowadzać na zatopiony dok. Ważyły się losy opinii całej stoczni...

Gdy wreszcie dok wraz z całą konstrukcją i statkiem wynurzył się na powierzchnię, inżynierowie oglądali go długo i skrupulatnie.

To był ich wielki sukces. Obliczenia nie zawiodły. Metoda zdała egzamin. (...)

Kapitan „Arndta” Willi Juhlke powiedział: „To była naprawdę dobra robota. Stoczniojcy polscy wywiązali się ze swego zadania ku wielkiemu zadowoleniu armatora i towarzystwa kwalifikacyjnego. Pływając po morzach, zawijając do portów, będę mógł z czystym sumieniem chwalić waszą stocznnię remontową”.

(Problem dna, S. G.)

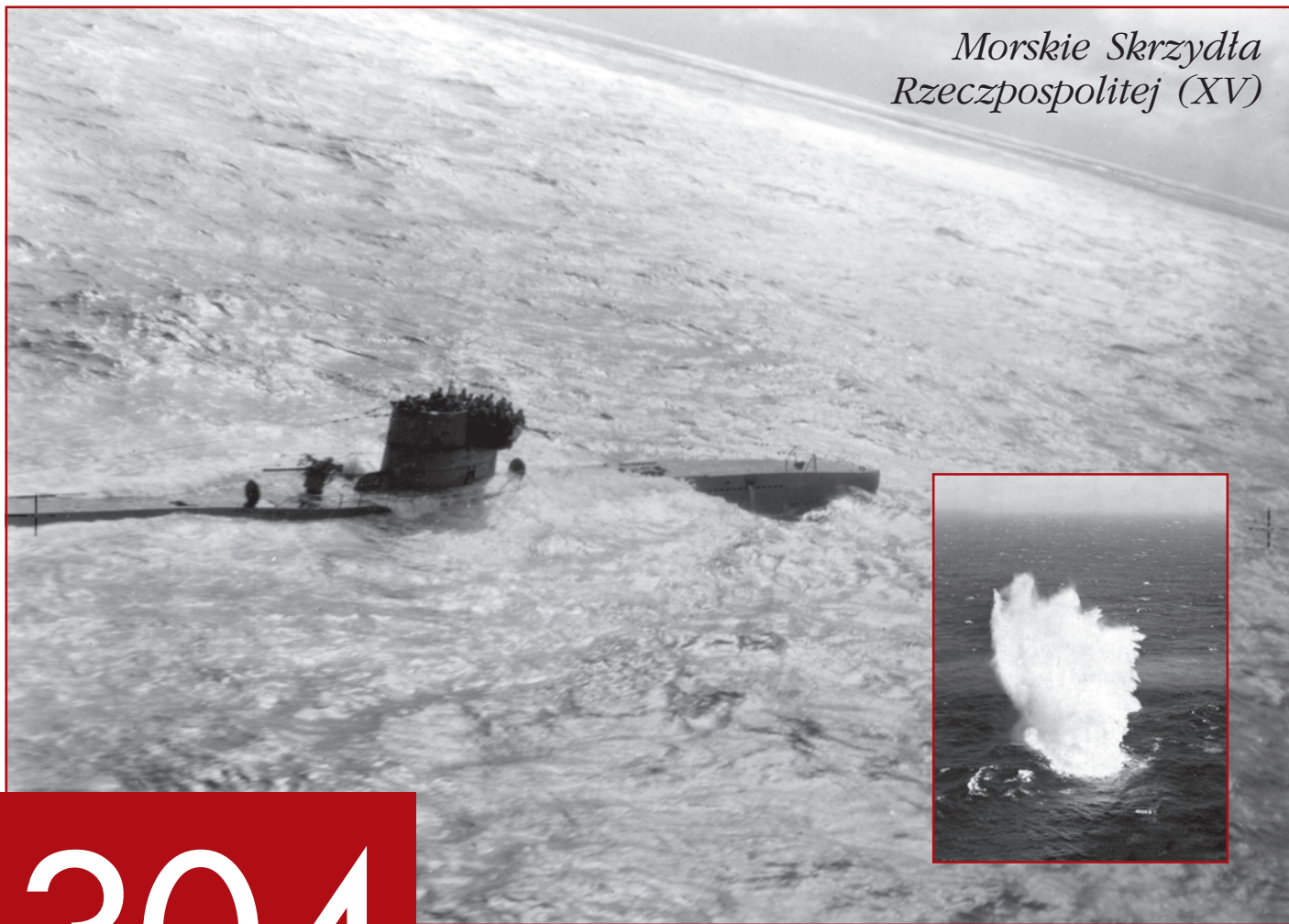
Opr. Czesław Romanowski

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 (XV)



304

atakują U-Booty

Kolejna zmiana dowódcy dywizjonu nastąpiła 10 kwietnia 1944 roku. Odchodzącego mjr. obs. Czesława Korbuta, zastąpił mjr pil. Jerzy Kranc.

• • •

We wczesnych godzinach rannych 11 kwietnia 1944 roku, tragiczny los stał się udziałem Wellingtona XIV „2A” (HF188). Obok nawigatora załogi, mjr. obs. Edwarda Stańczuka, dowódcy Eskadry A, był na pokładzie ppłk dypl. obs. Stanisław Poziomek, który jako ochotnik postanowił wziąć udział w locie. Podpułkownik Poziomek, zastępca szefa Sztabu Inspektoratu Sił Powietrznych oraz były dowódca Dyonu 304, składał wówczas wizytę w jednostce z okazji pożegnania odchodzącego dowódcy.

Samolot wystartował na patrol w rejon Zatoki Biskajskiej o g. 23.57. Po kilku godzinach otrzymano sygnał SOS wraz

z informacją o walce z niemieckimi myśliwcami. Prawdopodobnie zostali zestrzeleni do morza. Zginęli: por. pil. Lech Małynicz, chor. pil. Wacław Czekalski, mjr obs. E. Stańczuk, ppłk dypl. obs. S. Poziomek, st. sierżanci r/op. Edward Sądeczki, Franciszek Matlak oraz st. sierż. strz. Bogusław Szpinalski. Tylko zwłoki pułkownika Stanisława Poziomka morze wyrzuciło na brzeg. Pochowano go na Brytyjskim Cmentarzu Wojennym w hiszpańskim Bilbao.

Byli to ostatni lotnicy 304 Dywizjonu polegli w II wojnie światowej.

Atak nocnych myśliwców

Były również przyjemne sytuacje w dziejach dywizjonu, w końcu nie samą walką człowiek żyje. Otóż 13 kwietnia gościła u śląskich lotników Wojskowa Czołówka Teatralna „Lwowska Fala”, z przed-

stawieniem „Piąty Front”. W programie były m.in. piosenki Mariana Hemara, dialogi w wykonaniu Szczepka i Tońka oraz duety z operetek. Sala teatralna nie mogła pomieścić widzów, przybyło bowiem również wielu Anglików. Wesołe, barwne i pogodnie widowisko i świetni wykonawcy zdobyli serca całego dywizjonu.

W końcu kwietnia załogi Dyonu 304 stoczyły dwie walki. Pierwszą załoga kpt. pil. Stefana Kowalskiego na „2F” (F199). Była to walka z dwoma *Ju-88*, na południowy-zachód od Saint Nazaire, nocą z 20 na 21 kwietnia. Spotkanie z Niemcami trwało ponad półtorej godziny i był to pojedynek radarowy.

Jednym z jego bohaterów był por. pil. Bohdan Ejbich, który w tym czasie siedział za sterami samolotu, na miejscu dowódcy załogi. Opisał je we wspomnieniach, które cytuję ze skrótami: „*Jednym z niezapomnianych przeżyć w towarzystwie*

kpt. Kowalskiego, por. obs. Janka Końskiego oraz sierżantów Spurka, Jeziorowskiego i Dudka był właśnie ten lot. Po kilku godzinach lotu i na ostatniej nodze patrolu znaleźliśmy się w pobliżu Francji. Dokładniej – u wlotu do szerokiej zatoki portu St. Nazaire.

Siedziałem właśnie przy sterach ze stojącym obok kpt. Kowalskim. Maszyna płynęła spokojnie. Niemal z godnością. Przy zupełnym braku wiatru. Skręciliśmy w stronę Anglii. Patrol właściwie już się kończył. Gdy nagle... jak piorun z jasnego nieba... jasna nieprzerwana stróżka błysków świetlnych powyżej kabiny pilota. Nieprzewidzianie... niespodziewanie. W sekundę potem jeszcze jedna linia... tuż nad prawym skrzydłem.

Jesteśmy w ogniu – krzyknąłem. Jednocześnie radiooperator melduje „Nocni myśliwcy! Na ogonie!”

Dwa zbliżające się błyski na tarczy radaru sprzężonego w obwodzie połączeń z najkrótszym zasięgiem informowały odległość obu wrogów. Zaskoczenie było tak nagłe i tak niespodziewane, że gdyby otworzyli ogień z o wiele mniejszej odległości, prawdopodobnie Wellington waliliby się w tym momencie w kierunku głębi morskiej.

O zmianie pilotów nie mogło być mowy. Jednoczesny unik w głębokim zakręcie w lewo pokrył się z okrzykiem Kowalskiego: - Obniż lot... lecimy na Atlantyk. Uważaj, będą za chwilę atakować z przodu.

Mózg pracował na tych samych obrotach co motory. Automatyczne dodanie gazu zwiększyło szybkość. Śmigła cięły powietrze 22-setnym obrotem na minutę. Bomby głębinowe spadły z chwilą wyprowadzenia maszyny do lotu poziomego. Wysokościomierz elektryczny stał się jednym z najważniejszych instrumentów pokładowych. Wskazywał 50 stóp nad wodą. Kurs 270 stopni. Byle jak najdalej od brzegów francuskich.

Tylny strzelec oddał opóźnioną serię do niewidzialnego celu. Por. Koński stanął w wieżyczce astro. Nie ulegało wątpliwości, że myśliwcy przygotowują się do następnego ataku. Jeden z prawej. Drugi z lewej.

Radiota przerywa ciszę radiową, która do tej pory obowiązywała. SOS - poszło już dawno do bazy, a tu dopiero pierwsza minuta mija.

- Uwaga - woła radiooperator. Atakuje z prawej... jedna mila... 1000 jardów... 600 jardów. Za chwilę zwolni spust karabinów.

Jeszcze czas... wytrzymać nerwowo. Trzeba zakręcić w ostatnim momencie.

Czteryśta! - woła radiooperator. Skręt w lewo. Na linię nowego nastrzału. Drugi myśliwiec przykłada się do powtórzenia ataku. Znow gwałtowny unik z lekkim podciągnięciem maszyny do góry. Nie mamy prawa się zwalić. Szybkość wystarczająco duża. Druga seria szybko gasnących światełek przeszła tuż nad ogniem. Za wysoko! Jeszcze nas nie dostał. Ciemna plama świsnęła nad nami. - Atak na wprost - woła ponownie operator. W mikrofonie słychać tylko jego głos. Jest naszym okiem.

Już tylko 600 jardów. Czteryśta... i znow unik. I znow jasna smuga. Mikrofon... (tylny strzelec...). - Karabiny się zacięły - woła. - Jak najdalej w głąb Atlantyku - powtarza Kowalski. Musimy ich strząchnąć. I znow kolejny atak. Najpierw jeden, potem drugi. Otwierają ogień z bliższych odległości niż poprzednio. Nasze karabiny nadal zacięte. I znow atak od przodu. Głęboki unik. Raz w lewo, raz w prawo. Zerkam na zegary. Czas zaczyna się dłużyć. Tylny zapomniał wyłączyć mikrofon. Słyszę, że znow strzela. Bardzo krótko. - Zacięły się - woła. Dlaczego teraz? Znow krótko.



Załoga kpt. pil. Stefana Kowalskiego (od lewej kpt. S. Kowalski, por. pil. Ignacy Meitlis - II pilot, sierż. Władysław Spurek - operator radaru, kpt. obs. Jan Koński - nawigator, sierż. Stanisław Jeziorowski - strzelec pokładowy, sierż. Leon Szymański - strzelec pokładowy.



Załoga por. pil. Lesława Międzybrodzkiego przy postrzelanym Wellingtonie XIV „2N”. Od lewej: sierż. Kazimierz Lewandowski, por. obs. Wojciech Przybylski, sierż. Zygmunt Pryliński, por. pil. L. Międzybrodzki, sierż. Bolesław Jankowski, sierż. pil. Franciszek Czekalski.

ka seria. To strzelał przedni. Lecimy nadal na bardzo niskiej wysokości. Nasze motory pracują wspaniale. Dudnią rytmicznie jakby wiedziały, że tu o ich życie też chodzi. Ale oni nadal się przycierają. I znów raptowny skręt – unik z podniesieniem maszyny do góry.

- Zredukuj obroty - woła Kowalski. Zejdź na dwa tysiące! Palimy benzynę zbyt raptownie. Radiooperator nadal nadaje kreski namiarów. Niech przynajmniej wiedzą gdzie nas zestrzelili. - Nie damy rady - mówi Koński - lecąc w głąb Atlantyku! Bierzmy kurs na Anglię! Zgoda! - Podaj dokładny kurs jeśli potrafisz.

Zaczynam lecieć delikatnym zyg-zakiem. Nie mogę im ułatwić znalezienia wzrokowej pozycji. Zmieniam lekko kurs. Dwa stopnie zyg-zakiem na prawo. Dwa stopnie zyg-zakiem na lewo. Radiooperator dostrzegł, że jeśli szybko wyłączy radar i ponownie go zapali, odbiór jasnych punktów oscyluje jaskrawym blaskiem. Jeśli u nas to się dzieje, podobna interferencja może niepokoić odbiór na tarczach niemieckich radar-apatatów. - Włączaj i wyłączaj - woła Koński. Ale dopiero w ostatnim momencie! Właśnie zbliża się jeden. Nasz radar dopuścił ich na bliższą odległość. Głęboki wiraż. Seria przeszła w pobliżu. Jeszcze jeden ostry, brawurowy atak ze strony dwóch Niemców. Odchodzą!!!".

Pomimo zacięcia karabinów maszynowych tylnego strzelca i ciągłego ataku Niemców, załoga wyszła bez szwanku. Na ostatnich litrach paliwa lądowała w Predannack, w stożkach reflektorów.

Cztery noce później, załoga dowódcy Eskadry A, kpt. pil. Jana Ochalskiego na „2E” (HF303) stoczyła podobną, ale



Mjr pil. Jerzy Kranc, dziewiąty dowódca „trzystaczwartego”.



Żałoga por. pil. Lecha Małynicza (polegli nad Biskajami 11 kwietnia 1944 roku).

krótszą walkę z niemieckimi myśliwcami. Natomiast tylko raz atakowano U-Boota. Atak wykonała załoga por. pil. Lesława Międzybrodzkiego na „2W” (HF386) we wczesnych godzinach 29 kwietnia. Bomby głębinowe obramowały okręt, ale wyników nie udało się stwierdzić. W trakcie ataku okręt ostrzelał samolot.

Miesiąc zamknięto liczbą 19 operacji, w czasie 526 godzin. Z dowództwa Coastal Command otrzymano pismo gratulacyjne za osiągnięcie pierwszego miejsca w zawodach w bombardowaniu i trzeciego w strzelaniu ze wszystkich dywizjonów podległych temu dowództwu.

Najwyższa dyscyplina

Działania w maju 1944 roku zostały ograniczone, dla zachowania możliwie największej liczby samolotów do nadchodzącej inwazji Europy. W drugiej połowie miesiąca dowództwo 19 Grupy wymagało tylko dwóch Wellingtonów w gotowości do lotu, a po 25 maja nie wykonywano już żadnych lotów operacyjnych. Dziesięć samolotów wyposażono w aparaty fotograficzne do zdjęć nocnych. Odnotowano dwa ataki na U-Booty i trzy spotkania z nieprzyjacielskimi myśliwcami.

Do nocnego spotkania z dwoma U-bootami doszło z 4/5 maja 1944 roku. Na patrolowanie Zatoki Biskajskiej wystartowały między godziną 19.50 a 20.40 cztery Wellingtony XIV z biało-czerwonymi szachownicami pod kabiną pilota. Lot przebiegał przy pełnym zachmurzeniu nieba w niskim stratusie, przy silnym, porywistym, północnym wietrze. Na trasie załogi por. pil. Lesława Międzybrodzkiego (sierż. Franciszek Czekalski – II pilot,

por. obs. Wojciech Przybylski – nawigator, sierż. Zygmunt Pryliński - radiotelegrafista oraz strzelcy płatowcowi, sierżanci Bolesław Jankowski i Kazimierz Lewandowski) na samolocie „2N” (HF330) otrzymano kontakt radarowy w odległości 21 mil, w pozycji 46.24N, 07.14W. Po doświadczeniu i zaświeceniu reflektora, stwierdzono i zaatakowano nieprzyjacielską łódź podwodną, wyrzucając sześć 250-funtowych bomb głębinowych Torpex. Łódź podwodna otworzyła ogień. Samolot został postrzelany. Ogień nieprzyjacielski w trakcie ataku zgasił światło reflektora i unieruchomił tylną wieżyczkę strzelecką. Przy pierwszej łodzi podwodnej była druga łódź, która również otworzyła ogień do samolotu. Stwierdzono celne trafienie łodzi podwodnej. Samolot wylądował w bazie.

Dowódca dywizjonu mjr pil. Jerzy Kranc zapisał w raporcie bojowym następujące słowa: „Żałoga por. Międzybrodzkiego odznaczyła się odwagą i precyzją ataku”. A w uwagach i wnioskach: „Atak przemyślany i przeprowadzony do końca, mimo silnego ognia p-lotn. z łodzi podwodnych. Żałoga dała dowód najwyższej dyscypliny”.

Polski oficer łącznikowy przy Dowództwie Coastal Command, mjr obs. Jan Tadeusz Buczma wystawił załodze następującą ocenę: „Bardzo dobry atak. Łódź prawdopodobnie poważnie uszkodzona lub zatopiona”.

Wydarzenie opisano na podstawie relacji porucznika L. Międzybrodzkiego.

„Było to 5 maja, kiedy to oficer służbowy dywizjonu 304, obudził w nocy dowódcę i zameldował: „N jak Nuns” atakuje dwa okręty podwodne: porucznik Międzybrodzki, sir.

Wellington XIV „2H” (HF200)



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



Podwieszanie bomb głębinowych.

Tej nocy niemieckie myśliwce pojawiły się w dużych ilościach nad Zatoką Biskajską. Dlatego załoga „N jak Nuns” leciała jak mogła najniżej, prawie nad falami. Patrol trwał już sześć godzin i załoga z trudem wypatrywała wroga zmęczonym wzrokiem.

Operator radaru namierzył okręt podwodny o godz. 3.15. Załoga odżyła w oka mgnieniu i Wellington skierował się wprost na nieprzyjaciela. Spoza chmur ukazał się księżyc i jego srebrzyste światło odtworzyło długie, lśniące odbicie na wodzie tak jasne, że oślepiło oczy. Piana uderzająca w ciemny obiekt była widoczna również za nim, ukazując inny ciemny przedmiot. Podwójny cel!

Radiotelegrafista wystukiwał meldunek do bazy, a nawigator zaczął opuszczać ciężki reflektor Leigh Light. Drugi pilot natychmiast udał się do przodu

i odbezpieczył karabin maszynowy. Samolot zatrzęsł się gwałtownie, kiedy nagle wzrosła ilość obrotów i pilot rozpoczął zejście. Okręty podwodne poruszały się szybko poniżej, gotowe w każdej chwili do zanurzenia.

Drzwi komory bombowej otworzyły się ze stukotem, gdy nagle coś zabłyśło wewnątrz samolotu. Pojawiły się płomienie wśród gęstego, czarnego, duszącego dymu. Trzeba było podjąć błyskawiczną decyzję: atakować czy ratować samolot i załogę?

„Atakuję”, spokojnie oznajmił pilot, „ugasić ogień, jeżeli możecie. Włączyć światło!”

Ostry, fioletowy słup światła z reflektora prześlizgnął się po falach i zatrzymał na okręcie podwodnym. Niemcy natychmiast otworzyli gwałtowny ogień przeciwlotniczy z działek i sprzężonych

karabinów maszynowych przeciwko „N jak Nuns”. Ostry gryzący dym atakował przemęczone oczy i utrudniał oddychanie; ciężki ogień zaporowy z okrętu podwodnego; pożar na pokładzie samolotu i ten spokojny głos pilota: „Drugi pilot, daj im serię – ja atakuję.”

Jak tylko przedni karabin maszynowy otworzył ogień, drugi okręt podwodny włączył się do zapory przeciwlotniczej. Nie było już czasu na uchylenie się – przerwanie ataku, tak blisko okrętu podwodnego. Było to nie do pomyślenia. Pilot wyglądał przez otwarte okno kabiny, jego przekrwione oczy zalewały łzy. Palce naciskały przycisk zwalniający bomby głębinowe.

Gwałtowny wstrząs, błysk, wybuchy i ciemność. „N jak Nuns” rzuciło w prawo tak, że koniec skrzydła musnął powierzchnię wody. Pilot gwałtownie odciągnął drążek sterowy i pchnął orczyk tak daleko jak to tylko możliwe. Wellington zadrżał, skręcił w lewo i wyszedł z ognia zaporowego.

Radiooperator złożył krótki raport: „radio ma krótkie spięcie, ale ogień jest ugaszony. Wszystko jest w porządku”. Potem głos tylnego strzelca: „bomby dobrze obramowały szwabów.”

„N jak Nuns” wciąż krążył, starając się wznieść, wydawało się, że wisi na uszkodzonych skrzydłach. Jednak cał po calu osiągnął wysokość.

Czerwona rakietka wystrzeliła wysoko w powietrze z miejsca gdzie nastąpił atak. W jej świetle załoga dojrzała okręt podwodny znikający pod falami. Miał dziwnie zniekształcony wygląd. Jedna z bomb musiała wybuchnąć tuż przy burcie. Drugi U-Boot krążył dookoła



Wellington XIV „2A” (HF331) w malowaniu z okresu inwazji na kontynent.

około 10 minut nim się zanurzył. Nie było ocalonych do uratowania. Porucznik L. Międzybrodzki czekał jeszcze chwilę, ale stan samolotu wymagał natychmiastowego powrotu.

„N jak Nuns” wlecił się do bazy i wylądował wczesnym rankiem w gęstym deszczu nadciągającej burzy. Wellington wyglądał żałośnie. Osmalony od śladów eksplozji i ognia, obryzganym olejem stracił całą swą dziewiczą biel. Tylne wieżyczki strzeleckie pełne dziur po pociskach, uszkodzone kłapki wyważające steru wysokości. Prawe skrzydło było porozrywane i personel naziemny dziwił się, że nie odpadło w trakcie lotu. Na dodatek, pomiędzy gondolą silnika a kadłubem samolotu widniał otwór, wystarczająco duży by mógł przez niego przejść człowiek”.

Uszkodzenia samolotu okazały się dość poważne, natomiast nikt z załogi nie odniósł obrażeń.

Kolejny atak na U-Booty, nocą 19 maja, przeprowadziła załoga chor. pil. St. Kiełtyka na „2A” (HF331). U-Boot został oświetlony podczas zanurzania awaryjnego i natychmiast obrzucony bombami głębinowymi. Wellington został zaatakowany przez nieprzyjacielski samolot, ale zdołał się wymknąć nieuszkodzony. Oceniono, że okręt podwodny został prawdopodobnie uszkodzony.

Wysięk dywizjonu w maju 1944 r. zamknął się wynikiem 22 operacji w czasie 578 godzin; ponadto wylatano 517 godzin zadań nie operacyjnych.

Jednak nie tylko walką i lataniem żyli żołnierze dywizjonu. W końcu maja gościła w Chivenor Lotnicza Czołówka Teatralna z komedią „Mąż z grzeczności”. Występowali w niej m.in. Wanda Stabrowska, Czesław Grocholski i Mieczysław Pawlikowski. Doskonała gra zespołu oraz liczne dowcipy wywołały huragany śmiechu w wypełnionej po brzegi sali. Kilka dni później dowódca dywizjonu przesłał życzenia i podziękowania dla zespołu artystycznego za znakomite przedstawienie.

W czerwcu dywizjon Coastal Command nieustannie patrolowały morze, polując na U-Booty. 304 Dywizjon „Ziemie Śląskiej” patrolował nad Kanałem La Manche oraz Zatoką Biskajską. Trzykrotnie atakowano U-Booty.

Najcięższa próba

Długo oczekiwany przez Aliantów dzień inwazji na kontynent „D-day” nadzedł 6 czerwca. Z tej okazji ukazał się rozkaz specjalny dowódcy Coastal Com-



Anteny radaru myśliwca nocnego Messerschmitt Me-110 G, śmiertelnego wroga Wellingtonów.



Sierż. strzelec pokładowy Adam Herman przy Wellingtonie XIV „2B”.



Por. pil. Bohdan Ejbich (w załodze kpt. S. Kowalskiego leciał jako II pilot).



Por. pil. Lesław Międzybrodzki.

mand ACM (generała broni) Sir Wiliama Shalto Douglasa: „Wielki dzień, na który czekaliśmy nadszedł. Inwazja kontynentu Europy rozpoczęła się. W operacjach tych Coastal Command ma żywotną rolę do odegrania. Naszym zadaniem jest nie dopuścić i uniemożliwić nieprzyjacielowi atakowanie konwojów inwazyjnych i w ten sposób zapewnić bezpieczną drogę na kontynent dla naszych wojsk i sprzętu. Bez tego inwazja udać się nie może. Bez wątplenia nieprzyjaciel będzie próbował przeprowadzić swoje łodzie podwodne i inne jednostki morskie przez osłonę Coastal Command. Do tego jednak dopuścić nie można. W czasie tej walki – możliwie najpoważniejszej z walk, w jaką Imperium Brytyjskie się zaangażowało – będzie potrzebny największy wysiłek całego personelu Co-

astal Command. To jest najcięższa próba i z pełnym zaufaniem polegam na was, że zrobicie wszystko, co jest w waszej mocy, podejmiecie ryzyko, będziecie pracować ciężko, przetrwacie trudności i niewygody. To wszystko zapewni nam ostateczne zwycięstwo”.

Wzmógł się wysiłek załóg wkrótce zaowocował. Pierwszy atak miał miejsce nocą z 14 na 15 czerwca, gdy załoga por. pil. Ludwika Kremy na Wellingtonie XIV „2Q” (HF420) zauważyła i zrzuciła bomby głębinowe na U-Boot. Z braku dowodów uznano, że okręt został prawdopodobnie uszkodzony.

Jeden z lotów w trakcie inwazji na kontynent tak opisał por. obs. Jan Koński. „Było to w drugim lub trzecim dniu inwazji we Francji. Każda załoga otrzymała wąską trasę lotu oraz wysokość nad Kanalem i czas, w jakim trzeba być w oznaczonej godzinie w poszczególnych punktach zwrotnych. W ten sposób cały Kanalek był pod obserwacją. Chodziło o wypatrzenie łodzi podwodnych i zgrupowań szybkich ścigaczy niemieckich. Już kilka godzin trwał nasz lot patrolowy. Gdy zbliżyliśmy się do brzegów Francji, na ekranie radaru pojawiły się wysępki i kilkanaście małych punkcików, które wzięliśmy za ścigacze. Pilot zdecydował się zejść nisko, by sprawdzić cel. Wiedzieliśmy, że na większych wyspach nie zalanych przez przyływ morza Niemcy rozmieścili artylerię przeciwlotniczą. Zeszliśmy bardzo nisko, gdy pilot oznajmił, że nie może wznieść samolotu w górę. Samolot tracił wysokość. Na wysokości 20 stóp (7 metrów) zdecydowa-

łem się na zrzucenie bomb. Wellington podskoczył trochę wyżej, ale na krótko. Wypuściliśmy ze zbiorników paliwo, ale i tak byliśmy parę metrów od wody. Zdecydowaliśmy się nadać SOS podając pozycję i numer samolotu. Natychmiast wielka ilość reflektorów pojawiła się na brzegach Anglii świecąc w górę, tylko jeden reflektor obniżał światło pokazując miejsce do lądowania. Były to trawiaste miejsca. Liczyliśmy, że przy wysokim klifie brzegu nie rozbijemy się. Szczęście nam dopisało i wylądowaliśmy na trawie”.

Wydarzeniem, które na trwale zapisało się w historii Dyonu był atak wykonany nocą z 18 na 19 czerwca przez załogę por. pil. Leopolda Antoniewicza na „2A” (HF331).

Na patrol przeciwko U-Bootom wystartowało 5 Wellingtonów. Na trasie lotu załogi por. pil. L. Antoniewicza na pozycji 49°03N - 04°48W zauważono na powierzchni morza peryskop wynurzającego się okrętu. Pilot wykonał lekki skręt i przygotował się do ataku. W chwili gdy okręt wynurzył się, natychmiast został zaatakowany. O g. 22.57 zrzuciono sześć bomb głębinowych ze 100 stóp (około 30 m). Tylny strzelec wyraźnie widział miejsca wejścia, pierwsze dwie uderzyły w wodę na prawo od U-Boota, druga około 10 jardów (ok. 9 m) od burty, a pozostałe w poprzek U-Boota i przy jego lewej burcie. Następnie widział ich wybuch, a eksplozja i rozbryzgi całkowicie zasłoniły U-Boota. Zobaczył też długi, czarny rurowaty obiekt wyrzucony na około 100 stóp (około 30 m) w powietrze przez wybuch bomby głębinowej. Kiedy opadły rozbryzgi wybuchu, nie było śladu okrętu. Bezpośrednio po ataku zauważono drugiego, zanurzającego się U-Boota. Samolot wykonał jeszcze trzy przeloty nad tym miejscem. Stwierdzono powięk-



Wellington XIV „2N” (HF330) załogi por. pil. L. Międzybrodzkiego.

General Mateusz Łżycki dekoruje por. pil. L. Międzybrodzkiego Krzyżem Orderu Virtuti Militari.





Ślady walki na samolocie załogi por. pil. L. Międzybrodzkiego.

szającą się plamę ropy. Niemieckie dokumenty potwierdzały zniszczenie U-441 (okręt podwodny typu VIIC, dowodzony przez kmdr ppor. Klaus Hartmana) podczas jego dziesiątego patrolu, na północ od wyspy Ushant.

Kolejnej nocy z 20 na 21 czerwca załoga sierż. pil. Ferdynanda Micela lecąca na „2A” (HF331) namierzyła przy pomocy radaru okręt podwodny. Zauważono U-Boota, który zanurzył się, zanim można było go zaatakować. Dwie godziny później samolot został ostrzelany przez wynurzonego U-Boota. Pilot wykonał skręt i zaatakował okręt bombami. Po ataku zauważono wydobywające się plamy oliwy. Atak uznano za dobry, zaś okręt za uszkodzony.

Śląski dywizjon wykonał w czerwcu 85 zadań operacyjnych w czasie 797 godzin. Odnotowano cztery przerwane loty operacyjne, z powodu awarii silników, a samolot chor. pil. Czesława Daroszewskiego, „2W” (HF386), musiał lądować ze schowanym podwoziem.

W lipcu pomimo niesprzyjającej pogody, działania dywizjonu uległy nasileniu i w ciągu miesiąca przeprowadzono trzy ataki na U-Booty. Pierwszy wykona-

ła 6 lipca załoga por. pil. Waldemara Siewruka na „2E” (HF303), drugi - 14 lipca - załoga por. pil. Bogusława Pilniaka na „2Q” (HF420), a trzeci - 24 lipca - załoga chor. pil. Antoniego Kujawy na „2Y” (HF329). Podczas pierwszego i trzeciego ataku nie zaobserwowano efektów, natomiast załoga por. B. Pilniaka meldowała o zauważonej łodzi podwodnej. Atak przeprowadzono, gdy peryskop zniknął pod wodą. Zrzucano 6 bomb głębinowych, po czym zauważono pęcherze powietrza i dużą, czarną plamę oleju. W lipcu Dyon 304 wykonał 25 operacji, obejmujących 92 zadania w czasie 881 godzin. Dywizjon osiągnął świetne wyniki w szkoleniu, zajmując pierwsze miejsce w ćwiczeniach operacjach bombowych i radarowych w ramach Coastal Command.

Sierpień 1944 roku był miesiącem największego wysiłku Dyonu 304, przynosząc największą liczbę godzin wylatanych przezeń w ciągu całego roku. Jednak patrole poszukiwawcze dały jedynie ograniczone efekty, głównie z powodu szerszego stosowania na U-Bootach tzw. „chrap” (niem. Schnörkel) - urządzenia umożliwiającego dopływ powietrza do okrętu przebywającego w zanurzeniu. Nie

doszło do kontaktów wzrokowych z wynurzonymi okrętami podwodnymi, a ponieważ „chrapy” były ledwo widoczne nad powierzchnią wody, wykrywanie i śledzenie okrętów podwodnych stało się bardzo trudne.

Na jedyny dowód obecności nieprzyjaciela natknęła się załoga por. pil. Władysława Siewruka na „2S” (HF451), 25 sierpnia, kiedy zauważyła „chrapy”. Zniknęły jej jednak z oczu, zanim zdołała przeprowadzić atak. Trzy dni później załoga sierż. pil. Rudolfa Marcza na „2R” (NB799) zauważyła wir, ale nic poza tym. Meldowano jedno spotkanie z wrogim samolotem. W ciągu miesiąca dywizjon wykonał 31 operacji w czasie 1155 godzin.

Mariusz Konarski & Andrzej Olejko



Zdjęcia ze zbiorów autorów, Bohdana Ejbicha, Jana Końskiego, Piotra Sikory, Lesława Międzybrodzkiego, Zygmunta Lendera oraz Instytutu Polskiego i Muzeum im. Gen. Sikorskiego.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Marzec 2000 r.

1 – Kosztem 3,2 mln zł (w całości pokrytych przez Port Gdynia Holding SA) rozpoczęto w Gdyni przebudowę terminalu promowego, do którego zawijają promy armatora Stena Line.

1 – Norweski okręt *Tyr* odnalazł na głębokości prawie 160 m i ok. 40 km od brzegu, wrak motorowca pasażerskiego *Chrobry*, który jako transportowiec wojskowy brał udział w operacji desantowej w pobliżu norweskiego portu Bodo. Razem ze statkiem zginęło 150 żołnierzy irlandzkich i 13 marynarzy z 200 osobowej załogi polskiego statku (zdjęcie dotychczas w Polsce nie drukowane – z archiwum J. Malinowskiego).



9 – W Stoczni Północnej SA zwodowano kadłub kontenerowca dowozowego (B-196 III/1), któremu Elżbieta Marszałek (na zdjęciu w towarzystwie m.in. ówczesnego prezesa Remontowej SA Piotra Soyki) nadała imię *Gdynia*. Statek był budowany na zamówienie Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o., a jego formalnym armatorem została spółka cyprijska ESL – Saramaca Ltd. Ms. *Gdynia* (nośność ok. 5 tys. ton, 381 TEU) była pierwszym, od



ośmiu lat, liniowcem zamówionym przez polskiego armatora.

13 – Urząd Morski w Gdyni, po dokonaniu oceny poziomu kształcenia marynarzy przez Szkołę Morską w Gdyni Sp. z o.o., przyznał jej certyfikat, upoważniający do szkolenia na wszystkie stopnie oficerskie w dziale pokładowym, łącznie ze stopniem kapitana.

21-21 – W Gdańsku odbywały się polsko-ukraińskie rozmowy dotyczące skonkretyzowania działań związanych z realizacją podpisanego w grudniu 1989 r. przez ministrów transportu obu krajów memorandum w sprawie korytarza transportowego Morze Bałtyckie – Morze Czarne.

24 – W przejętej przez Stocznnię Gdynia SA Stoczni Gdańsk odbyła się uroczystość chrztu i przekazania armatorowi Brent Becker kontenerowca *Jork Valiant* o ładowności 1110 TEU.

20 lat temu

Marzec 1990 r.

5 – Do Przemysła przyjechał specjalny pociąg z Odessy z 280-osobową grupą polskich turystów powracających z rejsu po Morzu Śródziemnym statkiem *Estonia*, składający się z sześciu wagonów osobowych i trzech towarowych, załadowanych bagażami turystów, których łączna waga wyniosła ponad 70 ton. Wcześniej polscy turyści zbuntowali się przeciw decyzjom radzieckich władz celnych, które nie zgodziły się, by Polacy ze swoimi bagażami samotnie udali się na dworzec tego portowego miasta. Dodajmy, że przeciętny bagaż jednego turysty przekraczał ćwierć tony, a niektórych i kilka ton...

9 – PLO sprzedały 25-letni liniowiec *Paweł Szydkoj* (8732 DWT). Kupiła go brytyjska firma Incon Ltd., która zaangażowała na nim rosyjską załogę, z którą wypłynął do Rygi po ładunek.

13 – Po burzliwym i wielogodzinnym posiedzeniu, kolegium PLO zaakceptowało wnioski zespołu ds. reorganizacji

przedsiębiorstwa, kierowanego przez dr Michała Rosę (na zdjęciu) o przejściu z administracyjnych metod kierowania PLO na zarządzanie kapitałowe, co umożliwi przekształcenie dotychczasowej organizacji armatora w strukturę holdingową.



15 – Wśród ośmiu statków, które zostały w 1989 r. wyróżnione tytułem statku roku znalazł się kontenerowiec dowozowy *Baltic Tern* eksploatowany przez UBC – partnera polskiego armatora w serwisie „Polanglia”.



16 – Zdążający z 58 tys. ton węgla do portu Kalundborg masowiec PŻM *Uniwersytet Gdański* zbieczył z toru i utkwiał na 4,5 doby na mieliźnie Wielkiego Bełtu. Próby ściągnięcia go, nawet przez cztery holowniki, nie dawały rezultatu, z pułapki uwolnił go dopiero częściowy odlichtunek węgla na barki.

29 – Zmarł dr Janusz Mondalski – jeden z najwybitniejszych polskich żegludowców, który całe swoje życie zawodowe związany był z polską żeglugą, walnie przyczyniając się do jej rozwoju.

30 lat temu

Marzec 1980 r.

17 – W WSM w Gdyni odbyło się sympozjum na temat „Tradycje polskiej kultury morskiej”.

18 – Z Gdańska wypłynął w pożegnalny rejs pod biało-czerwoną banderą ms *Oli-*

wa, dowodzony przez kpt. Mariana Webera. Statek zabrał z Gdańska do portu La Ciotat kilkaset ton sprzętu oraz urządzeń dla budowanych tam dwóch z spośród czterech oceanicznych kontenerowców zamówionych przez PLO na szlak północnego Atlantyku.



31 – W stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie odbyło się uroczyste wodowanie semi-kontenerowca PLO *General Kleeberg* o nośności 17 tys. ton, wyposażonego w silnik okrętowy „Zgoda”, na licencji francuskiej firmy SEMT „Pielstick” umożliwiającą rozwijanie przez statek prędkości 23,5 węzła.



40 lat temu

Marzec 1970 r.

12 – Do Gdyni zawinął statek bandery ZSRR *Baltika* z 400 turystami na pokładzie, inaugurując sezon żeglugi pasażerskiej w naszych portach.

50 lat temu

Marzec 1960 r.

15 – Gdynię opuścił zbiornikowiec *Penn Challenger* (34 tys. DWT), na 9,5 dnia przed wyznaczonym terminem, dzięki czemu gdyńscy portowcy wypracowali premię w wysokości 9,5 tys. USD.

16 – Polska ratyfikowała konwencję Międzynarodowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO), stając się tym samym jej członkiem.

24 – Zakończenie odbudowy nabrzeża przy *Hucie Szczecin*, co umożliwiło prze-

ładunek rudy i koksu ze statków na placze składowe stoczni.

60 lat temu

Marzec 1950 r.

1 – Sprzedaż Związkowi Sowieckiemu, należącego do GAL-u, statku pasażerskiego *Sobieski*.



6 – Najwyższy Sąd Wojskowy skazał, pod fałszywym zarzutem dokonania sabotażu, czterech wyższych oficerów Marynarki Wojennej na kary długoletniego więzienia. Kontradmiral Adam Mohuczy (na zdjęciu), szef sztabu i p.o. dowódcy Marynarki Wojennej został skazany na 13 lat więzienia,



kmdr Władysław Sakowicz, szef służby technicznej oraz kmdr Hilary Sipowicz, główny inżynier mechanik, na 15 lat oraz kmdr Konstanty Siemaszko, dowódca Głównego Portu Wojennego na 10 lat więzienia. Dwaj z nich: kontradmiral Adam Mohuczy i kmdr Władysław Sakowicz zmarli w więzieniu, a dwaj pozostali zostali z niego zwolnieni w 1956 r. i zrehabilitowani (wszyscy).

11 – W Stoczni Gdańskiej zwodowano statek *Warszawa* (od 1952 r. nosił nazwę *Nowa Huta*) – pierwszy większy drobnicowiec, o nośności ok. 4 tys. ton zbudowany przez polski przemysł okrętowy.



21 – Utworzenie przedsiębiorstwa Polski Rejestr Statków, mającego na celu świad-

czenie usług klasyfikacyjnych budowanym i remontowanym statkom.

22 – Otwarcie portu Kołobrzeg dla statków pełnomorskich.

- Ukazało się pierwsze wydanie bardzo popularnej w naszej flocie codziennej gazetki radiowej „Głos Marynarza i Rybaka”, redagowanej przez Polską Agencję Prasową.

80 lat temu

Marzec 1930 r.

11 – Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska” i duński armator The East Asiatic Co. utworzyły spółkę pod nazwą Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe SA, w skrócie PTTO, którego celem była eksploatacja trzech zakupionych od EAC statków pasażerskich: *Polonii*, *Pułaskiego* i *Kościuszki* na linii z Gdyni i Kopenhagi do Nowego Jorku-Halifaxu.



90 lat temu

Marzec 1920 r.

20 – Szefem nowopowstałego Departamentu do Spraw Morskich, którego zakres działania obejmował sprawę marynarki wojennej, handlowej, portów, żeglugi morskiej i śródlądowej, został kontradmiral Kazimierz Porębski (na zdjęciu).



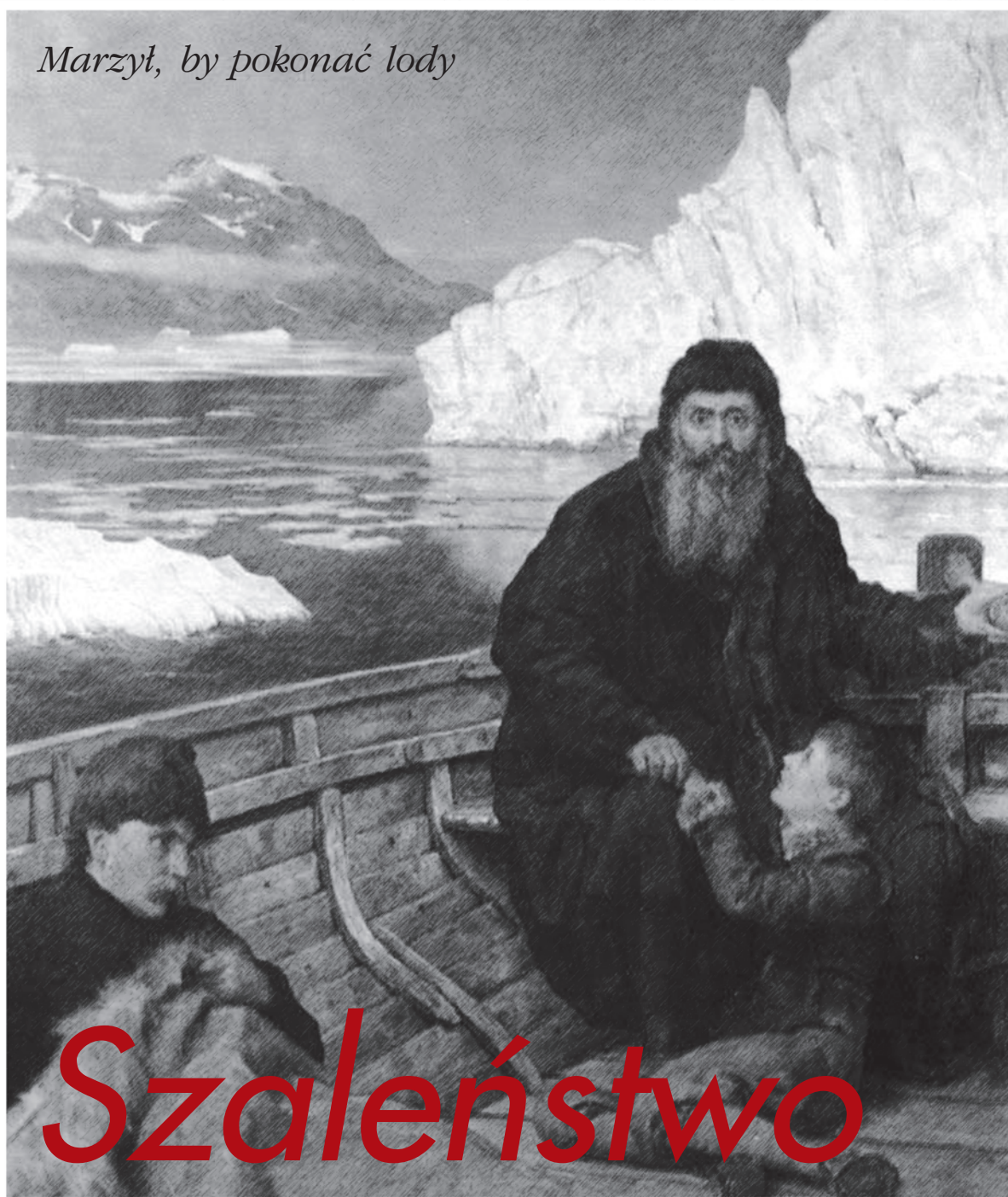
26 – Sejm RP uchwalił ustawę o utworzeniu Komitetu Floty Narodowej (wojennej i handlowej), na czele którego stanął marszałek Sejmu. Celem komitetu było utworzenie funduszu składającego się z dobrowolnych datków obywateli.

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

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

Malarska
wizja ostatnich
chwil Henry'ego
Hudsona.

Marzył, by pokonać lody



Szaleństwo

Henry'ego Hudsona?

Jedni uważają go za wielkiego odkrywcę, marzyciela konsekwentnie zmierzającego do raz wytyczonego celu. Inni mają za szaleńca, który realizował swoje pomysły nie zważając na życie powierzonej mu załogi. Jakby nie było, postać Henry'ego Hudsona ciągle budzi emocje.

Najbardziej znany obraz przedstawiający podróżnika, pędzla Johna Colliera z 1881 roku, przechowywany obecnie w Tate Gallery w Londynie, ukazuje finał jego życia. Praca nosi tytuł „Ostatnia podróż Henry’ego Hudsona”.

Na płótnie widzimy go jak kurczowo trzyma się steru szalupy i niewidzącymi oczyma patrzy w dal. U jego stóp klęczy chłopiec, jego nastolony syn John, ze wzrokiem wbitym w ojca. Choć Hudson trzyma go za rękę, zdaje się go nie zauważać. Obok leży jakiś mężczyzna, jeden z członków załogi. Oczy ma otwarte. Nie wiadomo, czy już jest martwy, czy tylko zatopiony w myślach. Dookoła rozpościera się morze i piętrzą niebotyczne lodowce góry.

To tylko malarska wizja ale, co trzeba przyznać, dosyć sugestywna. Collierowi udało się znakomicie uchwycić niepokojący rys osobowości, który stał się przyczyną śmierci Henry’ego Hudsona. Nikt nie wie jednak na pewno, jak zakończyło się życie człowieka opanowanego pasją odkrywania świata, jednego z najodważniejszych żeglarzy w historii. Kiedy Hudson wyznaczył sobie jakiś cel, zmierzał do niego nie licząc się z konsekwencjami. I za marzenia zapłacił najwyższą cenę – własnego życia.

Człowiek i legenda

Przyznajmy od razu. Całe fragmenty życia Henry’ego Hudsona są zupełnie nieznanymi historykom. Nie wiadomo nie tylko co myślał, czy czuł ten człowiek, ale nawet jak wyglądał czy, co zdumiewające, jakie były dokładne trasy jego czterech podróży. Spod patyny czasu wyziera ku nam postać na wpół legendarna, niemal mityczna.

Za datę narodzin Henry’ego Hudsona uchodzi 12 września 1550 roku (ale podawane są oczywiście i inne). Miejsce: Londyn. To nie bez znaczenia. Jego życie wypadło na epokę elżbietańską, czas w którym rodziła się potęga Anglii oparta głównie na rozwoju żegluga. Gdyby zatem od wczesnej młodości Hudsona pociągało morze, nie byłoby w tym nic dziwnego.

Legenda głosi, że w młodości był wysoki, chudy i niezwykle silny. Uwielbiał włóczyć się po porcie i słuchać opowieści marynarzy. Podobno łatwo wdawał się w awantury i bójki, z których wszakże wychodził cało, dzięki wspomnianej sprawności fizycznej. Już w wieku dwunastu lat miał porzucić stolarstwo,

którego się uczył na życzenie rodziny i zaciągnąć się na statek.

Nawet jeśli opowieści te są mało wiarygodne, to jednak Hudson, zważywszy na jego późniejsze umiejętności, musiał gdzieś nauczyć się żeglarskiego rzemiosła. A innej drogi niż praktyka nie było. To, że od chłopca okrętowego doszedł do stopnia kapitana, świadczy o dużych zdolnościach i konsekwencji. Podobno najdłużej pływał na statkach rybackich. Łowiąc fok i wieloryby na morzach północnych, wyrobił sobie opinię specjalisty od pływania w lodach. Niektórzy historycy nie wykluczają też jego udziału w rozgromieniu hiszpańskiej Wielkiej Armady w 1588 roku, ale nie jest to pewne.

Wszystkie świadectwa zgodnie jednak podają, że Hudson był człowiekiem o skomplikowanym charakterze. Choć marynarze cenili jego wiedzę, nie lubili pływać pod jego dwódstwem. Nie miał zrozumienia dla ludzkich słabości, był surowy i wymagający. Stąd jego nieustające kłopoty z rekrutacją załogi. Podobno, jak głosi kolejna opowieść, uciekał się w tym celu do podstępów. W londyńskich szynkach upijał przypadkowo spotkanych marynarzy i zamroczonych kazał przenosić na statek. Potem, jakby nigdy nic, wypływał w morze.

Inna sprawa, że w owym czasie dowódca statku był rzeczywiście „pierwszym po Bogu”, dosłownie panem życia i śmierci swoich podkomendnych. Inni kapitanowie też nie znosili sprzeciwu załogi.

Być może czarną legendę urobili Hudsonowi członkowie jego ostatniej wyprawy, buntownicy, którzy jego zachowaniem chcieli usprawiedliwić pozostawienie go na pastwę morza.

Żeby jeszcze bardziej skomplikować ten obraz, warto wspomnieć, iż rzekome negatywne cechy charakteru Hudsona nie przeszkodziły mu założyć szczęśliwej rodziny, w której na świat przyszło troje dzieci. Jego żona Katherine okazała się kobietą oddaną, do końca ufającą w możliwość odnalezienia męża po tym, jak nie wrócił z czwartej ekspedycji. Wygląda na to, że łączyła ich miłość, co jest dowodem, że Hudson nie był niezdolnym do wyższych uczuć potworem.

Poszukując Przejścia Północno-Wschodniego

Na karty historii Henry Hudson wpływa w 1607 roku, kiedy jako kapitan ma-

łego statku *Hopewell* opuszcza ojczyznę i obiera kurs na północ. Ta podróż odmieni go całkowicie. W jej trakcie postanowi, że odnajdzie przejście przez biegun północny do Azji albo na Ocean Spokojny. Stanie się to celem, a w końcu także chyba obsesją jego życia.

W tym miejscu musimy podkreślić, że w czasach Henry’ego Hudsona świat nadal pozostawał nieodkryty. Białymi plamami na mapach były szczególnie rejon polarny. Pamiętajmy, że Antarktyda zostanie odkryta dopiero za dwa wieki, a do bieguna północnego ludzie dotrą dopiero za trzy stulecia.

W okresie, kiedy Hudson wyruszył na swoją pierwszą wyprawę, geografów i odkrywców zaprzętała myśl, czy istnieje przejście, zarówno na wschodzie (tzw. Przejście Północno-Wschodnie) i zachodzie (tzw. Przejście Północno-Zachodnie), którym ludzie mogliby dostać się statkiem z Europy do bogactw Dalekiego Wschodu. Wielu wierzyło, że tak jest, że morze wokół bieguna północnego jest wolne od lodu.

Na odkryciu przejść zależało przede wszystkim kupcom. Pierwszą ekspedycję Hudsona sfinansowała Kompania Angielsko-Moskiewska, która zajmowała się handlem pomiędzy Anglią i Rosją. Wyprawa wyruszyła z Anglii w kwietniu 1607 roku i w czerwcu dotarła do Grenlandii, a potem Spitsbergenu, osiągając 80 stopień szerokości geograficznej północnej. Dalej nie dało się płynąć. Drogę zatarał lod.

Podróżnik musiał zawrócić, ale miał satysfakcję. Nikt przed nim nie dotarł tak daleko i przez wiele lat nikt nie powtórzy tego wyczynu. Wyprawa miała także znaczenie gospodarcze. Uważane dotąd za jałowe, północne wody zaroją się niebawem od rybaków, wielorybników i poławiaczy fok, po tym jak Hudson obwieści światu, że morze w tych rejonach pełne jest zwierząt morskich.

We wrześniu żeglarz wrócił do Anglii. Od razu także rozpoczął przygotowania do kolejnego rejsu, dla tej samej co poprzednio spółki i na tym samym statku. Ekspedycja wyruszyła w kwietniu 1608 roku śladami poprzedniej podróży. Dotarła jeszcze dalej na wschód, aż do Nowej Ziemi, ale znowu lód zatarał jej drogę. Hudson musiał zawrócić. Do Anglii dotarł w sierpniu.

Czekały go złe wieści. Rodacy nie chcieli dalej finansować jego rejsów. Hudson organizuje więc kolejną ekspedycję za pieniądze holenderskie - bogatej i po-



Ostatnia podróż Henry'ego Hudsona.

teżnej Kompanii Wschodnioindyjskiej. Do dyspozycji dostał większy statek - *Half Moon* (*Halve Maen* – jego replikę zobaczyć można w USA). Wyruszył w kwietniu 1609 roku. Kierunek - znowu północ. Złe warunki atmosferyczne wymusiły jednak zmianę i Hudson już po minięciu Norwegii zawrócił, i udał się w kierunku Nowego Świata.

Dotarł do Nowej Funlandii, popłynął dalej na południe, gdzie odkrył rzekę, którą nazwano potem jego nazwiskiem. Spenetrowanie tych terenów spowodowało, że pojawili się tam osadnicy holenderscy tworząc załóżek miasta, które dzisiaj nazywamy Nowym Yorkiem. W grudniu Hudson wrócił do Europy.

Tragedia w lodach

Hudson nie porzucił jednak marzenia o odkryciu przejścia przez lody. W kwietniu 1610 roku wyruszył w swoją czwartą podróż. Znowu sfinansowała ją Kompania Angielsko-Moskiewska.

Żeglarz, tym razem na statku *Discovery*, ruszył od razu w kierunku Ameryki Północnej. Chciał płynąć dalej na zachód, od miejsca gdzie ostatnio zawrócił. W rejście towarzyszył mu jego 10-letni syn John. Po dotarciu do Labradoru, Hudson po-

płynął cieśniną, która potem nazwana została jego nazwiskiem i wpłynął na wody wolne od lodu. Był przekonany, że odkrył upragnione Przejście Północno-Zachodnie. Wydawało mu się, że dotarł na Pacyfik.

Niestety, była to tylko wielka zatoka, którą dzisiaj, od nazwiska jej odkrywcy, nazywamy Zatoką Hudsona.

Po kilku dniach pływnięcia na zachód Hudson, przekonany, że opłynął Amerykę, skręcił na południe. Gęstniejący lód nie pozwolił na dalszą żeglugę. Chciał czy nie chciał, musieli podjąć decyzję o przezimowaniu w niegościnnym środowisku. Statek stanął w lodach, w Zatoce Jamesa.

Decyzja ta fatalnie wpłynęła na morale załogi. Od września 1610 roku do czerwca roku następnego marynarze wystawieni byli na mróz i śnieg. Dręczyły ich choroby, wszechogarniająca nuda i obawa śmierci głodowej. Dochodziło do awantur i bójek, a jak twierdzą niektórzy uczeni, być może także kanibalizmu. Ludzie walczyli o pokarm ze szczurami.

Nadzieja pojawiła się w udręczonych sercach żeglarzy dopiero wiosną. W czerwcu 1611 roku *Discovery* mógł wznowić przerwana podróż. Załoga chciała wracać do domu. Ku jej zdumieniu Hudson rozka-

zał jednak obrąć kurs na północny zachód. Marynarze nie mogli uwierzyć. Zrozumieli, że póki statkiem będzie dowodził niezłomny podróżnik i zanim nie odnajdą Przejścia Północno-Zachodniego, nie wrócą do Anglii.

Obmyślono plan buntu. Marynarze ustalili, że kiedy tylko kapitan wyprowadzi statek z lodów na otwarte morze, przejmą dowodzenie. Stało się to 22 czerwca 1611 roku. Tego dnia, nie spodziewający się niczego Hudson, został zaatakowany, obezwładniony i związany. Buntownicy nie mogli się jednak porozumieć co dalej.

Jedni chcieli od razu wyrzucić znieprawidzonego kapitana za burtę, inni byli przeciw. Ostatecznie zdecydowano, że Hudson zostanie spuszczonej na wodę w jednej z szalup i pozostawiony samemu sobie.

Na łodzi znaleźli się oprócz niego także jego syn i ośmiu najciężiej chorych, których uznano za stronników kapitana. Na drogę otrzymali jeden dzbanek mąki, beczkę słodkiej wody i parę płatków peklowanego mięsa. Potem *Discovery* ruszył na wschód.

Nie jesteśmy w stanie wyobrazić sobie, co czuli ludzie pozostawieni na pastwę morza, kiedy statek zniknął za ho-

ryzontem. Byli w beznadziejnej sytuacji. Nie mogli spodziewać się pomocy, a nawet jeśli tak, to najwcześniej za wiele miesięcy, może nawet lat? Byli przecież pierwszymi, którzy znaleźli się na tych wodach.

Co mogło stać się później? Możliwości jest kilka. Łódź mogła błąkać się po morzu i zatonać w końcu w jakimś sztormie.

Układ prądów w Zatoce Hudsona każe jednak brać pod uwagę i taką ewentualność, że szalupa mogła trafić na brzeg. Jeśli znajdujący się na niej ludzie mieli wtedy jeszcze siły, mogli podjąć próbę przeżycia. Przez jakiś czas mogło się to nawet udawać. A może na wycieńczoną grupkę trafili Eskimosi?

To wszystko tylko przypuszczenia. Henry'ego Hudsona nigdy nie odnaleziono. Nie natrafiono nawet na jakiegokolwiek szczątki, czy ślady rozbitków. Ich los prawdopodobnie na zawsze pozostanie tajemnicą.

Zagadka bohatera

Tymczasem na *Discovery* zbuntowana załoga wybrała nowym kapitanem Roberta Bylota. Statek rozpoczął powrót do domu. Kiedy w październiku 1611 roku żaglowiec dopłynął do Londynu, na jego pokładzie było już tylko pięciu ludzi – reszta zmarła w drodze.

Na nic zdało się zrzucanie winy na nieżyjących już uczestników buntu. Cała piątka trafiła do więzienia. Bylot, chcąc zapewne zmasakrać swoje winy, został pilotem ekspedycji ratunkowej, która wyruszyła śladami Hudsona w kwietniu 1612 roku. Niestety, nie udało się odnaleźć ani nieszczęsnego podróżnika, ani Przejścia Północno-Zachodniego.

Przeście zostało pokonane dopiero w XX wieku. Od jakiegoś czasu znaczenie tej drogi wzrasta. Niektórzy spodziewają się, że niebawem, na skutek topnienia arktycznych lodowców, żegluga tamtędy będzie możliwa przez cały rok. Gdy-

by tak się stało, droga z Europy na Daleki Wschód skróci się o 4 tysiące kilometrów.

Marzenie Hudsona nie było szaleństwem. Jak go oceniać? Sytuuje się pomiędzy szalonym kapitanem Ahabem z powieści „Moby Dick” a okrutnym kapitanem Blighem z *HMS Bounty*. Wydaje się, że był po prostu człowiekiem swojej epoki. Dowódcą konsekwentnie wytyczającym nowe szlaki przy pomocy dostępnych, niedoskonałych jeszcze narzędzi.

Te cechy pozwalają zaliczyć go w poczet wielkich odkrywców. Istnieje tu pewne podobieństwo do postaci Roberta Scotta, zdobywcy bieguna południowego, który zginął w drodze powrotnej ze swojej wyprawy. Być może jedyny błąd Hudsona, ale błąd, który kosztował go życie, polegał na tym, że podległych sobie ludzi mierzył własną, za dużą jak dla nich miarą.

Tomasz Falba



Replika statku Hudsona Half Moon.

Opowieści
Mórz Popołudniowych


Mrówkojad

Andrzej Perepeczko

Rzecz się działa w bardzo już odległych czasach, kiedy pod polską banderą pływało sporo statków, w co zresztą obecnie dość trudno uwierzyć, ale zaręczam, że tak ongiś było i sam tego byłem świadkiem. W kalendarzyku z roku 1972, w którym notowałem kolejne dni jednego z moich rejsów, znajduje się spis ówczesnej floty jednego tylko armatora, a mianowicie Polskich Linii Oceanicznych, czyli PLO. Ów spis liczy – bagatela 160 (!) pozycji, z flagowym statkiem, którym był *Stefan Batory* (773 pasażerów), a dalej według alfabetu – od *Adolfa Warskiego* do *Żywca*. A przecież oprócz tych z listy, pod polską banderą pływało jeszcze sporo statków PŻM ze Szczecina, a jeszcze potężna flota rybacka Dalmoru, a jeszcze...

Ci, co mnie znają, nie mogą w żadnym wypadku posądzić o jakąkolwiek tęsknotę za Peerelem, choćby z tej drobnej przyczyny, że urodziłem się we Lwowie, ale... eech, łza się w oku kręci.

Parafrazując słowa piosenki chciałoby się zanucić:
GDZIE SĄ STATKI Z TAMTYCH LAT?

• • •

Dość jednak jałowych rozważań, czas rozpocząć wspomnienie z początku lat pięćdziesiątych o tamtych statkach, które może nie były rewelacjami technicznymi, ale miały tę niewątpliwą zaletę, że... były.

Wobec tego ZACZYNAM.

• • •

Długie przeloty od portu do portu – szczególnie na powolnych i ciężkich dla załogi statkach – nie sprzyjają wytwarzaniu

się dobrego samopoczucia i każdy z utęsknieniem czeka na pojawienie się (zaoczenie jak pisał Conrad) lądu, na moment, kiedy nareszcie statek przytuli się do mniej lub bardziej byle jakiego nabrzeża i kiedy będzie można stanąć obiema nogami na trwałym, nieruchomym lądzie, znaleźć się między ludźmi i udawać po prostu jednego z nich. Jednakże natura ludzka jest tak dziwna i przewrotna, a w szczególności natura marynarska, że długi postój w jednym miejscu zaczyna stawać się coraz bardziej uciążliwy i męczący, i przychodzi wreszcie moment, że wszyscy na statku, od kapitana do chłopca pokładowego, czyli „deckboya” (było kiedyś takie stanowisko), mają dość portu, a o wyjściu w morze myślą jak o Wielkim Wybawieniu.

Tamten statek nie należał ani do nowoczesnych, ani do szybkich, ani do lekkich, szczególnie dla palaczy, którzy na dobę musieli wrzucać do zachłannych palenisk trzech kotłów sześćdziesiąt ton (!) węgla. I nic dziwnego, że wszystkie wymienione wyżej tęsknoty dotyczyły również nas w tamtym paskudnie przedłużającym się i męczącym rejsie do skądinąd nęcącej i zawsze przyjaźnie oczekiwanej przez marynarzy Ameryki Południowej, z pięknymi portami jak Fortaleza, Recife, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande, Montevideo i Buenos Aires.

Bo też tym razem wszystko chyba sprzyściło się przeciwno nam i naszemu statkowi. Ale po kolei.

Najpierw była stocznia w Antwerpii, gdzie zamiast zaplanowanych czterech tygodni staliśmy pełne siedem, a forsy rzecz jasna nie wystarczyło nawet na pierwsze trzy dni.

W tym miejscu, zwłaszcza młodszym Czytelnikom, należy się wyjaśnienie. Oto bowiem w tamtych czasach, zarobki polskich marynarzy składały się z dwóch elementów. Pierwszy to comiesięczna pensja w złotych polskich, wypłacana w czasie

rejsu upoważnionej rodzinie w kraju, albo samotnemu marynarzowi po powrocie z morza, drugi natomiast, to tak zwany „dodatek dewizowy”, liczony za każdy dzień spędzony poza krajem. Wysokość tegoż „dodatku” była kompromitująco mała. Z moich zapisków z lat siedemdziesiątych wynika, że na linii europejskiej, jako młodszy mechanik otrzymywałem dobowo 1,10 dolara USA, a jako drugi mechanik na dalszej linii, aż 1,7 dolara.

Oczywiście istniał jeszcze trzeci składnik marynarskich uposażeń w Peerelu, który, szczególnie na krótkich, regularnych liniach żeglugowych stanowił główne, acz nie całkiem legalne źródło dochodów. I nic dziwnego, że na przykład linia żeglugowa do Belgii i Holandii nosiła w marynarskiej gwarze nazwę „Omega (ew. Atlantic) Line”. Po tym wyjaśnieniu wracam do naszego statku i tamtej załogi.

• • •

W czasie przedłużającego się remontu wynudziliśmy się potwornie, zdani jedynie na niedalekie spacery, bo nie stać nas było nawet na dojazd autobusem do miasta, w celu chociażby... zwiedzania wystaw sklepowych, które zwało się dość atrakcyjnie dla obywateli PRL „Windows shopping”.

Kiedy wreszcie skończył się stoczniowy remont, okazało się, że nasz ładunek zabrał tymczasem inny statek innego armatora i bandery, i w efekcie otrzymaliśmy polecenie przeprawy się z pustymi ładowniami przez cały Atlantyk do brazylijskiego portu Santos, gdzie coś tam na nas czekało w magazynach. Szliśmy więc jedynie pod balastem przez wcale nie taki spokojny, jak przystało na letnią porę, ocean. Kiwało naszym wynurzonym pudłem na wszystkie strony i boki, a na domiar złego, raz po raz nawalały kotły, świeżo przecież po remoncie.

A zapewniam ewentualnych Czytelników, że rozwalcowanie ciekących rurek ogniowych w komorze zawrotnej kotła, wypełnionego do pełna jeszcze gorącą wodą i kiwającego się wraz z rozkołysanym statkiem, bardzo odległe jest od słów dość głupawej piosenki o marynarzu, co to „w noc się bawi, we dnie w hamaku śpi, tralala”.

Przywlekliśmy się wreszcie do Santos i pierwszy obrazek, jaki nam się rzucił w stęsknione lądu oczy, to była reda zatkana dosłownie czekającymi statkami.

Strajk... Coś, czego w PRL nie było, słowo używane jedynie na nudnych i obowiązkowych dla załóg szkoleniach partyjno-politycznych.

Tak więc stało nas tam, na tej sakramenckiej redzie, chyba coś ze czterdzieści statków rozmaitych bander. Do lądu daleko, motorówki agent nie dostarcza, zresztą na lądzie podobno jakieś rozruchy. Urwać się można z rozpacz. Jeden kaoszczak był zadowolony, bo miał czas na rozmaite zebrania i planowanie czynów z okazji 22 lipca, a także okazję do wytykania szkodliwości kapitalistycznej gospodarki.

Staliśmy tedy na kotwicy na końcu kolejki, daleko od lądu. Jednym słowem, można było, jak to określił kucharz, znieść kwadratowe jajo. Nic dziwnego, że na tej redzie zaczynało co poniektórych szarpać, ale na razie większość jakoś się trzymała czekając na upragniony port. Jedyną pociechą był fakt, że każdego dnia na konto kapłał mizerny „dodatek dewizowy”.

Wszystko jednak ma swój koniec i nasz statek wszedł wreszcie do portu. Wyrwaliśmy się do miasta z pięknymi plażami i najpiękniejszymi na nich dziewczynami. Do miasta pachnącego najlepszą kawą na świecie, gdzie i na brak znacznie mocniejszych trunków nie można było narzekać. Niestety, po trzech, góra czterech dniach nawet najbardziej wstrzemięźliwi i oszczędni (byli tacy, choć trzeba przyznać niewielu) poczuli pustkę w kieszeni. Podrożowało w tym Santosie, czy co? I znowu trzeba była raczej trzymać się statku lub co najwyżej chodzić na długie, piesze spacery.

A kto z marynarzy, prawdziwych marynarzy oczywiście, lubi długie, piesze spacery? No kto?

I wtedy właśnie ni stąd ni zowąd zaczęła się na naszym statku moda na zwierzęta. Nie była to pierwsza statkowa moda, bo ten i ów próbował już wcześniej malować jakieś mniej lub bardziej frywolne obrazki, inny budował modele statków czy samolotów, raz nawet któryś zaczął pisać wiersz, ale przez trzy dni nie udało mu się sklecić dwóch zwrotek. Co tu ukrywać, wszelkie próby zabicia czasu po wachtach kolejno upadały, za to moda na zwierzęta zaczynała zataczać coraz szersze kręgi.

Zacząło się dość niewinnie. Chyba od tego, że bosman przywłókł skądś syjamskiego kota, ognicie rudego. Cieśla pozazdrościł bosmanowi i po dwóch dniach paradował po pokładzie z psem, któremu brakowało tylko jednego ucha i jednego oka, ale za to był niezwykle skomplikowaną mieszanką ras i cieśla – może zresztą nie bez pewnej dozy racji – upierał się, że jest to rasowy pies myśliwski brazylijskich, indiańskich, prekolumbijskich plemion.

W jakiś czas potem ktoś inny kupił czy wycygał gdzieś papugę, z mocnymi brakami wielokolorowego upierzenia, którą



dość szybko nauczył co bardziej kwiecistych wyrazów naszej mowy. Jeszcze inny nabył za krem Nivea i prawie pełną butelkę wody po goleniu marki „Prastara” kanarka, który nie chciał śpiewać, bo jak się okazało przy dokładniejszym badaniu, był po prostu farbowanym, byle jakim ptasim kundlem.

Aniśmy się spostrzegli, jak każdy z załogi zaczął kombinować, czym by tu zaimponować pozostałym.

Rzecz jasna rozpoczęła się też swego rodzaju rywalizacja pomiędzy statkowymi działami. Kucharz zdobył gdzieś parkę – jak twierdził – żółwi i obiecywał ich rychłe rozmnożenie.

Oczywiście maszyna nie chciała pozostać w tyle w tej dość dziwacznej konkurencji. Mieliśmy na stanie raczej mizerną małpkę i dwie białe myszki (jedna szybko uciekła i podobno ukazywała się uczestnikom zakrapianych dyskusji) oraz na dodatek kilka ptaków niewiadomego gatunku. Pokład jednakże był nad nami górą, mieli bowiem i więcej tej zwierzyny, i bardziej oryginalne okazy.

I dopiero w przeddzień wyjścia w morze pękła bomba! Oto bowiem nasz drugi mechanik pojawił się na trapie, prowadząc na smyczy psa nie psa, kota nie kota. Kto żyw wyległ na pokład, a nasz drugi specjalnie powolnym krokiem paradował po stalowych płytach, zagraconych wszelkim możliwym portowym śmieciem.

Dziwne było to coś, co ciągnął na smyczy. Długie na prawie metr, ciemnobrunatne, z czarną kryzą od piersi aż do krzyża, z ogonem pokrytym długim, grzywiastym włosem. Pysk jakiś taki śmieszny, zakończony niby trąbą, spiczaste uszka i małe, jak paciorki, żywe, rozbiegane oczy. Chodziło toto też jakoś dziwnie, tylne łapy stawało normalnie, na poduszkach, jak pies albo kot, ale za to przednie, wykręczone pokrętnie pod siebie. Zupełnie jakby człowiek chodził na wierzchach dłoni.

Pokład wysiadł z kretesem. Wprawdzie jeden z marynarzy zaproponował zrzutkę na niewielkiego krokodyla, ale po pierwsze nie było chętnych, być może z powodu braku funduszy, a po drugie nie było pod ręką żadnego krokodyla na sprzedaż. Tak więc drugi mechanik chodził w pełni chwały jak w tropikalnym słońcu.

• • •

W morze wyszliśmy rankiem następnego dnia i dopiero przy obiedzie dowiedzieliśmy się, że nowy nabytek drugiego nazywa się *Myrmecophaga jubata*, czyli bardziej zrozumiale mrówkojad grzywiasty. Ten okaz drugiego majstra był podobno jeszcze młody i niewyrośnięty, a jakim cudem został nabyty i czy przypadkiem nie zginął z jakiegoś brazylijskiego zoo – pozostawało słodką tajemnicą obecnego właściciela.

Atlantyk znowu okazał się dla nas niezbyt łaskawy i statkiem zaczęło kołysać ostro na boki. Zainteresowanie lądowymi sprawami powoli zaczęło maleć i nawet mrówkojad nie wywoływał już takiego, jak należało, entuzjazmu. Na trzeci jednak dzień dziwaczne brazylijskie bydlę stało się znowu ośrodkiem zainteresowania mesy oficerskiej.

Okazało się bowiem, że mrówkojad nic nie je.

- Albo Euzebiusz nie nawykł do morza i choruje na sztormie - medytował drugi - albo nie odpowiada mu statkowy jadłospis.

- I nic dziwnego - skomentował elektryk - przy naszym kucharzu... Widocznie Euzebiusz ma dobry gust i byle czego nie chce jeść. Mądrzejszy zwierzak od nas. Wiadomo, zgraniczny.

Trzeba w tym miejscu wyjaśnić, że każdy zwierzak na statku miał swoje imię, a kolejne chrzciny były niezawodną okazją do towarzyskiego spotkania. Oczywiście zakrapianego, pod warunkiem, że było czym. Mrówkojad otrzymał imię Euzebiusz, choć, po prawdzie, nie bardzo nawet wiedzieliśmy czy to On czy Ona.

Tymczasem Euzebiusz markotniał coraz bardziej, pił tylko wodę i nic nie chciał zjeść. Dawaliśmy mu i mięso, i jarzyny, i owoce rozmaite. Surowe i gotowane, ale odtrącał każdy - przynajmniej według naszego mniemania - smakołyk swoim długim rykiem i patrzył jakoś tak żałośnie małymi ślepkami. Drugi próbował mu nawet podać trochę alkoholu na pobudzenie apetytu, ale – o zgrozo – pogardził zupełnie niezłym trunkiem, co według zainteresowanych, było oznaką zdecydowanie niepokojącą.

- Jeść rozumiem, można nie chcieć, ale żeby nie wypić... To już koniec Euzebiusza.

- Co tu robić z takim brazylijskim cudakiem na środku Atlantyku? - głowiliśmy się wszyscy, a najbardziej drugi mechanik, który przyznał, że drogo za Euzebiusza zapłacił.

- Chyba zapytam mojej żony - zdecydował podczas któregoś podwieczorku - to madra kobieta...

- No, no... śmiej powątpiewać - wtrącił elektryk - jeśli za ciebie wyszła...

- Nie przerywaj - uciszył go któryś.

- ... skończyła jakieś tam studia, to będzie widzieć, co takie bydlę je - ciągnął niezrażony drugi.

Od ręki ułożono dość długi telegram. Natychmiast został wysłany.

Co żona naszego drugiego pomyślała, otrzymując nagle z odległego morza dość, trzeba przyznać, dziwaczny telegram, pozostanie na zawsze tajemnicą, jednakże, jako dobra marynarska żona, odpowiedziała błyskawicznie.

Nazajutrz rano, akurat w czasie śniadania, radio przyniosło drugiemu telegram.

- Jest wiadomość - oznajmił z uśmiechem.

Czekaliśmy w napięciu. Co też odpowiedziała mądra kobieta, która skończyła jakieś tam studia?

Drugi rzucił okiem na urzędowy blankiet i nagle zaczął gwałtownie czerwienić. Krwisto-czerwona plama wspinała mu się od szyi coraz wyżej, zalewać zaczęła policzki, gruby, mięsisty nos, dość wylupiające oczy i „wysokie” czoło, nieskażone – jak mówił starszy oficer – pospolitym włosem.

Napięcie w mesie wzrosło do zenitu. Czuliśmy, że za chwilę pęknie bomba. Co też było w tej depeszy?

- Co się stało? - nie wytrzymał któryś z nas.

- Jasna cholera - wykrztusił wreszcie drugi - zobaczcie co ona mi napisała - potrząsnął w powietrzu pogniecionym blankietem.

Na białym tle czarne litery układały się we wspinałą w swej prostocie odpowiedź:

MRÓWKOJAD JE MRÓWKI CAŁUJE KAZIA

Ryknęliśmy śmiechem, a drugiego wymiotło z mesy.

• • •

Najgorzej wyszedł na tym mrówkojad. Po prostu zniknął ze statku. Drugi twierdził, że zdechł z głodu. Drugi jednak był raptus i kto tam wie, jak było naprawdę.

A jakie studia ukończyła pani Kazia nikt z nas się nie dowiedział.



Przygody szalonego barona



„Diabeł morski. Przygody mojego życia”,
Felix von Luckner,
wydawnictwo Finna,
seria z kotwiczką, str. 304

Niemiec, baron von Luckner, to jedna z najbarwniejszych postaci pierwszej wojny światowej. Od dzieciństwa pragnął tylko jednego: wyruszyć na morze. Udało mu się, po wielu perypetiach, z porzuceniem domu włącznie. W marynarskim fachu przeszedł wszystkie szczeble kariery. Zaczynał od chłopca okrętowego, a skończył jako dowódca okrętu. I to jakiego! Był to żaglowiec-pułapka, na którym siał postrach na Atlantyku i Pacyfiku. W ten sposób Luckner stał się bodaj ostatnim autentycznym korsarzem w dziejach żeglugi. Wojenne rzemiosło uprawiał w prawdziwie arystokratycznym stylu – pamiętając, aby przy okazji nie skrzywdzić zbyt dużej ilości ludzi. Człowiek honoru w każdym calu, już w III Rzeszy odmówił współpracy z hitlerowcami, co jeszcze zwiększyło jego i tak wielką legendę. Luckner obdarzony był talentem piersarskim, więc jego wspomnienia czyta się jednym tchem. Polecamy książkę naszym Czytelnikom tym bardziej, że została wydana pod naszym patronatem.



„Okrętu” ciąg dalszy



„Rozkaz wyjazdu. Twierdza”,
Lothar-Gunther Buchheim,
wydawnictwo Bellona, str. 334

Ani tej książki, ani jej autora nie trzeba chyba nikomu przedstawiać. Jakiż miłośnik marynistyki nie czytał lub oglądał legendarnego „Okrętu” – niemal dokumentalnej relacji z rejsu U-Bootem podczas drugiej wojny światowej? „Rozkaz wyjazdu” to bezpośrednia kontynuacja tamtej powieści. Dodajmy od razu, równie świetnie napisana i wciskająca w fotel. Książka jest pierwszą z cyklu pięciu powieści wchodzących w skład całości pod tytułem „Twierdza”. Jej wydanie to jeden z lepszych pomysłów Bellony ostatnich lat. Każdy kto jest ciekaw dalszych losów bohaterów „Okrętu”, powinien koniecznie sięgnąć po tę publikację. Nie zawiedzie się.



Legenda głębin



„Ucieczka z głębin. Historia legendarnego okrętu podwodnego i jego walecznej załogi”,
Alex Kershaw,
wydawnictwo Znak, str. 233

Wydawnictwo Znak nie słynie z publikowania książek marynistycznych. Trzeba jednak przyznać, że wydanie „Ucieczki z głębin” to był strzał w dziesiątkę. To jedna z najlepszych prac dotyczących drugiej wojny światowej na Pacyfiku od dłuższego czasu. Opowiada historię amerykańskiego okrętu podwodnego *Tang*, jednej z najskuteczniejszych jednostek bojowych US Navy. W swoim ostatnim patrolu okręt został jednak zatopiony przez własną torpedę. Z *Tanga* uratowało się zaledwie dziewięciu ludzi, w tym dowódca. Opowieść o ich losach, a szczególnie o wydostaniu się z zatopionej jednostki i pobycie w japońskich obozach jenieckich, trzyma w napięciu od pierwszej do ostatniej strony. Dodajmy jeszcze, że pozycja Znaku jest znakomitym uzupełnieniem, wydanej dziewięć lat temu, książki „*Wahoo*”, zawierającej wspomnienia Richarda H. O’Kane, który służył na *Wahoo*, a na *Tangu* był dowódcą.



Skazani na morze



„Statek skazańców. Nieznana historia bitwy o Atlantyk”,
Peter Haining, Klub dla Ciebie
(www.kdc.pl), seria sekrety II wojny światowej, str. 232

Takiej historii nikt by nie wymyślił, bo pisze je zwykle samo życie. Aż trudno uwierzyć, że opisany w książce epizod wydarzył się naprawdę. To chyba pierwsza po polsku publikacja, ukazująca z jakimi problemami borykała się brytyjska flota handlowa podczas drugiej wojny światowej. Autor przedstawia losy jednostki, której załogę stanowili przestępcy z więzienia w Glasgow. Zmuszeni do służby w czasie zaciągu, jakiego nie urządzano w Wielkiej Brytanii od czasów admirała Nelsona. Czytając „Statek skazańców” nie sposób nie zauważyć podobieństwa do słynnego filmu „Parszywa dwunastka”. Ta sama niezwykła fabuła, to samo napięcie. Z tą różnicą, że w przeciwieństwie do filmu, tu jest sama prawda. Palce lizać!

Podwodne tajemnice



„USS Scorpion zatonął. Świat na krawędzi wojny”,
Kenneth Sewell, Jerome Preisler,
wydawnictwo Bellona,
str. 224

To coś dla amatorów sensacji z okresu zimnej wony. W książce ukazane są zmagania atomowych okrętów podwodnych i akcje wywiadów, a to wszystko podlane ostrym sosem głębokiej tajemnicy. Autorzy książki próbują rozwikłać zagadkę zatonięcia, w 1968 roku, amerykańskiego okrętu podwodnego *Scorpion*. Wyniki ich śledztwa okazują się zaskakujące. Jednym z takich, sensacyjnych niemal, wątków jest udział w całej sprawie legendarnego badacza podmorskich głębin i odkrywcy wraków Boba Ballarda. Ale cicho sza! Więcej nie ujawnimy, by nie zepsuć lektury.

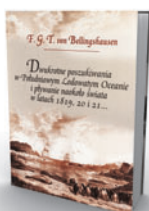
Magiczna Wisła



„Delta Wisły – krajobraz dla konesera”,
Marek Opitz,
Piotr Sosnowski,
www.opitz.pl, str. 155

Nie ma takiej drugiej krainy w Polsce. Żuławy Wiślane to wciąż miejsce nieodkryte, a niezwykle piękne i intrygujące. Ten kto choć raz zawitał w deltę Wisły już o niej nie zapomni. Urokliwy styk morza i wielkiej rzeki, dzika przyroda, zabytki techniki wodnej to wszystko spowodowało, że słusznie kraina ta bywa nazywana Polską Holandią. Także „*Nasze MORZE*” ma swój udział w propagowaniu walorów Żuław, poprzez publikacje, od czasu do czasu, artykułów na „wiślane” tematy. Tym przyjemniej jest nam zaanonsować ukazanie się wyżej wymienionego albumu. Zawiera nastrojowe zdjęcia Żuław, a także rys historyczny tej ziemi okraszony jej archiwalnymi fotografiami i mapami. Album powinien koniecznie stać się częścią biblioteczki każdego szanującego się miłośnika, albo raczej - za tytułem książki - konesera spraw wodnych w Polsce.

Oczyma odkrywcy



„Dwukrotne poszukiwania w Południowym Lodowatym Oceanie i pływanie naokoło świata w latach 1819, 20, 21 ...”,
Fabian Gottlieb Thaddeus
von Bellingshausen,
Instytut Historii Nauki Polskiej
Akademii Nauk, str. 250

Ta publikacja zasługuje na szczególną uwagę. Zawiera pamiętnik rosyjskiego podróżnika Bellingshausena, który jako pierwszy dotarł do kontynentu antarktycznego. To historia odkryć geograficznych widziana oczyma jednego z jej najważniejszych uczestników. Praca godna polecenia także dlatego, że jej tłumaczem jest Stanisław Rakusa-Suszczewski, jeden z najwybitniejszych polskich polarników, założyciel polskiej stacji polarnej na Antarktydzie, człowiek, który wiele z opisywanych przez Bellingshausena miejsc widział na własne oczy. Co ciekawe, kiedy Bellingshausen powrócił do domu po swojej wielkiej podróży, jego rodacy niespecjalnie przejęli się jego odkryciami. Miejmy nadzieję, że polscy miłośnicy spraw polarnych zachowają się inaczej.

Książki za darmo!



„*Nasze MORZE*” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. (58) 307 17 90. Kto pierwszy ten lepszy!

Dzięki uprzejmości wydawnictwa Finna, tym którzy **(ale dopiero 25 marca, od godz. 12!)** skontaktują się z nami przed innymi przekazemy książkę „*Diabeł morski. Przygody mojego życia*” Felixa von Lucknera. Mamy aż 5 egzemplarzy!





Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

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: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

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: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Oplata: _____

Oplata: _____

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: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

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: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Oplata: _____

Oplata: _____



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

W kwietniu w „Naszym MORZU”

Fot. Patrycja Długosz, Mikołaj Westylich



Wolność jest na jachcie

- Z Warszawy dolecieliśmy do pierwszego złapanego „na stopa” jachtu *Soteria*. Skontaktowaliśmy się z kapitanem przez internet z Warszawy. Jacht czekał na południowym wybrzeżu Wielkiej Brytanii. 11 maja 2006 zostaliśmy wcieleni do załogi za wikt i opierunek. Pierwotny plan zakładał tygodniowy rejs, jednak niespodziewanie dla nas samych, pływaliśmy jako załoga na *Soterii* znacznie dłużej. Nie mieliśmy prawie żadnych wydatków, poznaliśmy wspaniałych ludzi, smak żeglowania klasycznym, drewnianym jachtem, z zanikającym powoli ożaglowaniem typu szkuner. A co najważniejsze: rozpoczęliśmy Naszą Podróż!

- Tomasz Falba pisze o Polakach, którzy porzucili dotychczasowe życie i ruszyli dookoła świata jachtostopem.

Spowolnienie pudełek

Rosnące ostatnio stawki frachtowe, przez wielu uważane za niestabilne, też nie oznaczają końca kryzysu na rynku kontenerowców. Jeśli są podnoszone, to „w trybie administracyjnym” (np. przez sztuczne zmniejszanie zdolności przewozowej floty kontenerowców - *laid'up* i *slow steaming* oraz przez porozumienia przewoźników, graniczące ze złą złą rynkową), a nie w oparciu o naturalne, rynkowe siły popytu i podaży.

Do najboleśniej odczuwających kryzys na rynku kontenerowców i żegluga liniowej należą wielcy armatorzy i operatorzy - niemiecki Hapag-Lloyd, światowy lider z siedzibą w Danii - Maersk Line grupy A. P. Moller-Maersk i francuski CMA CGM.

- Piotr B. Stareńczak analizuje rynek kontenerowy.



Fot. ER

Hamburski shipspotting III

Port w Hamburgu jest jednym z największych europejskich hubów kontenerowych, w którym spotykają się małe pojemnikowce dowozowe, kursujące głównie pomiędzy portami Morza Północnego i Bałtyku oraz oceaniczne kolosy łączące Europę głównie ze Stanami Zjednoczonymi, ale i z pozostałymi krajami obu Ameryk i przede wszystkim z Dalekim Wschodem. Tym razem prezentujemy przykłady tej ostatniej grupy - wielkie pojemnikowce pływające w liniowych serwisach międzykontynentalnych. Przy okazji mamy do czynienia z paradą statków zbudowanych przez wielką trójkę stoczni południowo-koreańskich: Samsung, Daewoo i Hyundai.



Xin Los Angeles - długi na niemal 337 m pojemnikowiec post-panamax standardowego projektu Samsung 9500 o ładowności 9572 TEU (4666 TEU w ładowniach, 4906 TEU na pokładzie, w tym 700 pojemników chłodzonych), nośności 111 889 t, wyporności 121 920 t i GT 108 069. Operatorem statku zbudowanego w 2006 roku przez stocznnię Samsung Heavy Industries Co., Ltd. w Geoeje, jest China Shipping Container Lines.



Ten statek jest w Hamburgu u siebie, nie tylko przez port macierzysty, w którym jest zarejestrowany, ale i umiejscowioną w tym mieście siedzibę operatora - bogatego w tradycje armatora Hapag Lloyd. *Dublin Express* to w dzisiejszych czasach jednostka stosunkowo nieduża - „tylko” panamax, o ładowności zaledwie 4115 TEU (1888 w ładowniach, 2423 TEU na pokładzie i aż 1300 przylączy dla kontenerów chłodzonych). Statek o długości 281 m, nośności 54 157 t i GT 46 009 zbudowany został jako *Contship Australis*, w 2002 roku przez południowo-koreańską stocznnię Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. w Geoeje.



Na koniec jeszcze jeden olbrzym chińskiego armatora - tym razem COSCO, czyli China Ocean Shipping (Group) Co. *COSCO America* - uchwycony na zdjęciu we wrześniu 2008 roku, gdy COSCO wciąż samo było jego operatorem. Obecnie statek pływa w czarterze u koreańskiego Hanjin Shipping Co. Ltd. pod nazwą *Hanjin Alexandria*. Jednostka charakteryzuje się długością całkowitą 349,07 m, szerokością 45,60 m, zanurzeniem 14,525 m i wysokością bocznią 27,30 m oraz wypornością 147 723 t, nośnością 109 950 t i GT 114 394. Kontenerowiec o ładowności 10 051 TEU (4876 w ładowniach, 5184 na pokładzie, 800 przylączy dla pojemników chłodzonych) został zbudowany kosztem 127 mln USD w 2008 r. przez stocznnię Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. w Ulsan w 2008 roku.