

STATKIEM PO POLACH

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 7 (55) lipiec 2010
NR INDEKSU 211214



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

**Czy powódź
zaszkodziła Bałtykowi?**



Biegąca po falach



Święci z Kilińskiego

CHEMIA MORZA



9 771732 078056

www.naszemorze.com.pl

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy



Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE

ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

1. Stocznia Gdańsk S.A.
2. Stocznia Gdynia S.A.
3. Stocznia Marynarki Wojennej S.A.
4. Stocznia Północna S.A.
5. Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.
6. Stocznia Wisła Sp. z o.o.
7. Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego S.A.
8. Stocznia Remontowa Nauta S.A.
9. Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia S.A.
10. H.CEGIELSKI - POZNAŃ S.A.
11. Towimor S.A.
12. Hydroster Sp. z o.o.
13. Centrum Techniki Okrętowej SA
14. Fabryka Urządzeń Okrętowych Rumia Sp. z o.o.
15. NYBORG-MAWENT S.A.
16. Morska Obsługa Radiowa Statków
17. Klimor Sp. z o.o.
18. LUBMOR Sp. z o.o.
19. SCANA Zamech Sp. z o.o.
20. Famor S.A.
21. NORD Sp. z o.o.
22. Wartsila Ship Design Poland Sp z o.o.
23. ZinkPower Sp z o.o.
24. Przed. Budowy Urządzeń Chłodniczych S.A.
25. RUBO Sp. z o.o.
26. EURO-CYNK Gdynia Sp. z o.o.
27. NAVIMOR INTERNATIONAL Sp. z o.o.
28. PORTA STYL Sp. z o.o.
29. Zakłady Wielobranżowe Fast Sp. z o.o.
30. Fabryka Mebli Okrętowych FAMOS Sp. z o.o.
31. JEPPESEN Poland
32. Aluship Technology Sp. z o.o.
33. Damen Marine Components Sp. z o.o.
34. DELTAMARIN Sp. z o.o.
35. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
36. Politechnika Gdańska
37. Bank Handlowy w Warszawie Oddz. Bydgoszcz
38. Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów

Biuro FORUM OKRĘTOWEGO
ul. Uphagena 23, 80-237 GDAŃSK
tel.+58 345 82 89, +58 520 70 91-4 fax +58 520 70 90
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl
<http://www.forumokretowe.org.pl>

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 7 (55) 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 redakcjiCzesław 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 Biermdgarski, Jerzy Bitner
Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczek,
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 zamieszczenia kopii materiałów drukowanych w „Naszym Morzu” i „The Maritime Worker” na stronie WWW bez dodatkowego wynagrodzenia.

Nakład 2600 egz.

Zaproszenie dla Holendra...

Lato to czas, gdy rodacy przypominają sobie o polskim morzu i tłumnie ruszają nad Bałtyk. W tym roku nie zraziły ich nawet medialne dywagacje na temat zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem wód Zatoki Gdańskiej po niedawnej powodzi na Wiśle (czy naprawdę jest się czego bać? – pytamy w wywiadzie „Chemia morza” na str. 9). Jak Polska długa i szeroka turyści spakowali walizki, wsiedli do swoich aut, nastawili GPS na Trójmiasto i... rozpoczęli się letni koszmar na drodze.

Na drodze z Gdańska do Warszawy nie da się bezpiecznie nikogo wyprzedzić (no chyba, że pomyka się motocyklem), ponieważ przeciwny pas ruchu bywa na długości wielu kilometrów zajęty przez stojące w korku samochody. Letnia wyprawa krajową „siódemką” to także najlepszy sposób na to, aby nabrać przekonania, że Polską rządzi silne lobby drogowe – kolejowe. Wszelki transport, i towarowy, i pasażerski odbywa się przede wszystkim po drogach, zatłoczonych, rozjeżdżonych przez tiry i znaczących koleinami.

Jadąc do stolicy dwa razy przecinamy Wisłę. Rzut oka na królową polskich rzek za każdym razem potwierdza smutną konstatację, iż od lat widok jest taki sam. Pustka jak okiem sięgnąć. Żadnej żeglugi, żadnej turystyki, zero infrastruktury. Zaniedbana, płytka i nieuregulowana rzeka nadal uniemożliwia każdy rodzaj aktywności, za wyjątkiem... ornitologii.

Gdy patrzyłem w jej kierunku z mostu w Kieźmarku, przypomniało mi się wystąpienie na temat żeglugi śródlądowej jednego z prelegentów podczas konferencji pod nazwą „Morze Bałtyckie, rzeki – szansą rozwoju Polski”, która z okazji 90-lecia powrotu Polski nad Bałtyk, odbyła się w lutym w gmachu Senatu RP. W Polsce mamy ponad 3,6 tys. 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 raza 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.

Ostatnie prace modernizacyjne na Wiśle przeprowadzono w 1948 roku. W 1969 postawiono tamę we Włocławku i... od tamtej pory nic się nie dzieje. A powinno się dziać, wzdłuż biegu rzeki powinna rozwijać się turystyka wodna (żeglugę turystyczną prowadzi tylko jedna firma, założona przez przedsiębiorcę – pioniera z Jaworzna!) i transport towarowy. Po-



mogłoby to także naszym stoczniom rzeczonym, z których ta w Płocku - najbardziej znana - żyje tylko dzięki temu, że produkuje kadłuby dla stoczni w Holandii (piszemy o tym w wywiadzie „Trzy problemy za jednym zamachem” na str. 30).

Pozostaje mieć nadzieję, że zadeklarowane niedawno działania pozarządowej Komisji Morskiej i Rzeczej, która chce wymóc opracowanie i wdrożenie Programu Rozwoju Gospodarki Morskiej, powiązanego ściśle z sektorami gospodarki wodnej (żegluga śródlądowa, ochroną przeciwpowodziową i sanitarną oraz turystyką), a także sektorami energetycznymi, stoczniowymi, rybołówstwem i szkolnictwem, nie skończą się tym, co zwykle, czyli niczym.

Jeżeli jednak tak się stanie, to chyba naprawdę jedynym sposobem na to, aby coś wreszcie ruszyło do przodu, będzie sprowadzenie nad polską rzekę (i do polskiego parlamentu) Holendrów. Pięć wieków temu na Żuławach pokazali nam, co potrafią.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Zaproszenie dla Holendra... str. 3

AKTUALNOŚCI

Nowy dowódca MWRP str. 5
 Odszedł prawdziwy marynarz str. 5

MORSKIE GŁOSY

Korzyść czy fanaberia str. 6

WYDARZENIA

Chemia morza str. 9
 Pierwsze koty za płoty str. 13
 Biegąca po falach str. 16
 Nowe patrolowce Straży Granicznej str. 19
 Gdynia emigrantom str. 20
 Więcej dorsza w Bałtyku str. 22

MORZE WYPRAW

Statkiem po polach str. 24



Biegąca po falach

Running on Waves ma 64 m długości całkowitej, 9,5 m szerokości i zaledwie 3,2 m zanurzenia. Ma trzy wysokie na 40 metrów maszty i ożaglowanie typu barkentyna (takie samo, jakie jest zainstalowane np. na mniejszych od niego polskich żaglowcach *Iskra II* czy *Pogoria*), o powierzchni 1120 m².



Statkiem po polach

Po zacumowaniu załoga uderza w gong i obsługa pochylni uruchamia napędzany wodą mechanizm. Wózek ze statkiem rusza pod górę albo w dół, ciągnięty stalowymi linami, po szynach. Po pokonaniu wyniosłości, wózek znowu wjeżdża do wody, załoga odcumowuje statek i spokojnie rusza dalej. Cała operacja zajmuje około dwudziestu minut...

BRANŻA ŚRÓDLĄDOWA

Trzy problemy za jednym zamachem str. 30

MORSKIE SPRAWY

Para w gwizdek str. 33

IMPREZY MORSKIE

Morze bliżej Kremla... str. 36

MORSKI ŚWIAT

Storpedowana! str. 37

MORZE HISTORII

Święci z *Kilińskiego* str. 42

MORSKIE SKARBY

Afrykański prezent str. 47

MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska Darłowo str. 48

WSPOMNIENIE „MORZA”

Kobieta ryby odstrasza str. 50

POCZTÓWKA Z MORZA

Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej str. 52

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 60

MORZE TAJEMNIC

Gdzie Noe osiadł? str. 62

MORZE OPOWIADAŃ

Szczęściarz Józku str. 66

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 69

MORZE GOSPODARKI

120 kontra 168 str. 71

30

Trzy problemy za jednym zamachem

- Branża śródlądowa miałaby wielkie możliwości, gdybyśmy w Polsce rozwijali żeglugę śródlądową. Nie mamy autostrad, dobrych dróg, ale transportujemy tymi ledwo zipięciami szosami ciężkie elementy. A przecież wszelkie wskaźniki: opłacalności, zużycia paliwa, itd. przemawiają za transportem rzeczonym – mówi Andrzej Suchecki, prezes Stoczni Rzecznej Centrum w Płocku.

A w dodatku str. 77

THE MARITIME WORKER
czasopismo marynarzy, stoczniowców, portowców

Ważny rok 2010 str. 4

Polska Żegluga Morska w czasach kryzysu str. 7

Ubezpieczenia armatorskie - P&I, cz. 1 str. 10

Koniec „domów marynarza”?... str. 13

Dlaczego nie odbija się statków zajętych przez somalijskich piratów? str. 15

III pakiet morski cz. 1 str. 18

Zdjęcie na okładce:

Mierzeja Wiślana i Zalew Wiślany.
 Fot. Kacper Kowalski / KFP

Nowy dowódca MWRP

Admirał floty Tomasz Mathea został nowym dowódcą Marynarki Wojennej RP. Marynarze wiążą z tą nominacją wiele nadziei.

Fot. Maciej Nęczyński



Minister obrony narodowej Bogdan Klich z nowym dowódcą MW, admirałem floty Tomaszem Matheą.

Poprzedni szef polskiej floty Andrzej Karweta zginął 10 kwietnia br. w katastrofie smoleńskiej. Nowy - objął stanowisko 25 czerwca. Tomasz Mathea ma 55 lat i pochodzi z Warszawy. Tam też pracował przez ostatnie kilka lat jako zastępca szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Warszawskie „otraskanie” to jeden z najważniejszych atutów nowego dowódcy Marynarki Wojennej RP. W najbliższym czasie, przed polską flotą wojenną stoją bodaj najtrudniejsze w jej powojennej historii wyzwania. Kurczący się stan posiadania wymaga podjęcia wielu ważnych decyzji, m.in. zakupu nowych okrętów podwodnych, które zapaść mają właśnie w Warszawie.

Ale to nie jedyna zaleta Mathei. Admirał zna polską MW jak mało kto. Przeszedł przez niemal wszystkie szczeble wojskowej kariery, poznał różne aspekty funkcjonowania polskiej floty wojennej. Służył m.in. na okrętach podwodnych, dowodził ich Dywizjonem. Był także zastępcą dowódcy 3 Flotyli Okrętów w Gdyni, dowódcą 9 Flotyli Obrony Wybrzeża w Helu, szefem szkolenia morskiego i logistyki MW. Studiował w wojskowych uczelniach nie tylko w Polsce, ale i w byłym Związku Radzieckim, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych.

Nic zatem dziwnego, że wszyscy z którymi rozmawialiśmy, wyrażali zadowolenie z tej nominacji. On sam pozostał skromny.

- Dla każdego, kto przywdział marynarski mundur nominacja na dowódcę Marynarki Wojennej jest przedmiotem najskrytszych marzeń, ambicji i zwieńczeniem zawodowej kariery - powiedział po przyjęciu nominacji. - Dołożę wszelkich starań, aby Marynarka Wojenna RP znalazła należne jej miejsce w rodzinie rodzajów sił zbrojnych.

Odszedł prawdziwy marynarz

24 czerwca na wieczną wachtę odszedł kapitan żeglugi wielkiej Leszek Wiktorowicz. Był jedną z najbarwniejszych postaci polskiego środowiska morskiego.

- Prawdziwy marynarz - wspomina zmarłego jeden z jego bliskich znajomych, prof. Mirosław Jurdziński z Akademii Morskiej w Gdyni. - Żadne inne określenie chyba do niego nie pasuje tak bardzo, jak właśnie to.

Kapitan Wiktorowicz miał 73 lata. Wydarzeniami z jego życia można obdzielić kilka biografii. Pochodził z Małopolski. Na Wybrzeżu znalazł się jako piętnastolatek. Ukończył najpierw Technikum Przemysłu Okrętowego, a potem Państwową Szkołę Morską (dzisiaj Akademia Morska w Gdyni). Początkowo związany był z *Darem Pomorza*, potem pływał na statkach handlowych Polskiej Żeglugi Morskiej. W 1981 roku objął dowództwo nowego żaglowca szkolnego *Dar Młodzieży*. Jego komendantem był przez 25 lat, wychowując wiele pokoleń polskich oficerów i kapitanów floty handlowej.

Ci co znali kapitana Wiktorowicza, wiedzieli, że był człowiekiem wielkiej fantazji, podbudowanej jednak ogromnym

doświadczeniem i wiedzą na temat morza. Zastąpił brawurowym wejściem pod żaglami do portu w Sydney. To był żeglarski majstersztyk. Legenda głosi, że kiedy australijski pilot portowy zobaczył, co zrobił Wiktorowicz, powiedział: „Teraz już mogę iść na emeryturę”.

Kapitan Wiktorowicz miał na swoim koncie podróż dookoła świata i pokonanie Przylądka Horn.

- W momencie, kiedy go mijaliśmy, na chwilę wyszło słońce i zobaczyliśmy legendarną skałę w całej okazałości. Wszyscy obecni na *Darze* wylegli na pokład. Korzystając z okazji, wspólnie z moim ówczesnym drugim oficerem Czesławem Dyrzem, wyrzuciliśmy w morze białe, mundurowe buty należące do komendanta angielskiego żaglowca *Young Endeavour* Chrisa Blake'a. Poprosił nas o to w czasie jednego ze spotkań w Sydney. Blake nie był jeszcze na Hornie, a w ten sposób chciał nam zjednać los - wspominał po latach, niżej podpisanemu reporterowi „*Naszego MORZA*”



Fot. Czesław Romanowski

Opr. Tomasz Falba

Czy żaglowce szkolne wciąż mają rację bytu?

Korzyść czy fanaberia

Zaczął się od listu do redakcji. Kapitan Mirosław Peszkowski pytał w nim, czy żaglowce szkolne są potrzebne (NM 02/2010)? Ten krótki list wywołał odzew – polemikę Krzysztofa Michnała „Kiedy statki były z drewna, a ludzie z żelaza”, którą zamieściliśmy w kwietniowym numerze. Dzisiaj wracamy do tego, od którego się zaczęło. Prezentujemy punkt widzenia człowieka oddanego morzu i żaglom, który uważa, że „są w życiu rzeczy bezcenne, sprawa wychowania morskiego do nich bezwzględnie należy...”. To również zaproszenie do dyskusji. Czekamy na Państwa opinie.

Dar Młodzieży – wieje dziewczątka w Skagerraku.

Zaczął się od nieistniejącego już, przepięknego szkunera o nazwie, nomen omen, *Zew Morza*, na rejs którym zakwalifikowałem się w wieku lat siedemnastu, poprzez słynną ówczesnie placówkę dydaktyczną, Pałac Młodzieży w Warszawie i gdzie podjąłem decyzję o wyborze „drogi życiowej”. Dwa lata później była już „kandydatka” na *Darze Pomorza*... Można powiedzieć, że tego, co opisuję poniżej, doświadczyłem „na własnej skórze”. Co więcej, uważam, że we współczesnym świecie żaglowce nabierają coraz większego znaczenia.

Dusza żaglowca

Zacznijmy od oczywistego faktu natury, powiedzmy, „marketingowej”, czyli odpowiedzi na pytanie „czy istnieje zapotrzebowanie na tego typu szkolenie?”. Odpowiedź można pytać. Skąd biorą się załogi żaglowców obecnie płynących? Załoga stanowi „duszę” każdego żaglowca, jest racją jego istnienia, bo gdyby nie było chętnych, niszczałyby „na sznurkach”...

Pojawiają się czasem głosy oskarżające system szkolenia pod żaglami przy-



Rejs Pogoria z wychowankami domów dziecka.



szyłych oficerów floty handlowej i wojennej: „...po co uczyć się powożenia kolaską, by uzyskać prawo jazdy na nowoczesne samochody...”. Ludzie zaś podejmujący takie wyzwanie w załogach „skrzydlatych statków”, słyszą, że są to „niepotrzebne fanaberie”, „kaprys tych, co nie wiedzą co zrobić z pieniędzmi”, czy też „niepotrzebne narażanie życia i zdrowia”.

Oczywiście inną sprawą są załogi „przymusowo zamustrowane”, czyli te, których udział w szkoleniu na żaglowcu jest częścią programu studiów, czy też programu oświatowego, socjalnego, „propagandowego”.

Przytoczone argumenty przeciwników szkolenia pod żaglami nabierają wagi. Szczególnie, jeżeli chodzi o sumy pieniędzy potrzebnych na te „fanaberie”. Ale ciekawe, że po takich rejsach daje się zauważyć opalone, osmagane wiatrem twarze, pewność siebie i przejęcie minionym rejsem...

Będąc wiele lat kapitanem na różnych żaglowcach, miałem wielokrotnie okazję obserwować takie załogi. Jakże często zwracano się do mnie o wejście do portu przeznaczenia z paradą rejową. Tak było choćby w czerwcu 2005 roku na zakończenie rejsu na *Pogorii*, przy wejściu do Gdyni z podopiecznymi domów dziecka, czy *Daru Młodzieży* do Antwerpii w kwietniu 2008 r., ze studentami Hogere Zeewartschool of Antwerp, po ich trzytygodniowym rejsie szkoleniowym w ramach programu studiów. Chętnie udzielałem tych zezwoleń, realizowanych potem przez załogę szkolną i kadrę statkową, z zachowaniem wszelkich procedur bezpieczeństwa. Również w wypadku „podwójnej” takiej parady w rejsie *Daru Młodzieży* z Zespołami Szkół Morskich ze Świnoujścia i z Gdańska, gdy w maju 2008 r. nastąpiło wejście najpierw do Świnoujścia, gdzie zmustrowali uczniowie z tego miasta, a potem do Gdyni, gdzie „schodził” z kolei Gdańsk. Trzeba było widzieć dumę i zadowolenie tych wszystkich młodych ludzi!

Mogę z całą odpowiedzialnością zaryzykować twierdzenie, że młodzież biorąca udział w takich „narzuconych” programach szkolenia pod żaglami, już po kilku dniach pływania, daleka jest od oceniania ich jako „fanaberii” wychowawców, władz szkolnych, czy organizacyjnych.

Wysiłek zbiorowy

Wielu wydaje się, że istotą szkolenia „pod żaglami” jest przygotowanie do za-

wodu. Lata praktyki utwierdzają mnie jednak coraz bardziej w przekonaniu, że nie tylko. Sens takiego szkolenia jest bardziej złożony, wymierny, jeżeli chodzi o zachowanie społeczne ludzi, którzy w nim uczestniczyli. Na ich zachowanie mają wpływ przede wszystkim warunki zewnętrzne, uwarunkowania „socjalne”, a także programy wychowawcze czy resocjalizacyjne, nie związane z lądowym szkolnictwem morskim.

Jak nigdzie indziej, jednostka staje tu przed zadaniami, które muszą zostać podjęte natychmiast. Konieczne jest przezwyciężenie własnych słabości, umiejętność pracy w zespole, a jednocześnie zadbanie o własne bezpieczeństwo. Pracując kilka pięter nad pokładem, na rei, trzeba dostosować się do grupy (nie da się zwinąć kilkudziesięciu, lub kilkuset metrów kwadratowych płótna samemu) i uważać na przestrzeganie zasady „jedna ręka dla siebie, jedna dla statku”, czyli aby nie odpaść, mieć zawsze „trzy punkty zaczepienia”. Tutaj jak nigdzie, rzucają się w oczy „najsłabsze ogniwa”, opadają maski i ujawniają się cechy charakteru, o które nikt by się wcześniej nie podejrzewał.

Każda fuszerka jest bezlitośnie obnażona nie przez innych, ale przez naturę, o której istnieniu pierwszy dowiaduje się sam „winowajca”. Bywa, że nagle trzeba się czegoś szybko nauczyć, parę własnych przyzwyczajzeń zmienić i poszukać dróg wiodących do poczucia przynależności do załogi statku.

Takie wyzwania zmieniają człowieka. Inaczej na żaglowcu postrzegana jest konieczność istnienia przełożonych i sens dokładnego wypełniania poleceń. Doceń się u przełożonych doświadczenie, umiejętność przewidywania i rady, których udzielają. Owiana legendą dyscyplina i barwne tradycje, mają swoją rację w logicznych konsekwencjach wynikających z żeglugi, przy nieustannej trosce o bezpieczeństwo statku i ludzi. W sposób naturalny zwiększa się odporność na stresy, wytrzymałość i sprawność fizyczna. A każdy przyzna, że są to cechy jakże pożądane w każdej dziedzinie życia. Ich istnienie i rozwój u podopiecznych jest marzeniem każdego pedagoga, wychowawcy czy instruktora!

Mogłoby się wydawać, że chodzi tu o wychowanie „automatów”, ludzi wtłoczonych w ramy norm społecznych, przepisów i regulacji. Nic bardziej mylnego! W grę wchodzi świadome podporządkowanie się regułom gry, aby sprostać potężde „Matki Natury”, wyzwaniom co-



Fot. Czesław Romanowski

Dar Młodzieży z młodzieżą na rejach na Tall Ship's w Gdyni.

dziennych obowiązków, które prowadzą do ciągłej czujności i odpowiedzialności za siebie i innych. Wyzwalają potrzebę przydatności, rozwój spostrzegawczości i wrażliwości na potrzeby człowieka obok. Tak jak w czasach prehistorycznych, kiedy przetrwanie było jedynym celem naszych przodków łączących się w grupy, jednostki słabsze są „podciągane” do poziomu większości, aby nie było słabych punktów w walce z żywiołem.

Tego typu zachowania, szczególnie widoczne są na dużym żaglowcu, w dużej grupie, często nie znających się wcześniej ludzi, z których każdy jest w jakiś sposób potrzebny do wykonania zadania, jakim jest „przeplnięcie z punktu A do punktu B”. Wysiłek zbiorowy nabiera wymiaru niespotykanego często w codziennym życiu i jak nigdzie, staje się niekwestionowaną koniecznością. Oraz źródłem indywidualnej satysfakcji, bowiem każda decyzja, czy akcja przynosi natychmiastowe efekty, można rzec, jest weryfikowana na bieżąco. Niejednokrotnie obserwowałem ludzi, którzy „żyli swoim życiem poza grupą”, a nagle okazali się potrzebni i sami zmieniali opinię o sobie, stawali się „jednostkami społecznymi”.

Tu nabiera znaczenia świadomość, że ponieważ od indywidualnej decyzji tyle zależy, można spodziewać się, że błąd w ocenie sytuacji natychmiast przełoży się na realne niebezpieczeństwo grożące wszystkim. Tym bardziej wzrasta znaczenie autorytetów, fachowców i ludzi, któ-

rzy potrafią się do błędu przyznać, aby nie spowodować pogorszenia sytuacji. Pokazuje to potrzebę istnienia takich aurytetyw, doświadczenia i mądrości w codziennym życiu...

Korzyści szkolenia pod żaglami

Powyższe dywagacje mógłbym poprzeć wieloma przykładami z „życia pokładowego”, ale największe znaczenie ma fakt, że wielu ludzi, którzy czasem z przypadku, czasem z obowiązku, choć raz byli na pokładzie żaglowca, wracają. Czasem jedynie po to, żeby odwiedzić statek, czy ludzi na nim pracujących, ale zawsze pełni pozytywnych wspomnień i satysfakcji, że brali w tym udział. Na *Pogorii* istnieje tradycja, że przy pożegnaniu każdej załogi, zaprasza się wszystkich do odwiedzania



Dar Pomorza w 1972 r.

statku upewniając, iż zawsze mogą liczyć na wejście na pokład.

Trudno o bilans korzyści „szkolenia pod żaglami”. Koszty są przeliczalne i czasami powodują „zjeżenie się czupryn” na głowach finansistów. Zaś korzyści...

Między I a II Wojną Światową, świeżo odrodzone państwo polskie uchwaliło, iż priorytetem, poza zagadnieniami rozwoju armii i przemysłu, dziś powiedzielibyśmy obronnego, są również sprawy rozwoju szkolnictwa, edukacji powszechnej i wychowania obywatelskiego. Mimo braku tradycji, już wtedy dostrzeżono zalety „szkolenia pod żaglami” i już wtedy pojawiły się żaglowce pod biało-czerwoną banderą. Nie były to korzyści przeliczalne i natychmiastowe. Ale do dziś czcimy pamięć pokolenia Kolumbów, którzy są niebawym przykładem poświęcenia obywatelskiego, patriotycznego, które było „lawą”, składnikiem podstawowym organizacji największego państwa podziemnego i ruchu oporu w Europie tamtego czasu i wielu lat potem, w czasach „kwitnącej komuny”. Może nie chodzi w tej chwili o wychowanie pokoleń walczących w ruchu oporu, ale zawsze chodzi o wychowanie ludzi świadomych, odpowiedzialnych i z respektem podchodzących do innych i do siebie...

Bardzo żałuję, ale nie wystarczyło miejsca na bardziej szczegółowe opisy konkretnych mechanizmów wychowawczych na pokładzie żaglowca, oczekiwań i efektów pracy - myślę, że za jakiś czas napiszę i o tym. Mamy wspaniałą młodzież, warto poświęcić im trochę czasu i... pieniędzy!

Tekst ten poświęcam pamięci Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej Pawła Morzyckiego, który w latach 80. ubiegłego wieku na maleńkim jachcie Boruta poprowadził rejs do obu Ameryk, członka Sail Training Association Poland, nieustrzonego orędownika idei szkolenia pod żaglami, wieloletniego redaktora „Żagli”, mojego serdecznego Kolegi i Przyjaciela, który odszedł na wieczną wachtę 4 marca tego roku, w czasie powstawania tego artykułu.

**Mirosław Peszkowski,
komendant Daru Młodzieży
w sezonie 2008**

W morzu, 17 marca 2010 roku

i

Autor - nazywany przez rodzinę „ofiarą literatury marynistycznej” - żeglarz (patent j. kpt. ż. w. w wieku 23 lat), instruktor żeglarstwa, szkolił młodzież od wielu lat. Ukończył WSM w Gdyni, dyplom kpt. ż. w. zdobył w 1992 r. Prowadził statki wszelkiego rodzaju, drobnicowce, masowce, chemikaliowce, aż po potężne kontenerowce, na których pływa do dzisiaj. W czasie urlopu wybiera jachty i miłość największą - żaglowce, m.in. *Zawiszę Czarnego, Pogorię*, był też komendantem *Daru Młodzieży*. Związany z ruchem szantowym, autor wielu znanych piosenek morskich (dwie płyty „Fregata z Packet Line” i „Pestka”).

Jurek Rusin „Mały” nie żyje

Pogrążeni w żalu żeglarze z Klubu Morskiego TRAMP z Mielnie informują, że 28 maja na wieczną wachtę odszedł nasz wspaniały przyjaciel i żeglarz - **Jurek Rusin**. Ponad pół wieku był związany z żeglarstwem. Przepłynął kilkadziesiąt tysięcy mil morskich, głównie na *Wojewodzie Koszalińskim*. Wcześniej był wielokrotnym reprezentantem Polski w podnoszeniu ciężarów w wadze ciężkiej.

W klubie nadano mu pseudonim „Mały”, choć do ułomków trudno byłoby

go zaliczyć. Wielką pasją Jurka było szkolenie innych. Był przy tym cierpliwy, wyrozumiały i życzliwy. A podczas spotkań żeglarskich zadziwiał, wykonując operowe arie.

Każdy żeglarz może pozazdrościć „Małemu”, albowiem zmarł na jachcie podczas rejsu morskiego, który prowadził jako kapitan. Niestety, nie mogą zrealizować klubowe żeglarskie plany długich rejsów po ciepłych wodach. Bo, bez Ciebie to już nie to samo... Żegluj

Przyjacielu po nowych, niebiańskich akwenach. Ahoj!

Pogrążeni w żalu z powodu wielkiej straty w środowisku żeglarskim składamy wyrazy współczucia żonie Halinie i całej Rodzinie.

**W imieniu żeglarzy
wiceprezes Koszalińskiego
Okręgowego Związku Żeglarskiego
kpt. Jerzy Borowski**

Ujście Wisły.

Fot. Sebastian Eljasz / KFP

Chemia morza

O tym czy powódź zaszkodziła polskiemu morzu, o zanieczyszczeniach Bałtyku i energii z glonów z prof. Grażyną Kowalewską, kierownikiem Pracowni Chemicznych Zanieczyszczeń Morza Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie rozmawia Tomasz Falba

- Czy jesteśmy w stanie określić, ile wody powodziowej spłynęło z Wisły do Morza Bałtyckiego?

- Zajmują się tym służby hydrologiczne w innych instytucjach. Można jednak szacunkowo powiedzieć, że średnio na rok Wisła wlewa do Bałtyku około 39 km sześciennych wody. Średnio miesięcznie stanowi to zaledwie około jeden procent objętości wody w Zatoce Gdańskiej.

- To niewiele.

- Tak i warto o tym pamiętać mówiąc o skutkach tegorocznej powodzi dla morza, bo nie zwiększyła ona jakoś zasadniczo tej wielkości.

Fot. Tomasz Falba

- Czy ta woda jest groźna dla morza i ludzi? Przez cały czas powodzi otrzymywaliśmy w tej sprawie sprzeczne komunikaty. Z jednej strony wiemy, że woda powodziowa przeszła przez szamba, cmentarze, wysypiska śmieci, niosła też padłe zwierzęta. Z drugiej przekonywano nas, że woda sama się oczyści.

- Sprawa jest bardzo złożona. Nie chciałabym ani nikogo straszyć, ani nadmiernie tryskać optymizmem. W wodzie powodziowej znalazły się zapewne zanieczyszczenia chemiczne, bakterie i wirusy, a także zawiesina, która jest potocznie identyfikowana z zabrudzeniem wody. Do tego należy dodać jakieś większe śmieci. Na pewno, jeśli to wszystko dostaje się do morza, to może chwilowo zwiększyć jego zanieczyszczenie. Ale z drugiej strony, nie są to ilości, z którymi morze nie umie sobie poradzić. Co nie znaczy, że poradzi sobie ze wszystkim, bo niektóre szkodliwe związki organiczne czy metale ciężkie opadną na dno wraz z zawiesiną i pozostaną tam na długo. Ale w przypadku Zatoki Gdańskiej najwięcej

ich gromadzi się w Głębi Gdańskiej (obszar Bałtyku na północ od Zatoki Gdańskiej, o głębokości maksymalnej 118 metrów – red.), która jest daleko od brzegu i bezpośrednio nie zagraża ludziom. A w każdym razie nie trójmiejskim plażom.

- To co pani mówi brzmi uspokojać.

- Nie chcę przez to powiedzieć, że w ogóle nie ma problemu. Tak bym nie chciała być zrozumiana. Zwracam tylko uwagę, że Wisła brudzi Bałtyk nie tylko w czasie powodzi, ale przez cały rok. I nie budzi to jakoś sensacji. Włanie się wód powodziowych z Wisły do Bałtyku, w dłuższej perspektywie, nie ma dla niego większego znaczenia jeżeli chodzi o zanieczyszczenia.

- A co z glonami? Czy włanie się zanieczyszczonych wód powodziowych nie spowoduje ich rozrostu, a w efekcie np. zamknięcia plaż?

- W określonych warunkach, np. przy długo utrzymującej się wysokiej temperaturze, jest to oczywiście możliwe. Część glonów może zostać wyrzucona na plażę. Może dojść do zakwitnięcia wody, poja-

wią się cyjanobakterie, bardziej znane pod nazwą sinic. I będziemy mieli rzeczywiście kłopot. Ale mamy go co roku, bo co roku zdarza się zamykanie plaż z powodu np. sinic. I nie ma to nic wspólnego z powodzią.

- Czyli jak zwykle zapraszamy letników nad polskie morze?

- Oczywiście. Z niektórych badań wynika, że pod pewnymi względami, Bałtyk jest czystszy niż np. Morze Północne czy nawet Śródziemne.

- To zaskakujące, bo przynajmniej w powszechnej świadomości, polskie morze jest bardzo brudne.

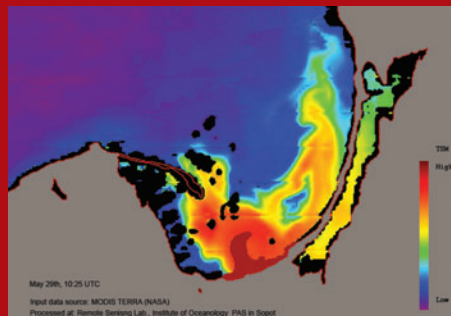
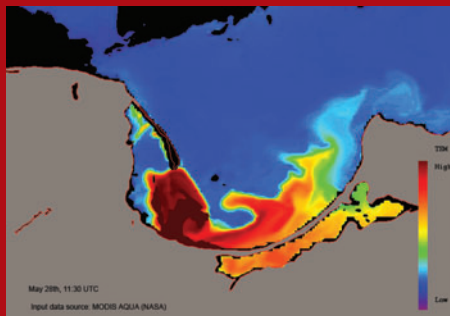
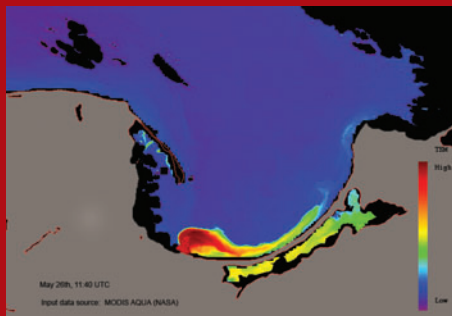
- Bałtyk mógłby być czystszy. Ale nie jest z nim aż tak tragicznie jak mogłoby się wydawać.

- To skąd ten zły PR?

- Ludzie przychodzą na plażę, widzą leżące glony i mówią, że jest brudno. A przecież to nie są żadne zanieczyszczenia, tylko rośliny wyrzucone na brzeg. Widzą mętną wodę i reagują tak samo, a tymczasem to tylko drobiny piasku i gliny wirujące w wodzie, całkowicie naturalne.



Ilustr. dzięki uprzejmości dr Mirosława Dareckiego z Instytutu Oceanologii PAN w Sopotie



Przestrzenny rozkład ilości zawiesiny, wyliczony w pracowni Teledetekcji Morza Instytutu Oceanologii PAN w Sopotie, na podstawie danych satelitarnych MODIS Aqua i Terra dla 26, 28 i 29 maja 2010 r. Poszczególne kolory na skali z prawej strony każdego rysunku, obrazują ilość zawiesiny w przypowierzchniowej warstwie wody (czerwony - bardzo wysoka koncentracja, niebieski - mała koncentracja).

- Wielu ludzi woli jednak jechać na wakacje nad Adriatyk.

- Adriatyk był zawsze najbardziej czystą częścią Morza Śródziemnego. Wiele tamtejszych kąpielisk, choć nie wszystkie, jest co roku nagradzanych Błękitną Flagą, prestiżowym wyróżnieniem przyznawanym najczystszyemu plażom. W tym roku także nad czternastoma plażami nad polskim Bałtykiem powiewać będzie Błękitna Flagą. Moi znajomi Holendrzy mówią, że mamy czyste plaże. W porównaniu z nimi rzeczywiście jesteśmy w dużo lepszej sytuacji.

- Kto jest największym trucicielem polskiej części Bałtyku?

- W tej sprawie wszyscy powinniśmy uderzyć się w piersi.

- Pani profesor też?

- Oczywiście. Jeżdżąc np. samochodem wypuszczam do powietrza szereg związków, które z deszczem splukiwane są do morza i je zanieczyszczają. Tak samo robimy, gdy ogrzewamy domy, szczególnie nie pilnując, aby węgiel czy gaz spalał się całkowicie, czy nawet paląc papierosy (ja nie palę). Każdy szko-

dzi na swoją miarę. I żadne przepisy tego nie zmieniają. Potrzebna jest edukacja.

- Czy bałtycka woda może być groźna dla zdrowia? Nawet jeśli normy dopuszczają w jakimś miejscu kąpiel, to czy robiąc to nie ryzykujemy, że w przyszłości zachorujemy np. na raka? Pomorze jest w czołówce polskich regionów zachorowalności na tę chorobę. Nikt nie wie dlaczego.

- Nie sądzę, aby na tę statystykę wpływ miał Bałtyk. Kąpiel w nim to takie samo zagrożenie jak chodzenie po świeżym powietrzu czy picie wody z kranu. Miedzi w wodzie z kranu jest 40 miligramów na litr, a w wodzie morskiej 0,7. Nasze badania wykazały, że 50 procent węglowodorów aromatycznych (wydzielają się one m.in. w trakcie niepełnego spalania wszystkich paliw, są także obecne w spalinach samochodowych i dymie papierosowym – red.) znajdujących się w osadach Głębi Gdańskiej pochodzi z Wisły, a około 20 procent trafia tam tylko z aglomeracji trójmiejskiej drogą powietrzną.

- Jak zatem powinniśmy chronić Bałtyk, jeśli wszyscy przykładamy rękę do jego zanieczyszczenia?

- Nie wylewajmy do morza (i w ogóle do żadnej wody) szkodliwych substancji, nie myjmy w nim samochodów, nie wyrzucamy śmieci. To ogólnie wiadomo. Ale nie niszczy też roślinności przybrzeżnej. Stanowi dla morza naturalny filtr.

- Ale w takim razie czy czyszczenie brzegów z glonów, walka z sinicami to nie jest zbytnia ingerencja w ekosystem morski?

- Są takie teorie. Ekolodzy twierdzą, że kiedy się zostawi morze samemu sobie, ono się też samo oczyści. Ale ekosystem może dojść do równowagi tylko pod warunkiem, że jest układem zamkniętym, tymczasem nie jest, bo człowiek ciągle go zaburza, ingeruje w niego. Nawet uchodzący za najbardziej wymagających ekolodzy skandynawscy, zgadzają się, że nie tylko trzeba odciąć dopływ substancji odżywczych (nieorganicznych i organicznych nawozów) do morza, ale dobrze jest oczyszczać go z glonów. Z tym, że nie chodzi tu o koszenie pod-



Ujście Wisły, koniec maja 2010 r. - do Bałtyku trafia zanieczyszczona woda powodziowa.

morskich łąk, tylko zbieranie martwych roślin przyniesionych przez fale na plażę.

- Z niektórych badań, prowadzonych także przez Instytut Oceanologii PAN w Sopocie, wynika, że polski Bałtyk wraz z upływem lat, staje się nie coraz brudniejszy, ale przeciwnie, coraz czystszy. Podróżnik Marek Kamiński, który ostatnio dwukrotnie spłynął Wisłą kajakiem, pił z niej wodę delikatnie tylko ją filtrując. I nic mu nie było. To zdumiewające biorąc pod uwagę potoczne opinie na temat jakości wody w tych zbiornikach.

- Jeszcze kilkadziesiąt lat temu woda spływająca do Bałtyku była zdecydowanie gorszej jakości. Zanieczyszczali ją choćby rolnicy, którzy w czasach gospodarki socjalistycznej musieli wykupywać przydziały nawozów sztucznych i używać ich do upraw. Z pól zaś wszystko to trafiło do wód. Obecnie sytuacja się poprawiła. Powstają oczyszczalnie ścieków. Dobrego efektu nie da się jednak osiągnąć w ciągu krótkiego okresu, nawet kilkuletniego. Potrzebna jest świadomość ekologiczna. Nie można przecież przy każdym obywatelu RP postawić policjanta. Jeśli chcemy mieć czyste środowisko musimy sami o nie dbać na każdym kroku. Suma tych małych działań złoży się w końcu na wielki wynik.

- A co z bałtyckimi rybami? Niektórzy twierdzą, że to w ich organizmach odkładają się zanieczyszczenia, dlatego ich jedzenie szkodzi zdrowiu. Lepsza ma być choćby azjatycka panga.

- To prawda, że toksyny odkładają się w ciałach ryb, szczególnie w ich wątrobach i tłuszczu. Jedzenia niektórych bym nie polecała. Babka bycza na przykład, żywi się omułkami, w których ciałach odkładają się metale ciężkie. Ale jeśli chodzi o bałtyckie ryby z otwartego morza to nie są szkodliwe dla ludzi. Azjatyckie ryby mogą być pod tym względem o wiele groźniejsze...

- Rozkładające się glony zalegające polskie plaże mogą być także pożyteczne. Pani jest jednym z pomysłodawców ich wykorzystania do produkcji biogazu. Jak to miałyby wyglądać?

- Wspólnie ze szwedzkim Trelleborgiem, Sopotem i kilkoma innymi instytucjami realizujemy projekt w skrócie zwany WAB od „Wetlands, Algae and Biogas”, którego ideą jest przekształcenie glonów w energię. Uzyskaliśmy na to fundusze z Unii Europejskiej. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, w przyszłości może powstać na Wybrzeżu biogazownia, która będzie produkować ciepło i prąd m.in. z glonów.

- Pieniądze leżą zatem na plaży?

- Tak można powiedzieć. To bardzo przyszłościowy projekt. W Polsce nikt jeszcze tego nie robi. Bylibyśmy pierwsi. Obliczyliśmy kiedyś, że z całej biomasy odpadów organicznych zbieranych przez Sopot, w tym także glonów z plaży, gdyby je w całości przerobić na energię, można byłoby za darmo oświetlać wszystkie ulice w mieście przez cały rok. A to dopiero początek. Tego rodzaju paliwem można napędzać przecież także samochody i statki.

Z Politechniki nad morze



Fot. Tomasz Falba

Prof. dr hab. inż. Grażyna Kowalewska jest chemikiem morza. Ukończyła chemię na Politechnice Gdańskiej. Habilitowała się na Uniwersytecie Gdańskim. Od 1980 roku pracuje w Instytucie Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie. Od 1992 roku kieruje tam Pracownią Chemicznych Zanieczyszczeń Morza, którą zorganizowała od podstaw. Jest autorką ponad stu publikacji naukowych.

Czy doczekamy się przekształcania glonów w energię?

Targi morsko-militarne

Fot. Czesław Romanowski

Pierwsze koty za płoty



Na targach reklamował się m.in. elbląski port.



Rolling Airframe Missile - pocisk rakietowy z wirującym kadłubem na stoisku niemieckiej firmy RAM GmbH.



Stoisko Marynarki Wojennej.



Pocisk typu Naval Strike Missile na stoisku norweskiej firmy Kongsberg.

Bałtycki Salon Gospodarki Morskiej - nie było nadmiaru wystawiających i odwiedzających.

Jedenaste targi Balt Military Expo zgromadziły w Gdańsku ponad stu wystawców z niemal dziesięciu krajów. Zaprezentowali swoje osiągnięcia w dziedzinie morskiego uzbrojenia, ratownictwa i bezpieczeństwa. Po raz pierwszy imprezie towarzyszył Bałtycki Salon Gospodarki Morskiej. Debiut nie wypadł niestety okazale.

Impreza odbyła się na terenie Międzynarodowych Targów Gdańskich w dniach 23-25 czerwca. Wśród wystawców znaleźli się między innymi: BAE Systems, Imtech Marine, Blohm + Voss, Kongsberg, L-3 Communications Elac Nautic, Raytheon, Saab i Thales. Ta ostatnia firma ma być dostawcą zintegrowanego systemu uzbrojenia dla budowanej w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni korwety typu Gawron. Sama stocznia miała również swoje stoisko na targach. Z rodzimych wystaw-

ców obecna była m.in. Stocznia Północna (firma z Grupy REMONTOWA), mająca budować dla naszych sił morskich nowoczesny okręt ratowniczy, przystosowany do ratowania załóg okrętów podwodnych.

Czy polskie targi są dla zagranicznych gości atrakcyjnym kąskiem? Wszak zdolność inwestycyjna Marynarki Wojennej RP wobec faktu ograniczania funduszy i słabych perspektyw w tym względzie, oznaczać może także brak rynku dla wy-

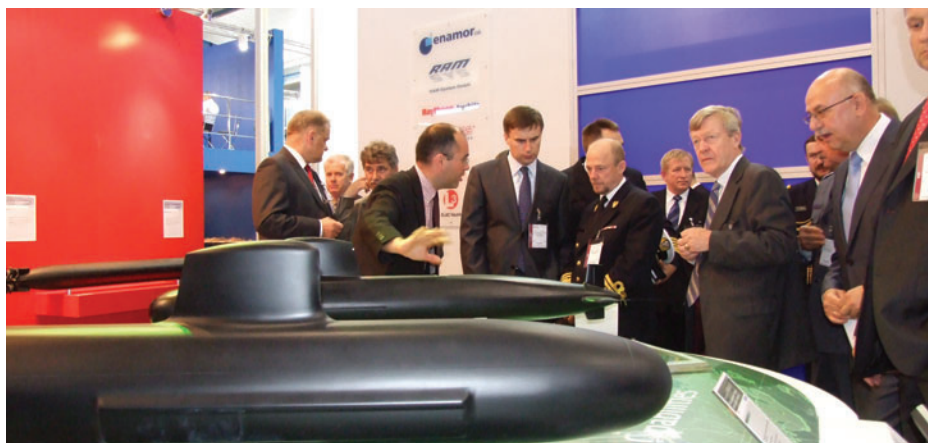
stawców... Jednak Helmut Damke z Atlas Elektronik, części dużego koncernu Thyssen-Krupp, odpowiada, że tak.

- Jesteśmy obecni na polskim rynku od wielu lat - mówił Damke. - Bierzymy udział w tych targach po prostu dlatego, że wierzymy w dobrą przyszłość polskiej MW. W dodatku interesują nas nie tylko wielkie programy odnowy floty, bierzemy pod uwagę także drobniejsze potrzeby Marynarki Wojennej RP, np. w zakresie modernizacji.

Optymizm przedstawiciela niemieckiego przemysłu morskiego i zbrojeniowego podzielają Francuzi.

- Jesteśmy przyjaciółmi polskiej Marynarki Wojennej, dlatego tu jesteśmy - zapewniła Solen Dupuy, oficer prasowy koncernu DCNS. Ale jednocześnie odmówiła komentarza na temat rozmów, jakie przedstawiciele firmy przeprowadzili z marszałkiem województwa pomorskiego i z kierownictwem Stoczni Marynarki Wojennej na temat ewentualnego udziału strony francuskiej w prywatyzacji stoczni. - To rozmowy biznesowe, nie mogę ujawnić żadnych szczegółów.

Potwierdziła jednak zainteresowanie polskim rynkiem.



Fot. Czesław Romanowski

Minister Marcin Idzik - podsekretarz stanu ds. uzbrojenia i modernizacji w Ministerstwie Obrony Narodowej (piąty z lewej) i obok wiceadmirał Waldemar Głuszko - wówczas czasowo pełniący obowiązki dowódcy Marynarki Wojennej RP odwiedzają stoisko francuskiego koncernu zbrojeniowego DCNS.

Debata: Rozwój portów morskich jako czynnik wzmacniający system transportowy

Piłka po stronie rządu

Polskie porty dają sobie radę z kryzysem. Ale by mogły się nadal rozwijać i być konkurencyjne, potrzebują lepszych połączeń drogowych, a przepisy celne powinny zostać uproszczone - stwierdzili uczestnicy debaty portowej, która odbyła się podczas Bałtyckiego Salonu Gospodarki Morskiej.

Mimo iż ubiegły rok dla większości naszych portów zakończył się znacznymi spadkami obrotów, ich przedstawiciele pozostają optymistami. Jarosław Siergiej, prezes zarządu Portu Morskiego Szczecin-Świnoujście powiedział, że w stosunku do roku 2008 jego porty zanotowały dziewiętnastoprocentowy spadek ładunków.

- W tym roku widzimy już, że wartości krytyczne mamy za sobą, następuje wzrost przeladunków - zapewniał prezes Siergiej. - Napawa nas też nadzieją wzrastający ruch promowy w Świnoujściu na kierunku skandynawskich.

Krzysztof Gromadowski, dyrektor portu w Gdyni, odpowiedzialny za współpracę międzynarodową: - W Gdyni, największym naszym porcie drobnicowym, spadek był bardzo znaczący. Ale, krok po kroku, podnosimy się.

Pomoc pilnie potrzebna

Jednak żeby się nie tylko podnieść, lecz też rozwijać, potrzebne są nie wyłącznie własne inwestycje, ale i pomoc państwa. Dyskutanci zwracali uwagę na paradoksalną sytuację - w największych polskich portach udziały ma Skarb Państwa, który mianuje np. prezesów, ale w ogóle nie interesuje się, jak porty sobie radzą. Ich zarządy są zdane same na siebie. I choć teoretycznie mogłyby np. przejmować tereny postoczniowe, z powodów finansowych musiały zrezygnować z prawa pierwokupu, co skutecznie ograniczyło możliwość poszerzenia obszaru ich działalności.

Jedynym, jak dotychczas, przykładem zaangażowania państwa w porty jest gazoport.

Jerzy Popiel, prezes zarządu C. Harwitu Gdynia SA zwracał uwagę, że od

strony morza porty są przygotowane perfekcyjnie, mogą obsługiwać wszelkiego rodzaju statki.

- Natomiast to co się dzieje poza ich terenem, to katastrofa - tłumaczył. - Drogi lądowe, kolejowe, śródlądowe, to wszystko jest zaniedbane, nieefektywne, za wąskie. Porty nie mają na to wpływu. I nic nie słyhać o strategii drogowej kraju, przez to nasze porty nie są wykorzystane w taki sposób, w jaki być powinny. W naszym budownictwie drogowym nic się nie zmieniło i nie zmieni przez wiele lat.

Nasz kraj ma lepsze połączenia kolejowe centrum kraju z Niemcami niż z własnymi portami. Jak obrazowo stwierdził prezes Siergiej, wychodzi na to, że największym polskim portem jest... Hamburg. Do niego bowiem wyjeżdża z Polski kilkadziesiąt pociągów z kontenerami dziennie.

- Również ładunki z Czech i Słowacji tradycyjnie omijają nasze porty i jadą w kierunku portów niemieckich - mówił Jarosław Siergiej. - Obserwujemy też, co dziwne, odpływ ładunków rolno-spożywczych, szczególnie zbóż, które lokują się w jednym z niewielkich i dosyć zaniedbanych portów niemieckich.

Powodem tego, oprócz marnej infrastruktury, są wszelkiego rodzaju uciążliwe kontrole ładunków. Niemieckie porty wygrywają szybkością i sprawnością obsługi. By stać się bardziej konkurencyjnym, trzeba w naszych portach uprościć procedury. Bo przecież utrata ładunku, to także utrata miejsc pracy. Polskim portom uciekają już nie tylko ładunki

O ile hala, w której znalazły się targi Balt Military Expo cieszyła się sporym zainteresowaniem, o tyle druga, w której zainstalowany został Bałtycki Salon Gospodarki Morskiej, wyglądała niezwykle mizernie: kilkadziesiąt boksów, w których znaleźć można było m.in. firmy spedycyjne, żeglugowe czy przedstawicielstwa portów, ziały pustką i nie wzbudzały większego zainteresowania. Misja Salonu, którą miało być „wykreowanie imprezy, wspierającej potrzeby wszystkich podmiotów działających w sferze gospodarki morskiej” udało się umiarkowanie.

Andrzej Kasprzak, wiceprezes Międzynarodowych Targów Gdańskich skomentował to dla nas tak: - No cóż, pierw-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Stoisko Stoczni Gdańsk.

sze koty za płoty. Żeby dobrze przygotować imprezę, nie można tego robić w ciągu zaledwie dwóch, trzech miesięcy. W dodatku, w międzyczasie zmieniała się rada programowa. Może to nie wygląda imponująco, ale jednak trochę ludzi się tu

zebrało, zaczynają mówić o gospodarce morskiej. Ten Salon być może zacznie żyć swoim życiem. Uważam, że powinien być powtórzony w kolejnych latach.

Z kolei Anna Galic z działu marketingu i sprzedaży Stoczni Gdańsk, zapytana o korzyści z uczestnictwa w Salonie Morskim dla firmy, która kieruje produkcją praktycznie wyłącznie do odbiorców zagranicznych, powiedziała: - Promujemy się także lokalnie. Chodzi o markę, o szersze zaistnienie w lokalnej społeczności, w lokalnym środowisku. Uznaliśmy, że warto tu być.

**Czesław Romanowski
Piotr B. Stareńczak**

Debata: Rozwój portów morskich jako czynnik wzmacniający system transportowy

rolno-spożywcze, ale też te „szlachetniejsze”, droższe, np. elektronika. Paradoksalnie więc, tranzyt przez Polskę omija nasz kraj.

Na zjawisko to zwrócił również uwagę Boris Wenzel, prezes terminalu DTC Gdańsk.

- Przepisy celne powinny być takie same jak w innych krajach - mówił. - Nie rozumiem dlaczego te same ładunki są w Niemczech odprawiane bez żadnych problemów, a w Polsce obsługa i odprawa celna jest tak długa, żmudna i skomplikowana, że odstrasza wszystkich chętnych.

Trasy między portami

Andrzej Kaczmarczyk, wiceprezydent Słupska, zaapelował o przyspieszenie realizacji międzynarodowego projektu „Łuk Południowego Bałtyku” - od Hamburga po Estonię.

- Chodzi nam zwłaszcza o ożywienie fragmentu między Szczecinem i Kalinin-

gradem - mówił. - Łuk Południowego Bałtyku ma być ponadnarodową strefą rozwojową. W Polsce jej osią jest droga krajowa nr 6. Niestety, trasa ta nie znalazła się w europejskiej sieci priorytetowych szlaków transportowych TENT. Dlatego, za pośrednictwem Komitetu Regionów Unii Europejskiej, w którym mamy swoich przedstawicieli, musimy starać się o wprowadzenie drogi nr 6 do TENT.

Według dyskutantów, rząd powinien jak najszybciej budować połączenia portów z centrum kraju oraz wzmocnić trasy lądowe między portami. Jedyna przedstawicielka rządu uczestnicząca w dyskusji, wiceminister infrastruktury Anna Wypych-Namiołko zgodziła się z tymi postulatami.

- Uważam, że dla naszych portów bardzo ważne jest istnienie dogodnego połączenia lądowego między nimi - stwierdziła. - Stanowczo zbyt długi jest czas dojazdu z Trójmiasta do Szczecina, a porty w tych miastach mają przecież wiele

wspólnych interesów. Wiele firm obsługujących statki, pracujących w portach, pełniących funkcje nadzorcze, musi do tych miast dojeżdżać. Nie jest to łatwe, bo droga krajowa nr 6 jest za wąska.

Przyznała przy tym, że rząd nie ma w tej chwili opracowanej strategii dotyczącej rozwoju portów.

- Bardzo chciałabym dzisiaj państwu powiedzieć, że taka strategia istnieje - zapewniała. - Ale na razie ją tworzymy. Mam nadzieję, że do końca kadencji tego rządu uda nam się ją stworzyć. - Jeżeli zaś chodzi o infrastrukturę, jest w tej chwili zakontraktowana autostrada A1. I to jest fakt. Odbывают się także remonty, modernizacje szlaków kolejowych. Tak więc powoli, w miarę systematycznie, sytuacja się poprawia. Trzeba zwracać uwagę na pozytywne, a nie tylko wciąż narzekać.

Dyskutanci zwrócili jednak pani minister uwagę, że i owszem, PKP się modernizuje, ale stawia raczej na ruch pasażerski, a nie przewóz towarów. Co ciekawe, wbrew dosyć czarnej perspektywie pomocy państwa w rozwoju polskich portów wyłaniającej się z dyskusji, ich przyszłość prezes Boris Wenzel widzi, jak stwierdził, „jasno i klarownie”.

- Pokonaliśmy kryzys, gospodarka morska bardzo dobrze przeżyła globalny krach, widać rozwój konteneryzacji. Zawsze wierzyliśmy i wierzymy nadal, że Polska jako kraj morski, ma przed sobą poważniejszą rolę do odegrania niż to się działo do tej pory - powiedział szef DTC Gdańsk.

Czesław Romanowski

Debata na temat polskich portów - na pierwszym planie Jarosław Siergiej, prezes zarządu Portu Morskiego Szczecin-Świnoujście, w środku minister Anna Wypych-Namiołko.



Fot. Czesław Romanowski

Biegająca po falach

Running on Waves
- taką nazwę nosi
trzymasztowy żaglowiec,
pierwszy od lat
zbudowany w Polsce.
Jego generalnym
wykonawcą była firma
Zygmunta Chorenia.

Tak pięknie *Running on Waves* będzie wyglądał pod żaglami.

Statek ma wozić pasażerów po Morzu Czerwonym i Śródziemnym. Armator chce, aby pasażerowie poczuli na nim smak prawdziwego pływania pod żaglami, ale jednocześnie mieli zapewniony komfort. Żaglowiec powinien być tak zaprojektowany i zbudowany, aby mógł bezpiecznie wchodzić do miejsc, gdzie

większe jednostki nie mogą dopłynąć – mniejszych zatok i portów, jakich nie brakuje np. pośród greckich wysp i wysepek.

- Ta jednostka to wynik pewnego kompromisu - tłumaczy Zygmunt Choreń. - Właściciel chciał, by powstał żaglowiec o komforcie dużego wycieczkowca

i możliwościach nawigacyjnych małego jachtu.

Trzeba powiedzieć, że konstruktor, słynny twórca siedemnastu żaglowców, m.in. *Daru Młodzieży* i *Royal Clippera* - największej obecnie jednostki na świecie pływającej pod żaglami - spisał się jak zwykle znakomicie. *Running on Waves*



Rampa na rufie.



Restauracja.



Nietypowy bukszpryt.



Każda kabina jest inna.



(po polsku: *Biegająca po falach*) na pewno spełnia oczekiwania armatora, rosyjskiej firmy 88 Parsec. Mogliśmy się o tym przekonać osobiście zwiedzając statek w towarzystwie głównego budowniczego z ramienia firmy Choreń Design&Consulting - Patryka Sójkowskiego. Ten 33-letni absolwent Politechniki Gdańskiej z dumą pokazywał nam żaglowiec.

- Dla mnie praca nad tą jednostką to wielka frajda - mówi. - Przecież realizujemy niepowtarzalny projekt. Powstał nie jakiś tam seryjny kontenerowiec, tylko unikalna, jedyna w swoim rodzaju konstrukcja.

Polskie akcenty

Running on Waves ma 64 m długości całkowitej, 9,5 m szerokości i zaledwie 3,2 m zanurzenia. Ma trzy, wysokie na 40 metrów maszty i ożaglowanie typu barkentyna (takie samo, jakie jest zainstalowane np. na mniejszych od niego polskich żaglowcach *Iskra II* czy *Pogoria*), o powierzchni 1120 m². Praca wszystkimi zamontowanymi na statku, trzynastoma żaglami, jest zautomatyzowana. Kieruje się nimi z trzech specjalnych pulpitych rozmieszczonych na pokładzie. Pod żaglami jednostka powinna osiągnąć 18 węzłów prędkości.

Na żaglowcu są dwa miejsca, skąd można nim sterować. Mostek z dwoma fotelami dla oficerów wachtowych, a także położone nad nim, zapasowe stanowisko dowodzenia. Gdyby na statku wy-

siadła elektryczność, można stąd nim kierować przy pomocy tradycyjnego koła sterowego.

Statek obsługuje mieszana, rosyjsko-ukraińska załoga, złożona z 22 osób, z czego połowa zajmuje się obsługą gości przebywających na pokładzie. Niektórzy to byli marynarze z wielkich rosyjskich żaglowców, m.in. największego na świecie *Siedova*. Dowodzi nimi Polak, kapitan żeglugi wielkiej Wiktor Leszczyński. Kajuty załogi szeregowej znajdują się na dziobie, oficerów na rufie (tam też zlokalizowana jest mesa załogi), a kapitańska na śródokręciu. Zaglądamy do tej ostatniej. Wygląda skromnie.

- To mi nie przeszkadza - mówi kpt. Leszczyński. - Ja z zasady nie powinienem w niej za często przebywać. - Moje stanowisko łączy w sobie funkcje kapitana, żeglarsza i restauratora. Na wypoczynek przostaje niewiele czasu.

Kapitan powiedział nam, że *Running on Waves* popłynie pod koniec lipca na Cypr, aby od 1 sierpnia rozpocząć tygodniowe rejsy turystyczne po Morzu Egejskim. Do tego czasu statek cumować będzie w Gdańsku, gdzie trwają ostatnie, kosmetyczne prace przy jego wyposażeniu.

Zaangażowanie Leszczyńskiego, czy Chorenia, to nie jedyne polskie akcenty na żaglowcu. Można powiedzieć, że w dużym stopniu to jednostka „polska”. Statek był budowany przez trzy lata w Gdańsku. Stalowy kadłub powstał w tu-tejszej stoczni Odys. Inna stocznia z gro-

du nad Motławą – Gemini – pomalowała go i wykańczała nadbudówki. Także elektronikę, żagle czy meble dostarczyli Polacy. W ten sposób *Running on Waves* jest pierwszym od wielu lat żaglowcem wyprodukowanym w naszym kraju. Rosjanie określają wartość kontraktu na 7 milionów euro.

- Powiem szczerze, że to właśnie koordynacja prac wszystkich zaangażowanych w projekt firm, okazała się jego najtrudniejszym elementem - mówi Zygmunt Choreń. - To samo zresztą dotyczyło kontroli jakości robót.

Komfort w pigułce

Przeznaczenie statku jest komercyjne. To żaglowiec pasażerski zabierający na pokład 45 osób. Rozlokowane są w 19 kabinach rozmieszczonych na dwu poziomach. Wyżej znajduje się 5 kabin pierwszej klasy (w tym armatorska), niżej kabiny drugiej klasy. Kabiny są niezwykle przestronne. Urządzone komfortowo, choć bez krzykliwego przepychu. Ich mieszkańcy mają do dyspozycji m.in. internet i telewizję satelitarną. Na ekranach telewizorów obejrzyć można nie tylko dane dotyczące odbywanego akurat rejsu, ale także obraz z dwóch kamer podwodnych i jednej umieszczonej na maszcie. Układ każdej z kajut jest inny.

- Wszystko jest tutaj podporządkowane jednemu celowi - wyjaśnia Sójkowski. - Chodziło o to, aby na jak najmniejszej powierzchni zmieścić jak najwięcej. Na



Budowniczy zadbali o detale.



Jacuzzi na pokładzie.



Wiele miejsc do spacerowania.



Mostek.



Siłownia.



Running on Waves w całej okazałości.

statku, w sumie średniej wielkości, udało się zaprojektować ponad trzydzieści różnego rodzaju pomieszczeń. Pod pokładem zainstalowaliśmy nawet maszynę do kruszenia szkła, aby zużyte butelki nie zajmowały zbyt wiele miejsca.

Pasażerowie mogą korzystać z restauracji, pokładu słonecznego z jacuzzi, baru, salonu masażu i wielu miejsc do spacerowania. Część ciągów komunikacyjnych jest zadaszona. Jak nam wyjaśnił nasz przewodnik, armator troszczy się, by pasażerowie, w założeniu głównie nienawykli do ostrego słońca

**Główny budowniczy żaglowca
Patrik Sójkowski.**

Rosjanie, w razie czego mieli się gdzie przed nim schronić.

Atrakcje kryje także rufa i dziób. Na tej pierwszej znajduje się opuszczana hydraulicznie rampa, która posłużyć może za pomost kąpielowy. Ale przede wszystkim mają z niej korzystać turyści spragnieni nurkowania. Dla gości żaglowca przygotowany jest również, nietypowego kształtu, bukszpryt. Rozwieszona jest na nim siatka, na którą w czasie rejsu mają być wpuszczani spragnieni bezpośredniego kontaktu z wiatrem i wodą pasażerowie.

Sójkowski zaprowadził nas też w miejsce zwykle niedostępne dla pasażerów. Zajrzeliśmy m.in. do siłowni, gdzie znaj-

duje się silnik o mocy 478 kW. Płynąc tylko na nim, żaglowiec może rozwijać prędkość 10 węzłów. Pod pokładem znajdują się także magazyny i chłodnie na 10 ton żywności i zbiorniki na 60 ton wody. Tej ostatniej nie powinno zresztą zabraknąć, bo na *Running on Waves* zamontowana jest odsalarka, umożliwiającą pozyskanie 7 ton wody na dobę. Na całym statku jest klimatyzacja i automatyczny system przeciwpożarowy.

Cena za tygodniowy pobyt w sezonie, za najlepszą kabinę, wynosi około 3 tysięcy euro. Poza sezonem spada o połowę. Obejmuje pełne wyżywienie, na które składają się cztery posiłki, wycieczki w portach postojowych, a nawet maskę i płetwy do nurkowania. Do tego dołączyć można program rozrywkowy i jeszcze praktyczną naukę żeglowania.

Więcej o projekcie przeczytać można na stronie www.88parsec.com.

**Tomasz Falba
Zdjęcia: Łukasz Głowala**

Nowe patrolowce Straży Granicznej

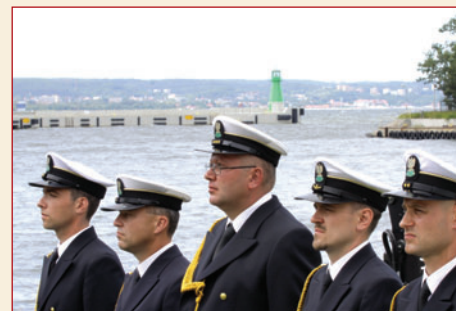
- Płyn po morzach i oceanach. Sław imię Straży Granicznej. Strzeż morskiej granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Nadaję ci imię *Patrol 1* (*Patrol 2*) – tę tradycyjną formułę wygłosiły dwie panie minister - matki chrzestne nowych jednostek patrolowych Straży Granicznej w Gdańsku.

Uroczystość odbyła się pod koniec czerwca na terenie stacjonującego na Westerplatte Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej, w którym łodzie będą służyły. Elżbieta Bieńkowska, minister rozwoju regionalnego i Anna Wypych-Namietko, wiceminister infrastruktury (z wykształcenia kapitan żeglugi wielkiej) nie zdołały, niestety, za pierwszym podejściem rozbić szampana o burty (a właściwie w tym wypadku – poręcze) obu jednostek. Udało się dopiero za drugim razem, ale załogi patrolowców stwierdziły, że „nic się nie stało”. Wcześniej jednostki poświęcił metropolita gdański, ar-

cybiskup gen. dyw. Sławoj Leszek-Gródz. Dziekan Straży Granicznej, ks. płk dr Zbigniew Kępa, poświęcił z kolei bandery i flagi, a szef Straży Granicznej płk Leszek Elas wręczył je dowódcom i ich zastępcom.

To pierwsze od trzech lat nowe łodzie dla Straży Granicznej. Przeznaczone przede wszystkim do dozorowania i patrolowania Zatoki Gdańskiej, zabezpieczenia załóg lekkich jednostek pływających oraz działań pletwonurków. Jednostki mają prawie 24 metry długości, wyposażone są w dwa silniki o mocy 550 kW każdy, mogą rozwijać prędkość powyżej 15 węzłów, a ich zasięg wynosi 500 mil morskich.

Na pokładzie każdej znajduje się lekka motorówka o długości 5 m, która roz-



Żałoga okrętu Patrol 1.

wija prędkość do 30 węzłów. Obie łodzie wyposażone są też w nowoczesny sprzęt nawigacyjny i karabiny maszynowe. Załoga może liczyć maksymalnie dziewięć osób.

Każdy z patrolowców kosztował ponad 12 mln zł. Ich budowa została w całości sfinansowana z budżetu państwa. Powstały w estońskiej stoczni Baltic Workboats AS. Dlaczego nie polskiej? - Tak jak w przypadku każdego zakupu dla jednostek takich jak nasza, ogłosiliśmy przetarg - tłumaczy kmdr por. Grzegorz Goryński, rzecznik prasowy komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej im. płk. Karola Bacza w Gdańsku. - Wygrała go estońska stocznia. Żadna z polskich nie była tym zainteresowana.

Morski Oddział Straży Granicznej dysponuje teraz 56 jednostkami pływającymi, w tym 14 patrolowymi, 4 interwencyjno-pościgowymi, 2 poduszkowcami, 2 jachtami, 4 łodziami typu Parker 900 Baltic oraz 30 łodziami hybrydowymi (pontonami) różnych wielkości.

Czesław Romanowski



Matka chrzestna jednostki Patrol 1 minister Elżbieta Bieńkowska przygotowuje się do ceremonii.



Minister Anna Wypych-Namietko nadaje imię Patrolowi 2.

Fot. Piotr B. Stareńczak



24 metry długości, szybkość – ponad 15 węzłów, zasięg 550 mil, duża dzielność morską - Patrol 1 rozpoczyna służbę w Morskim Oddziale Straży Granicznej.

Miejsce pożegnań
z krajem ojczystym

Gdynia emigrantom

Pierwsze w Polsce Muzeum Emigracji powstanie w Gdyni. Jego siedzibą będzie Dworzec Morski, spod którego transatlantyki zabierały emigrantów za ocean.

Szacuje się, że w chwili obecnej poza granicami kraju żyje od 14 do 17 milionów Polaków. Co zdumiewające, jak do tej pory nikt nie wpadł na pomysł ich upamiętnienia. Tę lukę postanowiły wypełnić władze Gdyni.

24 czerwca, w samo południe, przy Dworcu Morskim w Gdyni (obok Nabrzeża Francuskiego, gdzie obecnie cumują wielkie wycieczkowce), prezydent miasta Wojciech Szczurek i prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Janusz Jarosiński



„Emigrantów” zagrali aktorzy Teatru Miejskiego w Gdyni.

List intencyjny w sprawie powstania Muzeum Emigracji podpisują prezes gdyńskiego portu Janusz Jarosiński (z lewej) i prezydent Gdyni Wojciech Szczurek.



podpisali list intencyjny w sprawie utworzenia Muzeum Emigracji – instytucji naukowej i edukacyjnej zajmującej się historycznymi procesami polskiego wychodźstwa.

„Uznając, że jest to projekt o randze narodowej, deklarujemy wolę jego realizacji w – symbolicznym dla kolejnych generacji Polaków miejscu pożegnań z

krajem ojczystym – gmachu Dworca Morskiego, przy ul. Polskiej 1. To stąd wyruszano na emigracyjną tułaczkę transatlantykami Polonia, Pułaski, Sobieski, Piłsudski, Batory, Stefan Batory...” - czytamy w dokumencie.

Dla wielu ludzi widok Dworca Morskiego był ostatnim obrazem Ojczyzny. Wśród nich był m.in. wybitny polski pi-

sarz Witold Gombrowicz, który wypłynął z Polski do Argentyny na *Chrobrym* tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej. To właśnie przy tablicy upamiętniającej to wydarzenie odbyła się prezentacja idei Muzeum Emigracji.

Ale nie tylko Dworzec Morski jest świadectwem emigracyjnego dziedzictwa Gdyni. W okresie międzywojennym w mieście z morza i marzeń powstał cały



- Nie mamy wątpliwości, że dobrze robimy angażując się w ten projekt – mówił Janusz Jarosiński (z prawej). A prezydent Gdyni Wojciech Szczurek (z lewej) dodawał: - Chcemy, aby Muzeum Emigracji powstało jak najszybciej.

Fot. Tomasz Falba



Goście zwiedzili Dworzec Morski – przyszłą siedzibę Muzeum Emigracji.

system obsługi ruchu emigranckiego. W położonej w sąsiedztwie portu dzielnicy Grabówek, powstał obóz dla opuszczających kraj. Był połączony z Dworcem Morskim boczną koleją dowożąca emigrantów wprost pod burty statków.

Dworzec Morski pełen wspomnień

- Chcemy, aby Muzeum Emigracji powstało jak najszybciej - zapewnia prezydent Szczurek. - Zrobimy wszystko, by była to nowoczesna placówka edukacyjna i naukowa, pełnymi garściami korzystająca z dobrodziejstw współczesnej techniki, na wzór choćby Muzeum Powstania Warszawskiego w Warszawie.

Placówka miałaby zająć większość dawnego Dworca Morskiego, docelowo ponad 5 tysięcy metrów kwadratowych. Nie wiadomo jednak dokładnie kiedy. Według deklaracji prezydenta Szczurka, już niebawem zostanie rozpisany konkurs na koncepcję muzeum. Potem zatrudnieni zostaną pierwsi pracownicy, powstanie strona internetowa i rozpocznie się gromadzenie zbiorów. Prezydent Gdyni twierdzi, że to perspektywa 2-3 najbliższych lat. Pieniądze na realizację pomysłu, na razie trudne do oszacowania, pochodzą z kasy miasta i dotacji państwowych. Póki co, na ścianie frontowej Dworca Morskiego odsłonięto tablicę z napisem „Tu powstanie Muzeum Emigracji”.

- Dzisiejsza uroczystość jest wyjątkowa - podkreśla prezes gdyńskiego portu Janusz Jarosiński. - Rzadko kiedy port traci obiekt i się z tego cieszy. Ale w tym wypadku nie mamy wątpliwości, że dobrze robimy angażując się w ten projekt.

Podpisanie listu intencyjnego przyciągnęło przed Dworzec Morski wielu gdyńian i sympatyków pomysłu utworzenia muzeum. Nieoczekiwanie, dwóch kolekcjonerów przekazało na ręce Wojciecha Szczurka pierwsze eksponaty. Andrzej Sas

Jaworski z Gdańska i Ireneusz Dojas z Gdyni wręczyli wódcarzowi miasta kilka rzeczy związanych z polskimi emigrantami, m.in. bilet na polskie nazwisko na transatlantyk z Hamburga do Filadelfii, datowany na 1891 rok.

Muzealna morską Gdynia

- Powołanie takiego muzeum to świetny pomysł - mówi Andrzej Sas Jaworski. - Trzeba to jak najszybciej zrobić, bo inaczej zniknie bezpowrotnie wiele pamiątek.

Niektórzy z przybyłych na uroczystość zwracali uwagę, że warto, aby obok Dworca Morskiego stanęła także *Samarjantanka*, najstarszy statek wykonany rękoma polskich stoczniovców. Jednostka zachowała się do tej pory. Stoi obok budynku byłego zarządu Stoczni Gdynia. Niestety, turyści rzadko tam zagląдают. „*Nasze MORZE*” już kilkakrotnie postulowało przeniesienie jednostki w inne, bardziej dostępne dla nich miejsce. Jak do tej pory zainteresowanie przejęciem statku okazało tylko Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Ostateczne decyzje co do losu jednostki jeszcze nie zapadły.

- W Gdyni istniał przed drugą wojną światową szpital kwarantanny, który obsługiwał także emigrantów - mówi Aleksander Gosk, znany publicysta morski. - Komunikację szpitala z portem zapewniać miała właśnie *Samarjantanka*. Ist-



W środku jest dużo miejsca na eksponaty.

nieją więc mocne podstawy, by trafiła ona do zbiorów Muzeum Emigracji.

Nowy pomysł władz Gdyni na upamiętnienie polskiej historii związanej z morzem nie jest jedyną tego rodzaju inicjatywą. Miasto podpisało także list intencyjny w sprawie budowy Muzeum Żeglarstwa. Miałyby ono powstać na terenie dawnego Dalmoru i podobnie jak w przypadku Muzeum Emigracji, byłoby jedyną tego rodzaju placówką w kraju. Gdyby Gdyni udało się zrealizować oba pomysły to, doliczając do tego Muzeum Miasta i Muzeum Marynarki Wojennej, z wystawą plenerową, okrętem-muzeum *Błyskawica* i kutrem pościgowym *Batory*, Gdynia może się stać niebawem najbardziej bogatym w morskie muzealnictwo miastem w Polsce.

Tomasz Falba



Dla wielu widok Dworca był ostatnim obrazem Ojczyzny.



Eksperci zbadali morze

Więcej dorsza w Bałtyku

Znaczna poprawa zasobów dorsza, a także spadek liczebności śledzia i szprota – to główne wnioski płynące z opublikowanych właśnie ekspertyz Międzynarodowej Rady ds. Badań Morza.

Na wyniki badań na temat stanu zasobów ryb poławianych w Bałtyku co roku czekają zarówno rybacy, jak i organizacje działające na rzecz ochrony Bałtyku. To na podstawie tych danych Unia Europejska określa, ile ryb może zostać wyłowionych z Bałtyku w kolejnym roku.

Z tegorocznych danych wynika, że po wielu latach bardzo niskiej liczebności, stan populacji dorsza poprawia się. Dotyczy to przede wszystkim dorsza ze stada wschodniego, jego liczebność wzrosła ponad trzykrotnie w porównaniu z rokiem 2006. Nieco gorzej wygląda sytuacja w stadzie zachodnim. Co prawda populacja utrzymuje się na stabilnym poziomie, ale liczebność ryb jest ciągle niska.

- Na poprawę sytuacji dorsza ze stada wschodniego istotny wpływ ma przestrzeganie ustanowionego w 2007 roku, długoterminowego planu zarządzania zasobami tego gatunku w Bałtyku - mówi

Piotr Prędko, specjalista projektu „Zrównoważone rybołówstwo” w WWF Polska. - Duże znaczenie mają także konsekwentne działania na rzecz dostosowania wielkości połowów do liczebności dorsza. Jako organizacja chroniąca środowisko, staramy się przekonać decydentów, rybaków i przetwórców, że tylko dzięki dobrze przygotowanym, opartym na rzetelnych danych naukowych planom zarządzania, możliwe będzie trwałe korzystanie z bogactwa mórz i oceanów.

Rybakcy mają nadzieję, że dobre wyniki badań wpłyną pozytywnie na podniesienie limitu połowowego na dorsze w przyszłym roku.

- Już rok temu, właśnie dzięki pozytywnym wynikom badań i zwiększającej się populacji dorsza, Unia Europejska podniosła nam limit dorszowy aż o 15 procent - mówi Grzegorz Hałubek ze Związku Rybaków Polskich. - Mamy na-

dzieję, że podobne decyzje zapadną w tym roku. Ważne, by wszystkie kraje unijne przestrzegały limitów połowowych i żeby wszędzie były jednakowe procedury. Jak do tej pory jednak, tylko w Polsce kontrolowany jest każdy kilogram złowionej ryby.

Problemy ze śledziem i szprotem

Niestety, z danych przedstawionych przez Międzynarodową Radę ds. Badań Morza wynika, że spada liczebność bałtyckich populacji śledzia i szprota. Oznacza to, że kwoty połowowe na te gatunki najprawdopodobniej zostaną zmniejszone.

- Przedstawione przez Radę dane pokazują wyraźnie istniejące w Bałtyku zależności - mówi Piotr Prędko. - Wzrost liczebności dorsza, który jest drapieżnikiem, powoduje spadek liczebności gatunków, którymi się żywi - w tym wypadku szprota i śledzia. Długoterminowe plany zarządzania połowami muszą więc brać pod uwagę nie tylko gatunek, który poławiamy, lecz także wszystkie inne żyjące na danym łowisku. Tylko w ten sposób możemy zagwarantować, że zasoby będą utrzymywać się na stabilnym poziomie.

Warto przypomnieć, że od marca tego roku, polscy rybacy mają całkowity zakaz połowu śledzia na zachodnich łowiskach. Zakaz obowiązuje na podregionach 22-24, czyli na łowiskach znajdujących się na zachód od portu w Dziwnowie. Powód jest jeden. W ciągu niespełna trzech miesięcy odłowiono cały roczny limit - łącznie niewiele ponad 2 tysiące ton śledzia. Nadal jednak rybacy mogą łowić śledzie na

Od 1 lipca na łowiskach wschodnich obowiązuje całkowity zakaz połowu dorszy. Wszystkie kutry rybackie stoją w portach.



łowiskach wschodnich. Problem polega na tym, że tam występuje śledź gorszy gatunkowo, nadający się jedynie na paszę.

- W 2009 roku mieliśmy przyznane 3,3 tysiąca ton - mówi Adam Jakubiak, prezes Krajowej Izby Producentów Ryb z Ustki i właściciel kutra *Ust - 203*, który łowi generalnie śledzie. - Odłowiliśmy więcej i ta nadwyżka został odjęta w tym roku. Poza tym Unia Europejska o 10 procent zmniejszyła tegoroczny limit śledziowy twierdząc, że ryba jest zagrożona całkowitym wyginięciem. Te 2 tysiące ton to kropla w morzu potrzeb naszego rynku...

Wstępne decyzje na temat przyszłorocznych limitów połowowych dorsza i śledzia oraz spłaty zapadną w październiku tego roku. Ostateczną decyzję podejmą urzędnicy na corocznym spotkaniu unijnych ministrów do spraw rybołówstwa, które zawsze odbywa się na początku grudnia w Brukseli.

Od 1 lipca na łowiskach wschodnich obowiązuje całkowity zakaz połowu dorszy. Zakaz potrwa do końca sierpnia i związany jest z naturalną ochroną ryb, które w tym okresie składają ikrę.

Hubert Bierndgarski

Rybacy walczą o wspólne prawo

Poprawa funkcjonowania rybołówstwa w krajach Unii Europejskiej oraz znalezienie łącznika między rybakami i unijnymi urzędnikami to główne tematy debaty, którą zorganizowali w Ustce członkowie Krajowej Izby Producentów Ryb. Pojawili się na niej rybacy z Polski, Szwecji, Dani i Litwy. Ponad 40 przedstawicieli środowisk rybackich przygotowało wspólne wnioski, które trafią w najbliższym czasie do Komisji Europejskiej.

- Wszyscy zgodnie uznaliśmy, że Unia Europejska za bardzo skupiła się na biologicznym aspekcie ochrony ryb, nie biorąc pod uwagę potrzeb rybaków - mówi Adam Jakubiak, prezes Krajowej Izby Producentów Ryb i jeden z organizatorów konferencji. - Dlatego chcemy przygotować wspólne wnioski dotyczące na przykład nowych narzędzi połowowych, które pozwolą zarówno na ochronę ryb, o którą zabiega Unia, jak i poprawę ekonomii rybaków.

- Jestem za tym, aby w Polsce wprowadzić tygodniowo przydzielane limity połowowe, tak jak się to dzieje na przykład w Szwecji - mówi Grzegorz Hałubek, szef Związku Rybaków Polskich. - Jeżeli chcemy być partnerami, powinniśmy opierać się na jednym prawie. Obecnie jedne kraje unijne są bardziej uprzywilejowane od innych, trzeba to zmienić.

Podczas spotkania, rybacy zarówno ze Szwecji, Polski, jak i z Litwy uznali także, że muszą wypracować wspólny język i znaleźć kogoś, kto będzie reprezentował ich interesy na szczeblu międzynarodowym - przed Komisją Europejską. Dotychczas brakowało informacji dotyczących zawodowego rybactwa.

- Najbardziej zależy nam na uregulowaniu i ujednoczeniu przepisów dotyczących kwot połowowych, monitoringu oraz narzędzi stosowanych przez rybaków - mówi Jan Lundmark, przedstawiciel szwedzkich rybaków. - Jeżeli będziemy mieli swojego człowieka w UE, który na bieżąco będzie informowany, łatwiej będzie nam zrozumieć działania Unii Europejskiej.

W ponad 200-letniej chacie

Bałtyckie Centrum Kultury

Półtora miliona złotych będzie kosztowała rekonstrukcja zabytkowej chaty przy ulicy Kosynierów 21 w Ustce. Przetarg na wykonanie robót wygrało konsorcjum słupskich firm Alter oraz Zakład Usług Inwestycyjnych. Miasto na inwestycję otrzymało dotację unijną w wysokości 1,8 mln zł. Całkowita wartość projektu to 2,22 mln zł. Prace mają się zakończyć pod koniec tego roku. W budynku powstanie Bałtyckie Centrum Kultury.

W planach jest rozbiórka budynku i odtworzenie go z wykorzystaniem oryginalnych elementów tak, aby nawiązywał architekturą do zabudowy starej Ustki.

- Centrum ma być swoistym muzeum rybołówstwa - mówi Marek Kurowski, wiceburmistrz Ustki. - Prowadzimy już rozmowy z Centralnym Muzeum Morskim

w Gdańsku o udostępnienie eksponatów. Chcemy, aby w tworzenie muzeum włączyli się aktywnie mieszkańcy Ustki i sami rybacy. Możliwe, że przy okazji wyremontowany zostanie znajdujący się obok ustecki Dom Kultury.

Warto zauważyć, że chata przy ul. Kosynierów 21 to najstarszy obiekt w Ustce. Ma dokładnie 203 lata. Jeszcze przed wojną należał do jednego z usteckich kapitanów. O tym, że jest to jeden z najstarszych domów w kurorcie mieszkańcy dowiedzieli się przypadkowo, kiedy w 2006 roku odkryto elewację budynku. Obiekt natychmiast objęty został opieką konserwatorską, co uchroniło go przez wyburzeniem.

HuB



W odnawianej właśnie chacie ma powstać jeszcze w tym roku Bałtyckie Centrum Kultury.

Kanałem bez autopilota

Statkiem po polach

Kanał Elbląski to jedyny tego rodzaju obiekt na świecie. Statki pływają tutaj nie tylko po wodzie, ale i... po lądzie.

Na dodatek przy pomocy zachowanej do dzisiaj, XIX-wiecznej techniki. Przepłynęliśmy tym szlakiem w 150-lecie jego otwarcia.

Choć przez Kanał Elbląski (częściowo lub w całości) przepływa rocznie około 40 tysięcy ludzi, wciąż nie jest to obiekt powszechnie znany w Polsce. Dlatego zaczniemy od podania kilku informacji podstawowych. Szlak ten łączy Ostródę i Iławę z Elblągiem i dalej z Zalewem Wiślanym i Morzem Bałtyckim. Jak podaje administrujący nim Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, jego długość (łącznie z odgałęzieniami) wynosi 151,7 km.

Wiele nieporozumień, a czasem namiętnych sporów, związanych jest z nazwą kanału. Otwarty dla żeglugi w XIX wieku szlak, nazywany był do końca drugiej wojny światowej Kanałem Oberlandzkim. „Oberland” to po niemiecku Prusy Górne, kraina, przez którą ówczesnie kanał przepływał.

Po wojnie Oberland zamienił się w polskie Mazury. Od tego momentu kanał nazywany był i nadal bywa, bardzo różnie, w zależności od strony, od której

się na niego patrzy. W Elblągu – „Elbląsko-Ostródzkim”, a w Ostródzie odwrotnie. My posługiwać się będziemy oficjalną nazwą umieszczoną w „Wykazie wód pływających” Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, która brzmi „Kanał Elbląski”.

Sosny z Oberlandu

Kanał Elbląski zapewne nigdy by nie powstał, gdyby nie największe bogactwo Oberlandu, jakim było drewno. Jego wartość doceniali już Krzyżacy, którzy opanowali tereny wokół dzisiejszej Ostródy w XIV wieku. Wśród wielu rosnących wokół drzew, najcenniejsza okazała się sosna taborska. Te proste jak strzały, wysokie drzewa znakomicie nadawały się na materiał szkutniczy, a przede wszystkim na maszty do statków. Najstarsza zachowana informacja na ten temat pochodzi z 1576 roku, kiedy to sosnę taborską zakupiła dla swoich szkutników królowa Danii. Drzewem tym interesował się także Napoleon w czasie swojego pobytu w Ostródzie.

Przez całe wieki najprościej, najtaniej i najszybciej było towary spławiać rzekami do najbliższych portów morskich. Tak samo robili kupcy z Ostródy. Martwiło ich tylko, że muszą je wozić naokoło. Ładunki płynęły bowiem Drwęcą do Wisły, a stamtąd dalej do Gdańska. Trwało to kilka tygodni. Znacznie bliżej byłoby je spławiać do Elbląga, zwłaszcza, że na tej trasie istnieje naturalny ciąg jezior.

**Aleksandra
od zewnątrz
i w środku.**





Autor artykułu za sterami Aleksandry.

Niestety, na tej drodze istniała przeszkoda i nie udawało się jej pokonać przez kilka stuleci – różnica poziomów sięgająca niemal 100 metrów. Problem udało się rozwiązać dopiero w XIX wieku niemieckiemu inżynierowi holenderskiego pochodzenia, Georgowi Jacobowi Steenke. Urodzony w Królewcu Steenke pochodził z rodziny o morskich tradycjach. Jego dziadek był pilotem portowym, ojciec zaś ratownikiem morskim (zginął w trakcie wykonywania swoich obowiązków zawodowych).

Przyszły budowniczy Kanału Elbląskiego uczył się fachu w Berlinie. Jego pierwszą, poważną pracą była budowa Kanału Sekenburskiego w dolnym dorzeczu Niemna. Potem przeniósł się do Elbląga, gdzie objął stanowisko inspektora do spraw tam i grobli na terenie Żuław Wiślanych. Wtedy to właśnie opracował projekt budowy Kanału Elbląskiego.

Steenke dosyć długo przygotowywał się do tego przedsięwzięcia. Wizytował różne obiekty hydrotechniczne nie tylko w Europie, ale także w Ameryce. Pojechał do Stanów Zjednoczonych, aby obejrzeć słynny, najwyżej wówczas położony na świecie, Kanał Morrisa wykorzystujący pochylnie. Podobne urządzenia postanowił zastosować na Kanale Elbląskim. Warto jednak od razu zauważyć, że nie stanowią one ich prostej kopii. Steenke wprowadził kilka innowacji. Zapewniło mu to nie tylko poczesne miejsce w historii techniki, ale także uczyniło jego dzieło wyjątkowym. Kanał Elbląski jest obecnie jedynym czynnym tego rodzaju obiektem na świecie.

Budowę Kanału Elbląskiego rozpoczęto w 1848 roku. Pierwszy odcinek Elbląg-Iława otwarto w 1860 roku. W tym roku

zatem mija 150 lat od tego wydarzenia. Do 1872 roku otwarto połączenie do Ostródy, a cztery lata później do Starych Jabłonek. Budowę ostatniej pochylni zakończono zaś w 1881 roku. Trzy lata później genialny inżynier zmarł w Elblągu.

Kanał okazał się sukcesem. Planowano nawet połączyć go z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi, ale ze względu na ogromne koszty, pomysłu tego ostatecznie zaniechano. Szlak był początkowo wykorzystywany przede wszystkim do transportu towarów. Jednak z czasem, wraz z rozwojem sieci dróg i kolei, ta jego funkcja traciła na znaczeniu. Jeszcze w 1913 roku przewieziono Kanałem Elbląskim grubo ponad 100 tysięcy ton ładunków, ale już po zakończeniu drugiej wojny światowej, ruch ten zanikł. Obecnie szlak służy wyłącznie turystyce i żeglarstwu.

Do Starych Jabłonek

Eksploatację Kanału Elbląskiego rozpoczęliśmy w Ostródzie. Zwykle zwiędza się go na pokładzie statków Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, ale my skorzystaliśmy z uprzejmości Łukasza Krajewskiego, właściciela Żeglugi Wiślanej, firmy która dwa lata temu zorganizowała pierwsze od długiego czasu, regularne połączenie Wisłą z Krakowa do Gdańska. W ubiegłym roku Krajewski uruchomił czarter jachtów motorowych na Pętli Żuław (gdzie jego łódki są nadal jedynymi stale tam kursującymi jednostkami pływającymi), potem dodał do oferty także Kanał Elbląski. A to nie koniec pomysłów przedsiębiorcy rodem z Jaworzna. Żegluga Wiślana rozpoczęła w tym roku budowę jachtów motorowych własnej konstrukcji Vistula Cruiser 30.

- Co roku woduje się wiele jachtów - mówi Krajewski. - Nasz różni się od innych tym, że stworzyliśmy go na bazie własnych doświadczeń i z przeznaczeniem na konkretny szlak.

Posiadanie jachtów dobranych do trasy to jedna z największych zalet Żeglugi Wiślanej. My korzystaliśmy z jachtu motorowego typu Haber Reporter 33 o nazwie *Aleksandra*. Jednostka ma 10 metrów długości, 3 metry szerokości i 47 centymetrów zanurzenia. Takie wymiary pozwalają jej przejść bez problemu przez wszystkie śluzy Kanału Elbląskiego i przewężenia występujące na szlaku. Zaś niewielkie zanurzenie ułatwia dobijanie do brzegu. Zamontowany na jachcie stacjonarny silnik dieslowski o mocy 13 KM

umożliwia kierowanie nim nawet osobom bez uprawnień motorowodnych. Prowadzenie jednostki jest dziecinne proste. *Aleksandra* pruje wodę ze średnią prędkością około 9-10 kilometrów na godzinę, co pozwala podziwiać widoki, ale i nie nudzić się zbyt powolną żeglugą.

Jacht jest komfortowo wyposażony. Może na nim wygodnie spać siedem osób, cztery z nich w dwu dwuosobowych zamkniętych kabinach. Załoga ma do dyspozycji obszerną mesę z kuchenką, lodówką, telewizorem, a nawet DVD. Dopełnieniem jest łazienka z wc i prysznicem. Z kranów leci zimna i ciepła woda. Ludzie płynący tym jachtem nie muszą bać się zimnych poranków. Ciepło zapewni wydajne ogrzewanie.

W Ostródzie rozmawialiśmy z Justyną Szostek, dyrektorem Stowarzyszenia Zachodniomazurska Lokalna Organizacja Turystyczna. Słuchaliśmy jak z zapałem opowiadała o promocji Kanału Elbląskiego i w ogóle walorów Ostródy i okolic.

- Staramy się upowszechniać nazwę „Mazury Zachodnie” - mówi. - Wielu przyjeżdżających do nas turystów dziwi się bowiem, że te tereny to Mazury. Dla nich Mazury kojarzą się prawie wyłącznie z Wielkimi Jeziorami.

Dokształceni z historii i geografii Mazur Zachodnich, wyruszyliśmy z Ostródy i przez Jezioro Drwęckie, skierowaliśmy się do Starych Jabłonek. Śluza ostródzka była pierwszym tego rodzaju urządzeniem, jakie napotkaliśmy na szlaku. I pierwszym zdziwieniem. W szerokiej na 3,26 metra śluzie jacht ledwo się mieścił.



Łukasz Krajewski
- właściciel Żeglugi Wiślanej.

**Aleksandra w służbie.**

To wrażenie ciasnoty towarzyszyć nam będzie na wielu odcinkach Kanału Elbląskiego i to nie tylko w śluzach, ale także pod niskimi mostami czy we wszelkiego rodzaju przewężeniach. Dopiero rejs takim szlakiem daje pojęcie, jak bardzo od XIX wieku zmieniły się gabaryty statków, nawet tych śródlądowych.

Na trasie do Starych Jabłonek musieliśmy przejść przez jeszcze jedną śluzę – Małą Ruś. Jej pracownik zęgnął nas ostrzegając żartobliwie, że dalej kończy się cywilizacja. I miał poniekąd rację. O tej porze roku (płynęliśmy pod koniec maja) rzadko kto zagląda na te akweny. Wszędzie było pusto i cicho. W lekkiej mżawce pokonaliśmy Jezioro Szelaż Wielki

i przez tunel w nasypie kolejowym dotarliśmy do Jeziora Szelaż Mały.

Krażyliśmy przez chwilę po tym niezwykle urokliwym akwenu. To właśnie w tej okolicy rosną słynne sosny taborskie, jest tu nawet ich rezerwat. Położone nieopodal Stare Jabłonki są popularną miejscowością letniskową, najsłynniejszym zaś obiektem turystycznym jest czterogwiazdkowy hotel Anders. Zrezygnowaliśmy jednak z luksusów i spędziliśmy noc na jachcie.

Trzeba podkreślić, że na trasie Kanału Elbląskiego napotkać można wiele miejsc, gdzie żeglarz może się zatrzymać, szczególnie na jeziorach. Gorzej jest nad samym kanałem. Dużym mankamentem,

nie tylko dla motorowodniaków, jest brak miejsc, gdzie można zatankować paliwo. Trzeba je taszczyć z położonych najbliższej wody stacji benzynowych. Polskich miłośników wody jakoś to nie razi. Zachodni żeglarze, z którymi się spotkaliśmy, mówią po prostu o „braku infrastruktury”.

Do Buczyńca

Po nocy spędzonej nad cichym jeziorem Szelaż Mały, wczesnym rankiem, już w pełnym słońcu, ruszyliśmy na szlak. Mieliśmy przed sobą około dziesięć godzin żeglugi. Na wieczór chcieliśmy dotrzeć do Buczyńca, gdzie znajduje się pierwsza ze słynnych pochylni.

Po dopłynięciu do Ostródy, manewrując ostrożnie po wodach Jeziora Drwęckiego, pomiędzy torem wioślarskim a wyciągiem dla narciarzy wodnych, obraliśmy kurs na zachód. Potem zrobiliśmy ostry zakręt na północ w kierunku Miłomłyna. Płynęliśmy odcinkiem typowym dla Kanału Elbląskiego. Uregulowana rzeka Liwa wiała się przed nami przepięknymi zakolami, mijaliśmy na przemian to lasy, to łąki, to pola. Po drodze do Miłomłyna musieliśmy przejść przez dwie śluzy – Zieloną i Miłomłyn.

Przy tej ostatniej Kanał Elbląski odgałęzia się w kierunku Iławy. Choć my skręciliśmy w stronę Elbląga, rejs do Iławy jest także godny polecenia. Większa część tej trasy wiedzie wodami najdłuższego jeziora w Polsce – Jezioraka, które ma ponad 27 kilometrów długości. Już samo to powinno zachęcić do jego poznania. Nad Jeziorakiem jest kilka ciekawych miejsc, m.in. Jerzwałd, gdzie tworzył autor słynnych powieści o Panu Samochodziku, Zbigniew

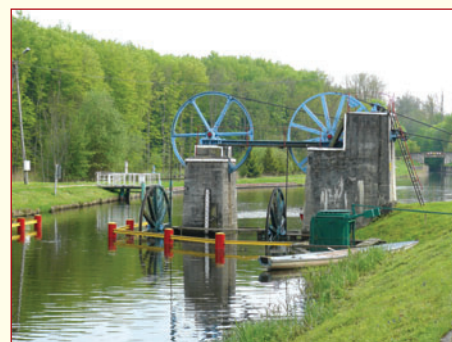
**Różne oblicza Kanału Elbląskiego.**

Nienacki. Na miejscowym cmentarzu znajduje się także jego grób.

Ale nie tylko Jeziorak zasługuje na uwagę. Jeszcze przed wpłynięciem na jego wody, szlak Kanału Elbląskiego wiedzie przez środek Jeziora Karnickiego...

ny przez wdzięcznych rolników obojczyków, wita nas także w Buczyńcu, gdzie stanęliśmy na nocleg.

Tam poznaliśmy pierwszą z pochylni. Najprościej rzecz ujmując to urządzenie, które pozwala jednostkom pływającym na pokonywanie nieraz nawet bardzo znacznych różnic poziomów, takich, z którymi trudno sobie poradzić stosując system śluz. W przypadku Kanału Elbląskiego wygląda to w praktyce w ten sposób, że jacht, łódka albo statek, po dotarciu do pochylni wpływają na specjalny wózek. Po zacumowaniu załoga uderza w gong i obsługa pochylni uruchamia napędzany wodą mechanizm. Wózek wraz ze statkiem rusza pod górę albo w dół, ciągnięty stalowymi linami, po szynach. Po pokonaniu wyniosłości, wózek



Urządzenia pochylni Buczyńciec.

znowu wjeżdża do wody, załoga odcumowuje statek i spokojnie rusza dalej. Cała operacja zajmuje około dwudziestu minut, przy czym kiedy jeden statek wędruje w górę, drugi może jechać na dół. Mniej więcej w połowie drogi następuje „mijanka”.

Na trasie Kanału Elbląskiego istnieje pięć pochylni: w Buczyńcu, Kątach, Oleśnicy, Jeleniach i Całunach Nowych. Dzięki nim można pokonać różnicę wysokości wynoszącą 99,5 metra, czyli większą od wysokości wieży Bazyliki Mariackiej w Gdańsku!

Pochylnie rozłożone są na odcinku zaledwie 10-kilometrowym, w odstępach mniej więcej dwukilometrowych. Na każdej pochylni pokonuje się różnicę od 13 do 24 metrów. Przechodzący przez nie

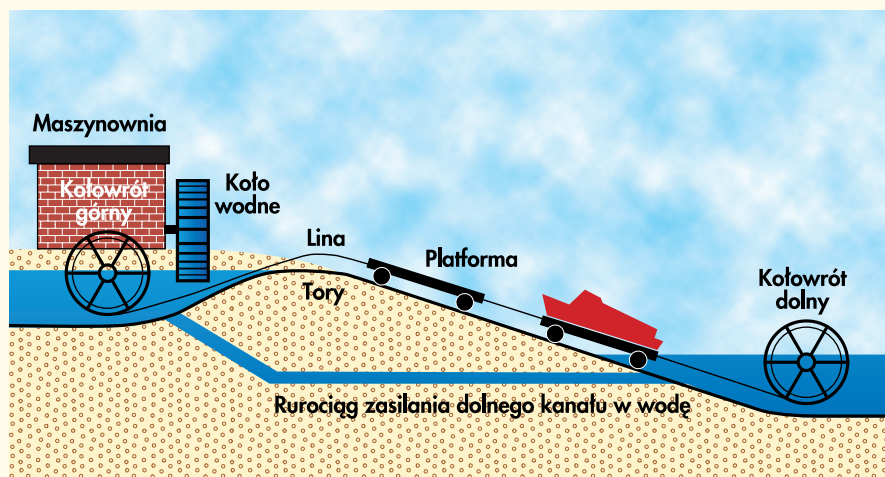


po nasypie. To kolejne, niezwykle rozwiązanie hydrotechniczne zastosowane na tym szlaku. Nasyp mierzy prawie pół kilometra długości. Na dodatek położony jest niemal 2 metry ponad lustrem wody jeziora.

Wróćmy jednak do głównej trasy. Obok pochylni w Miłomłynie (skąd zaczęto w ogóle budowę Kanału Elbląskiego) znajduje się pomnik poświęcony Janowi Pawłowi II, który w 1959 roku, jeszcze jako biskup Karol Wojtyła, był w tym miejscu kajakiem. Zaraz za Miłomłynem rozpoczyna się seria jezior, które ciągną się niemal do samego Buczyńca. Przedzieranie się przez nie dostarcza niezapomnianych wrażeń. Największe to Ruda Woda o długości 12 kilometrów. Choć żegluga po tym akwenie może nieco nużyć, to rozciągające się wokół widoki rekompensują z nawiązką tę niedogodność.

Po minięciu Rudej Wody dotarliśmy do Małdyt, gdzie mieszkał inżynier Stenke. Poświęcony mu obelisk, wystawio-

Schemat budowy pochylni



Ilust. ImageBf

statek „płyń” lądem, wśród pól i łąk, w sumie ponad 2 kilometry.

- W ubiegłym roku mieliśmy w Buczyńcu 6,6 tysiąca przeciągnięć statków i 5,5 tysiąca przeciągnięć innych jednostek - informuje Józef Rożyński, kierownik nadzoru wodnego w Buczyńcu. - Nie stanowi to jednak kresu naszych możliwości.

Trzeba przyznać, że rejs po pochylniach jest najbardziej atrakcyjną częścią Kanału Elbląskiego. Ponieważ pokonanie całej trasy z Ostródy do Elbląga statkiem Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, zajmuje około 11 godzin, niektórzy z tego rezygnują i ograniczają się do zaledwie 5 godzinnej rejsu pochylniami (bilet normalny na całą trasę kosztuje 90 złotych, a na odcinek Elbląg-Buczyniec – 75 złotych).

Buczyniec stanowi więc swoiste centrum ruchu turystycznego na Kanale Elbląskim. Przy pochylni funkcjonuje niewielkie muzeum poświęcone historii szlaku i jego twórcy. Istnieje także, niedawno otwarte, nowoczesne, rozległe pole biwakowe i bar, gdzie serwują pyszne pierogi. Można też zajrzeć do maszynowni pochylni.

To właśnie tam znajdują się turbiny, napędzające maszyny wyciągowe. Do zasilania turbin wykorzystuje się wodę, doprowadzaną z wyższego zbiornika specjalnym, niewielkim kanałem bocznym. Energia spadku wody napędza turbinę, która porusza z kolei kołowroty potężnej maszyny wyciągowej. Napęd przekazywany jest za pomocą kół i lin stalowych.

wych. Udźwig takiego urządzenia wynosi 50 ton.

W maszynowni spotkaliśmy Grzegorza Skowrońskiego, operatora pochylni, człowieka który zajmuje się tą profesją jako przedstawiciel trzeciego już pokolenia swojej rodziny. Na pochylni pracowali jego dziadek, ojciec, a kto wie czy nie będzie tego robił, kiedy dorośnie, nastoletni syn. Skowroński jest tutaj od ponad 20 lat. Reprezentuje kilkunastu innych pracujących tutaj ludzi. Stanowią oni jedyną tego rodzaju grupę zawodową, nie tylko w Polsce, ale i na świecie.

- Tego fachu nie można się nigdzie nauczyć, w żadnej szkole - mówi z dumą w głosie. - To praca specyficzna, bo obsługujemy urządzenia sprzed 150 lat i wymagająca poświęcenia, bo w sezonie pracujemy każdego dnia tygodnia.

Do Elbląga

Pochylnie pokonaliśmy na pokładzie statku Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej. Wsiadliśmy na jedną z ośmiu jednostek, którymi dysponuje ten armator. Statek, na który zamustrowaliśmy nosi nazwę *Birkut*, co w pierwszym momencie powoduje proste skojarzenie z Mateuszem Birkutem, bohaterem filmu „Człowiek z marmuru” Andrzeja Wajdy. Nic jednak bardziej mylnego. Kapitan jednostki Tomasz Bojerle szybko wyprowadził nas z błędu. Okazało się, że wszystkie statki Żeglugi noszą tradycyjnie nazwę ptaków. Birkut to ptak z rodziny sokołów.



Obelisk upamiętniający budowniczego Kanału Elbląskiego - inżyniera Steenke.

Aleksandra na pochylni.



Statek, na pokładzie którego gościliśmy, został zbudowany czterdzieści lat temu w stoczni rzecznej w Krakowie, specjalnie do pływania po Kanale Elbląskim. Pomimo wieku, po generalnym remoncie, trzyma się nieźle. Ma niecałe 25 metrów długości i nieco ponad 3 metry szerokości. Najciekawsza jest ruchoma sterówka. Aby przejść pod szczególnie niskimi mostami, załoga *Birkuta* ręcznie ją obniża. Po przejściu przeszkody, przywraca do poprzedniej wysokości.

Załogę statku stanowią trzy osoby: kapitan, bosman-mechanik i marynarz. Na statku pracuje jeszcze osoba obsługująca znajdujący się pod pokładem sklepik i bufet. Statek porusza się z prędkością około 8 kilometrów na godzinę. Zabiera na pokład 65 osób. W razie deszczu dla wszystkich znajdzie się miejsce w pomieszczeniu pod pokładem, ale mało kto tam przebywa. Większość pasażerów, a razem z nami płynęła wycieczka z Ornety, stała lub siedziała na pokładzie. Stąd najlepiej podziwiać widoki i dzielić wrażenia z pokonywania pochylni co w naszym wypadku oznaczało zjeżdżanie statkiem w dół.

Poza częścią dostępną dla pasażerów, na rufie *Birkuta* znajduje się siłownia z silnikiem o mocy 100 KM i zapleczem socjalnym dla załogi, w tym kojami.

- Rzadko z nich korzystamy - mówi Tadeusz Soboczyński, bosman-mechanik *Birkuta*. - Zwykle śpimy na lądzie w kwaterach, które czekają na nas w Elblągu.

Choć historia Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej zaczęła się po wojnie, tradycje przewozów pasażerskich na Kanale Elbląskim sięgają początków XX wieku i związane są z osobą Adolfa Tetzlaffa. Aż do zakończenia działań wojennych był on największym armatorem pasażerskim na tym szlaku. Co ciekawe, pomógł odbudować kanał i uruchomić regularną żeglugę także po wojnie.

- Na pierwszy rzut oka pływanie po Kanale może się wydawać proste - mówi kapitan Bojerle. - Ale to tylko pozory. Na morzu np. można ustawić autopilota. Tutaj tak się zrobić nie da.

Po minięciu pochylni wpłynęliśmy na wody Jeziora Drużno. To jeden z najpiękniejszych akwenów w Polsce. Kiedyś zbiornik ten stanowił część Zalewu Wiślanego, będąc jego głęboko w łód wcinającą się odnogą. W tej chwili jezioro zarasta. Jak okiem sięgnąć widać wielkie połacie sitowia i trzciny, w których gnieźdzą się niezliczone gatunki ptaków. To jedno z ich największych siedlisk w naszym kraju.

O morskich korzeniach tego miejsca świadczy fakt, że na jego wschodnim brzegu znajdują się resztki legendarnej osady Truso, o której istnieniu donoszą kroniki z IX wieku. W owym czasie gród ów był jednym z największych portów handlowych na Bałtyku. W czasie prowadzonych tutaj wykopaliśk archeologicznych, odnaleziono liczne przedmioty wytworzone w tak odległych od tego miejsca regionach jak np. Bizancjum. Niektórzy historycy twierdzą, że działalność misyjną prowadził w osadzie św. Wojciech. Miejsce z nim związanych jest zresztą w okolicy więcej. Święty miał być zamordowany w Świętym Gaju położonym nieopodal południowych brzegów Jeziora Drużno.

Przed Elblągiem, u północnego końca tego zbiornika wodnego, przepływamy obok Raczek Elbląskich, gdzie znajduje się najniższy położony punkt w Polsce. Leży w depresji 1,8 metra poniżej poziomu morza. To znak, że jesteśmy na terenie Żuław Wiślanych. Łatwo stąd dostać się drogą wodną na Zalew Wiślany, Wisłę czy do Gdańska.

Wchodząc do Elbląga zastanawialiśmy się nad przyszłością kanału. Na szczęście minęły czasy, kiedy chciano go po prostu zamknąć. W najbliższych latach na rozwój turystyki wokół planuje się wydać ponad 300 milionów złotych. Sam kanał czeka (za kwotę 95 milionów złotych) rewitalizacja. Przewiduje ona przebudowę i automatyzację służ, unowocze-

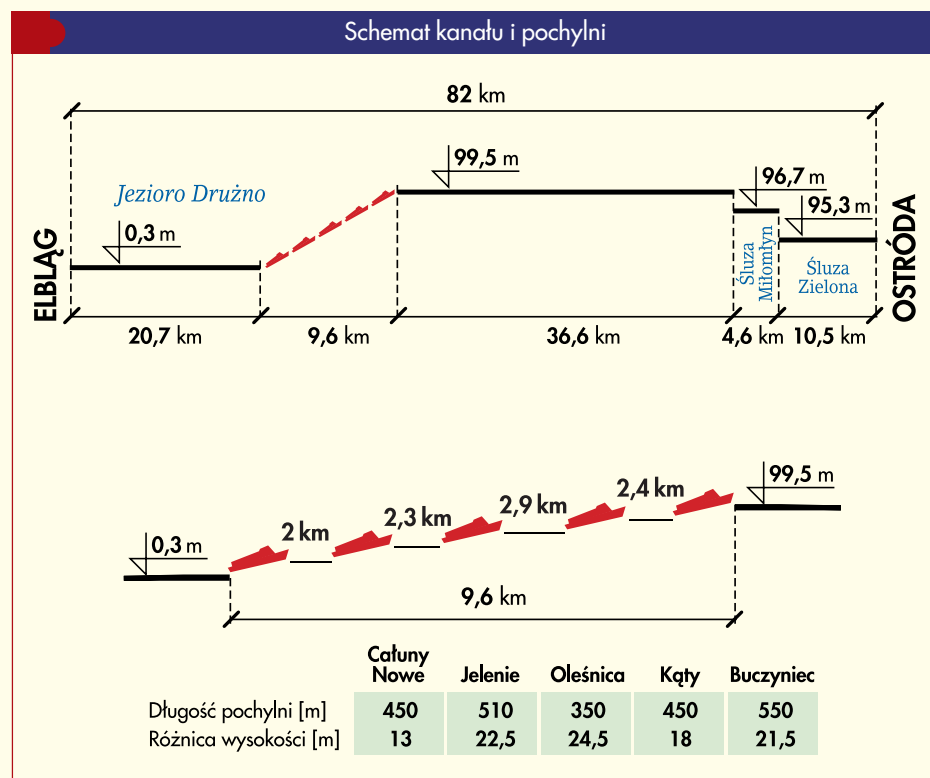


Wnętrze maszynowni pochylni Buczyniec.

nić pochylni, odmulenie szlaku i ubezpieczenie brzegów, zagospodarowanie nabrzeży i przygotowanie infrastruktury informacyjnej.

Zapewne wykonanie niektórych z tych prac wymagać będzie czasowego zamknięcia Kanału Elbląskiego dla ruchu na niektórych przynajmniej odcinkach. I pewnie nie obędzie się bez protestów. Warto jednak zaryzykować, aby służył turystom przez kolejne 150 lat.

Tekst i zdjęcia:
Tomasz Falba



Trzy problemy za jednym zamachem



Z Andrzejem Sucheckim, prezesem Stoczni Rzecznej Centromost w Płocku, o kondycji rodzimych stoczni rzecznych, transporcie i żegludze śródlądowej rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Panie prezesie, niedawno zapowiedział pan podpisanie kontraktu na w pełni wyposażony tankowiec dla Holendrów...

- To prawda, toczą się rozmowy na ten temat.

- Byłby to jakiś przełom, bo polskie stocznie rzeczne od wielu już lat produkują praktycznie same kadłuby.

- Zgadza się. Stocznie rzeczne od lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku zostały sprowadzone do roli wytwórców kadłubów różnego rodzaju statków śródlądowych, resztę wykonywały stocznie holenderskie. Od 2002 r. dostarczyliśmy jednemu tylko klientowi, firmie Veka, około 45 kadłubów tankowców. Przy czym ostatnie jednostki były już częściowo wyposażone, m.in. w rurociągi pokładowe, transport pionowy i poziomy ładunku. Kryzys jednak spowodował znaczne przyhamowanie zamówień. Stąd temat statków w pełni wyposażonych - wspólny pomysł partnera holenderskiego i nasz na przetrwanie. Mamy przekonanie, że potrafimy te statki wyposażyć lepiej, lub tak samo dobrze i taniej niż Holendrzy. Rozmowy się toczą, mam nadzieję, że coś z tego wyjdzie.

- Ile mamy stoczni rzecznych w Polsce?

- Pięć.

- W sumie zatrudniają ilu pracowników? Dwa tysiące?

- Oj, podejrzewam, że w wyniku kryzysu dużo mniej. Nasze zatrudnienie z powodu spadku zamówień zmniejszyło się z 230 do 180 pracowników. Poza tym, musieliśmy zrezygnować ze 150 kooperujących z nami osób.

- Jaka jest, pana zdaniem, kondycja całej branży stoczni rzecznych?

- Inna niż stoczni morskich, w tym sensie, że stocznie rzeczne jeszcze istnieją...

- ...niektóre morskie także.

- Za nami i za stoczną Koźle, stoją liczący się na rynku właściciele, więc jakoś sobie radzimy. Reszta to małe firmy prywatne o proporcjonalnie do wielkości niskich kosztach stałych. Myślę, że są przygotowane, by walczyć z kryzysem. Problem stoczni rzecznych to spadek zamówień. Rozwiązaniem jest oczywiście dywersyfikacja, szukanie innych źródeł dochodu. Robimy to w naszej stoczni już od dawna - nie tylko kadłuby, ale też mosty. Wiszący most w Płocku jest w dużej mierze naszym dziełem. Robiliśmy też różnego rodzaju instalacje dla Petrochemii

Płockiej. Problem stoczni rzecznych jest taki sam, jak problem innych firm branży konstrukcji stalowych, czyli spadek zamówień.

- Nie mamy więc do czynienia ze schyłkiem branży?

- No nie, aż tak dramatycznie nie jest. Branża śródlądowa miałaby wielkie możliwości, gdybyśmy w Polsce rozwijali żeglugę śródlądową. Tak się jednak nie dzieje. Nie mamy autostrad, dobrych dróg, ale transportujemy tymi ledwo ziępiącymi szosami ciężkie elementy. A przecież wszelkie wskaźniki: opłacalności, zużycia paliwa, itd. przemawiają za transportem rzeczonym. Rozwój żeglugi śródlądowej w tej sytuacji powinien być naturalną alternatywą. U nas niestety na razie nie jest. Gdyby ten rynek został zmotywowany, stocznie rzeczne miałyby rację bytu.

- W jaki sposób wyobraża pan sobie tę motywację?

- To że transport śródlądowy został sprowadzony do tak marginalnej roli, jest wynikiem działań lobby kolejowo-drogowego. To raz, dwa: w naszym kraju nie dokończono większości inwestycji, które miały poprawić żeglowność naszych rzek. Wielkie śluzy, które pobudowano na południu i które miały służyć transportowi węgla do elektrowni zlokalizowanych w górnej Wiśle, zostało niedokończonych i węgiel wozi kolej.

- Co by pan postulował, by zmienić ten stan?

- To jest kwestia olbrzymich inwestycji. O ile między Toruniem a Gdańskiem nie mamy problemu z żeglownością, o ty-



Ostróda - statek wycieczkowy żeglujący po Kanale Elbląskim, wyprodukowany w Centromost.

le między Kazimierzem, Warszawą a Płockiem w okresie przeciętnego lata głębokość nie przekracza 40-50 centymetrów, więc o transporcie statkami nie ma co marzyć. A przecież pamiętamy, chociażby z „Rejsu”, że przez wiele lat statki pływały po Wiśle. Gospodynie z Płocka nocą płynęły do Warszawy, tam sprzedawały ser i masło, wieczorem wracały. Dzisiaj nieregulowana rzeka jest płytka, a budowa zapory we Włocławku spowodowała w dodatku spowolnienie rzeki, które z kolei ograniczyło jej pogłębianie. Ratowały nas w transporcie do Gdańska zrzuty wody z tej zapory, z dwunastu transportów kadłubów rocznie, jakieś 70

procent robiliśmy na takich zrzutach, resztę w naturalny sposób.

- No dobrze, ale inwestycje wodne wymagają i wielkich nakładów, i skuteczniejszego lobbingu. Tymczasem od wielu lat nie dzieje się nic, jeżeli chodzi o inwestycje, ale też o skuteczne propagowanie tej żeglugi.

- To prawda. Nic się nie ruszyło od 1968 roku, kiedy wybudowano wspomnianą tamę we Włocławku. Myślę, że tegoroczna powódź czegoś nas nauczy, bo rozwijanie zabezpieczeń przeciwpowodziowych jest ściśle związane z możliwością uprawiania żeglugi. Budowa kolejnych zbiorników powinna podnieść poziom Wisły i uregulować ją. I problem żeglugi mamy za jednym zamachem rozwiązany. A właściwie trzy problemy - zapobieganie powodzi, pozyskiwanie energii elektrycznej i transport oraz żeglugę.

- No tak, ale niekoniecznie to musi pójść w takim kierunku. Inna koncepcja jest taka, żeby powiększać tereny zalewowe, co wcale nie podniesie poziomu rzek. A ekologia? Wisła w większości objęta jest programem Natura 2000.

- No tak. Ale z terenów zalewowych trzeba by przesiedlić tysiące ludzi.

- Zmierzamy do tego, że prezentowana przez pana koncepcja raczej nie przejdzie, bo brakuje w niej skutecznego lobbingu na rzecz żeglugi śródlądowej.

- Spotykamy się w pewnym gronie ludzi zainteresowanych tematem, rozmawiamy o tych sprawach. Ale faktycznie –



Centromost - jedna z nielicznych stoczni rzecznych w Polsce.

jakiegoś postępu w tej sprawie nie widzę. Podstawowa sprawa - regulacja Wisły - nie została w ogóle ruszona. A według mnie, niewiele trzeba, by przynajmniej od Warszawy do Bałtyku, zacząć uprawiać żeglugę śródlądową. Bo tu nie tylko o spławianie towarów chodzi, ale też o promocję takiego rodzaju turystyki, jaka uprawiana jest na Zachodzie: killkudniowe, rodzinne pływanie po rzece. Bo to generuje całą infrastrukturę. U nas też coś się rusza: w okolicach zbiornika Włocławek, który sięga do Płocka, widać wyraźnie coraz więcej marin. Póki co robią to ludzie prywatni, którzy mają tam swoje łodzie. Generalnie jest marnie. W zeszłym roku płynąłem z Płocka do Gdańska - na trasie nic nie ma! Jedynie Toruń, potem jeszcze Grudziądz, a później do samego Gdańska nie ma już praktycznie nic.

- Nie niepokoi pana, że we wszystkich projektach dotyczących aktywizacji dróg lądowych, mówi się o turystyce, a nie o transporcie wodnym? Nie powinniście się wmontowywać w ten program?

- Jak mówiłem, lobbing teoretycznie istnieje. Nie trafia jednak zupełnie do rządzących. Śmiejemy się, że coś dopiero ruszy, gdy nad Wisłę wrócą Holendrzy. Na trasie z Warszawy do Gdańska spotkamy wiele osad, które były przez nich wieki temu zakładane. W czasie tegorocznej powodzi żadna nie została zalana.

- Również Niemców, Prusaków stać było półtora wieku temu na takie inwestycje, na perspektywiczne myślenie.

- Problem jest w wizji. Można by przywołać postać Eugeniusza Kwiatkowskiego, jego wizji Gdyni i tamtejszego portu. Dzisiaj nie ma kogoś tej miary. A, powtarzam, dziwię się, że Wisła nie jest regulowana, bo dzięki temu załatwiamy za jednym zamachem trzy sprawy - mamy energię elektryczną z wody, transport i turystykę oraz eliminujemy powódź.

Tzw. mokry biznes, nie tylko rzeczny, ale też morski, nie ma szczęścia do naszych polityków. Przemysł okrętowy praktycznie nie istnieje, porty ledwo przęda.

- Wróćmy do stoczni: wasi najwięksi konkurenci to tanie Chiny?

- Też, ale w tej chwili nasza największa konkurencja to Rumunia i Serbia. Rumuni, którzy są razem z nami w Unii Europejskiej, mają łatwy dostęp do rynku holenderskiego. Dunajem, a potem Renem, bez problemu transportują ładunek do Rotterdamu, co przy ich niskich kosztach pracy i tak się opłaca bardziej niż nam. Dużą konkurencją są tanie stocznie serbskie, nasze dwie huty produkujące stal okrętową mają ceny światowe, czyli wyższe. I to jest problem.

- A nie byłaby jakimś wyjściem dla was budowa jachtów? Wy macie potencjał, a ten segment rynku rozwija się, także u nas, bardzo prężnie.

- Szukamy innego źródła dywersyfikacji - mocno idziemy w offshorowski rynek różnych elementów, takich jak np. szpule. Jesteśmy konkurencyjni w stosunku do innych wytwórców, będziemy ten ładunek transportować barkami do Gdańska, a z racji niższych kosztów pracy, które mamy na Mazowszu, konkurować będziemy z firmami znajdującymi się na Wybrzeżu. W tym m.in. widzimy naszą przyszłość. Takim przykładem są także mosty, w tej chwili projektowane są w Kwidzynie i Toruniu. Mamy nadzieję, że jakąś ich część będziemy budować. Z naszych analiz wynika, że najgorsze już mamy za sobą. Produkując pięć czy siedem kadłubów rocznie i wytwarzając konstrukcje stalowe, przetrwamy. To mało rozwojowe. Dlatego chcielibyśmy wejść w segment jednostek w pełni wyposażonych i mamy nadzieję, że kryzys złamie monopol stoczni holenderskich. Trzeba jed-

nak pamiętać, że nasz kontrahent musi podjąć trudną decyzję: zlecając nam w pełni wyposażoną jednostkę, zabiera chleb swoim rodakom.

- Na marginesie - pańska stocznia pomaga bezdomnym z Warszawy wybudować jacht (pisaliśmy o tym w czerwcu 2008 r. i w maju 2009 r. - red.)...

- To prawda, ksiądz Bogusław Paleczny, pomysłodawca tego przedsięwzięcia, już niestety nie żyje, ale jego podopieczni kontynuują budowę i w miarę naszych możliwości staramy się w tym pomagać. To super sprawa. Wspaniali ludzie, świetna inicjatywa. Nasza pomoc nie jest duża, ogranicza się do udostępnienia blach, a nasi inżynierowie weryfikują dokumentację jachtu.

- Na koniec - jaka przyszłość czeka branżę stoczni rzecznych?

- Na pewno za wszelką cenę będziemy chcieli utrzymać główną linię, czyli budowę statków rzecznych, dla naszych głównych klientów - Holendrów i Niemców. Dla dwustu pracowników wystarczy pracy. Współpracujemy z firmami, które nie przewożą towarów, ale też uczestniczą w budowie mostów, świadczą usługi holownicze, dostarczają pontony pod koparki i kafary. Można na to zdobyć pieniądze z Unii. Prowadzimy rozmowy na budowę takich jednostek. Gdyby np. uruchomiono drugą zapórę, w okolicach Cieclocinka czy Nieszawy, nasza branża sporo by zyskała - konstrukcje stalowe wytworzone na potrzeby takiej inwestycji dałyby nam pracę na kilka, kilkanaście lat.



Scaletta - zbiornikowiec z płockiego Centromostu.



Para w gwizdek

Minister Anna Wypych-Namietko:
- **Udało się rozszerzyć płaszczyznę dyskusji i wymiany zdań. Stworzyliśmy szeroką formę porozumienia między portami, armatorami...**

Od ponad dwóch i pół roku, niemal tysiąc dni, Anna Wypych-Namietko jest wiceministrem do spraw gospodarki morskiej. Czy udało jej się spełnić wyrażone na łamach „Naszego MORZA” przyrzeczenie, iż sprawy morskie nie utoną w rządzie Donalda Tuska?

Najważniejszej ustawy morskiej - o zatrudnieniu na polskich statkach handlowych - jak nie było, tak nie ma.

Dorota Arciszewska-Mielewczyk, senator Prawa i Sprawiedliwości, podobnie jak pani minister absolwentka Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, nie ma wątpliwości, że działalność Anny Wypych-Namietko to w poważniej mierze czas stracony.

- Cenię panią minister za to, że osiągnęła stanowisko kapitana żegluga wielkiej, bo to dla kobiety nie jest łatwe - mówi. - Z drugiej strony przykro mi, że osoba z branży nie wykazuje determinacji, by przywrócić sprawom morskim taki status, jaki miały za czasów Ministerstwa

Gospodarki Morskiej. Bo właśnie teraz widać wyraźnie, że likwidacja tego ministerstwa była błędem. Jedynie dysponując własnym budżetem, można dyskutować z Ministerstwem Finansów na zasadach niejako równorzędnych.

Choć pomysł likwidacji MGM nie był autorstwa pani minister Wypych-Namietko, pytana o tę kwestię, zawsze broniła decyzji rządu o włączeniu spraw morskich pod kuratelę Ministerstwa Infrastruktury. Wskazywała przy tym na inne kraje, w których, w przeważającej większości, samodzielne ministerstwo morskie nie istnieje. Trudno jednak oprzeć się wrażeniu, że jako jedno z dziesięciu „podministerstw” w Ministerstwie Infrastruktury, ma tyleż razy mniejsze znaczenie niż jednostka samodzielna.

Tomasz Sagan,
wicedyrektor Polskiego
Ratownictwa Okrętowego:

- Od lat najważniejszą sprawą dla polskich armatorów pozostaje kwestia rozwiązań podatkowych umożliwiających powrót statków pod polską banderę. (...) Niestety, pomimo wielu lat dyskusji i prac komisji trójstronnej nad projektem odpowiedniej ustawy, sprawa pozostaje nieuregulowana.

Brak determinacji, ale też zaplecza politycznego, to jeden z głównych zarzutów do minister Wypych-Namietko.

Prawne umocowanie

- Panią minister znam osobiście od kilku lat, jeszcze z czasów, kiedy pracowała w Urzędzie Morskim - mówi Tomasz Sagan, jeden z wicedyrektorów Polskiego Ratownictwa Okrętowego. - Dysponuje wielką wiedzą w tematyce morskiej. Możliwe jednak, że jej umocowania w rządzie nie pozwalają na bardziej spektakularne działania.

Wtóruje mu Piotr Masny, przewodniczący Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR): - Tu nawet nie chodzi o tę konkretną panią minister, tylko o umocowanie tego resortu prawne, polityczne. A one zdają się niewielkie. Sprawy morskie są nadal w rządzie, parlamencie, nierozpoznawalne. Nie udało się, niestety, pani minister podnieść ich rangi.

Najjaskrawszym przykładem potwierdzającym zasadność tych zarzutów jest ustawa o pracy na morskich statkach handlowych. Przygotowywana jeszcze za czasów istnienia MGM i kontynuowana już pod rządami minister Wypych-Namietko, nadal nie może wyjść poza sferę konsultacyjną.

- Istnieją ze dwa miliony wersji ustawy - mówi z przekąsem Piotr Masny. - I wciąż cała para idzie w gwizdek.

Dyrektor Sagan dodaje: - Od lat najważniejszą sprawą dla polskich armatorów pozostaje kwestia rozwiązań podatkowych umożliwiających powrót statków pod polską banderę. W szczególności chodzi o zatrudnianie marynarzy, poda-

tek dochodowy od ich wynagrodzeń i kwestie ubezpieczeń społecznych. Niestety, pomimo wielu lat dyskusji i prac komisji trójstronnej nad projektem odpowiedniej ustawy, sprawa pozostaje nieuregulowana. Trudno powiedzieć po czyjej stronie leży wina, ale fakt pozostaje faktem.

Według szacunków Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych, liczba polskich marynarzy pływających na morzach i oceanach świata, wynosi aż 35 tysięcy, a ich roczne zarobki stanowią łącznie blisko miliard dolarów. Ustawa miałaby stworzyć dla pracujących na polskich statkach marynarzy specjalny status, który pozwalałby im płacić symboliczne podatki i składki ubezpieczeniowe. A to czyniłoby polski system atrakcyjnym na tle światowej konkurencji i zachęcało do przeflagowywania jednostek pod białą-czerwoną banderę. Dzięki temu nasz budżet otrzymywałby chociaż część podatków, które w obecnej sytuacji trafiają do krajów „taniach bander”.

- Bez ustawy o zatrudnieniu, wprowadzona już ustawa o podatku tonażowym nic nie znaczy - tłumaczy Piotr Masny. - Przy obecnym systemie prawnym, jeżeli ktoś chciałby zarejestrować statek pod polską banderą, zatrudnić polską załogę i płacić, powiedzmy, dwa tysiące euro, to kosztowałoby to go 4 tysiące! Gdzie się znajdzie kogoś tak głupiego? Ustawa jest przygotowywana, ale potem trafia do Ministerstwa Finansów i Polityki Społecznej i tam przepada. Ale jeżeli rozmawia się o niej na poziomie dyrektorów departamentów, to o czym tu mówić?

Stosując skrót myślowy, można powiedzieć, że chodzi o to, by marynarz de facto nie płacił podatków, co w tej chwili i tak ma miejsce, ale by było to umocowane w polskim prawie.

Sama pani minister stara się bagatelizować sugestie o niechęci innych ministerstw w tej sprawie. - Wypracowaliśmy już na tyle dobrą płaszczyznę współpracy, że nie mówimy o terminie wprowadzenia ustawy, a pracujemy nad jej wariantami - tłumaczy. - Problem tkwi w znalezieniu takich rozwiązań, które byłyby zgodne z przepisami ministra pracy i polityki społecznej i równocześnie z przepisami podatkowymi. W wypadku Ministerstwa Finansów jest duża elastyczność, np. jeżeli chodzi o naszą propozycję rozdzielenia pensji marynarza na zasadniczą i dodatek morski.

Jednocześnie jednak minister Wypych-Namietko nie potrafi wskazać ter-

minu wpłynięcia ostatecznej wersji ustawy pod obrady Sejmu. Przewodniczący APMAR nie może się nadziwić: - W tej sprawie środowisko marynarzy, związków zawodowych i prawników dogadało się i występowało jednym frontem. Wymierzona dla rządu sytuacja - nie trzeba negocjować z wieloma. I nic. Na pewno było i jest dużo dobrych chęci, ale nie przekładają się one na konkret. Nie sądzę, śledząc dotychczasowe tempo prac, by w tej kadencji Sejmu ustawa została sfinalizowana.

Wolnym postępowaniem nad ustawą rozczarowany jest szef Solidarności w PŻM, Paweł Kowalski. - Myśleliśmy, że wszystko zostało już dogadane w Komisji Trójstronnej, ale ministerstwa odrzuciły ustalenia dotyczące marynarskich podatków i ubezpieczeń społecznych - narzeka związkowiec. - W UE są, a u nas nie można ich wprowadzić.

Problem z przebicciem

Niezbyt wielkie przywiązywanie wagi rządu do spraw morskich z jednej strony i zbyt słabą siłą przebiccia podministerstwa Anny Wypych-Namietko z drugiej, widać w rządowym dokumencie o strategii rozwoju polityki gospodarczej do 2030 r. Sprawy gospodarki morskiej są tam potraktowane marginalnie. Pani minister tłumaczy, że stara się wprowadzić w tym dokumencie korekty na rzecz spraw morskich. Wyjaśnia, że na gospodarke morską patrzeć trzeba kompleksowo, że nie jest to tylko żegluga i stocznie, ale także energetyka, szkolnictwo, ochrona środowiska, turystyka, rozwój miast i gmin nadmorskich, z ochroną brzegów morskich włącznie. I, jak tłumaczy, jest kłopot w ogarnięciu i uporządkowaniu tych zagadnień.

Pani minister przyznaje jednak, że ma problem z przebicciem się do świadomości polityków z wagą spraw morskich. Jak

Piotr Masny,
przewodniczący Związku Agentów
i Przedstawicieli Żeglugowych:

- Sprawy morskie są nadal w rządzie, parlamencie, nierozpoznawalne. Nie udało się, niestety, pani minister podnieść ich rangi.

mówi, być może jest tak, że starania jej departamentu traktowane są proporcjonalnie do niewielkich wpływów do budżetu państwa. Ważkim dokumentem przygotowywanym przez jej resort są „Założenia do polityki morskiej”, kompleksowo przedstawiający to, co się mieści w pojęciu „gospodarka morska”. Co ciekawe, wśród dziewięciu priorytetowych dziedzin (m.in. rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich, rozwój portów morskich i ich ochrony, czy zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów), nie ma słowa o marynarzach i ich zatrudnieniu.

- Martwi mnie ten marazm w gospodarce morskiej - mówi senator Arciszewska-Mielewczyk. - Rozumiem, że trzeba jeździć na różnego rodzaju konferencje, jak to się dzieje w wypadku pani minister, ale czy coś z tego wynika? Bezrefleksyjnie odwróciliśmy się od morza i to jest konstatacja ogólna, bo na wszystkich rządach ciąży część odpowiedzialności.

Jednak trzy ostatnie lata to raczej konflikty niż załatwianie konkretnych spraw. Nie ma floty rybackiej, która była dumą Rzeczypospolitej, zlikwidowano stocznie, co jest ciężkim grzechem, mamy wąskie gardło i brak infrastruktury jeżeli chodzi o porty, które muszą sobie radzić same. I jeszcze sprawa *Daru Młodzieży* (chodzi o konflikt między Akademią Morską w Gdyni a ministerstwem, w sprawie własności żaglowca - red.), to nie napawa optymizmem.

Pani minister pytana przez nas o to, z czego jest zadowolona, odpowiada: - Udało się rozszerzyć płaszczyznę dyskusji i wymiany zdań. Stworzyliśmy szeroką formę porozumienia między portami, armatorami. Promowanie szkolnictwa, regulacje związane z programami, nasza pozycja światowa, związana z konwencją STCW. Jesteśmy liderem w strategii dla Morza Bałtyckiego w dziedzinie kształcenia morskiego. Na plus mogę sobie zapisać umiejętność rozwinięcia tematów

morskich na inne resorty. Gdyby nie nasza aktywność, powołanie zespołu do spraw polityki morskiej, dreptanie ze strony ministerstwa, trudno by było np. dyskutować na temat procedur odpraw w portach.

Adolf Wysocki, sekretarz generalny Związku Armatorów Polskich, na pytanie o ocenę pani minister, odpowiada, że związek całkowicie popiera jej działania. Wyrazem tego jest wręczenie jej środowiskowej nagrody honorowej „Laur Bałtyku” przy okazji imprezy „Herring Szczecin 2010”, m.in. za podejmowane przez Annę Wypych-Namietko działania i inicjatywy w dążeniu do przywrócenia znaczenia pojęciu „gospodarka morska”, czego przykładem ma być powołanie Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej oraz działania ukierunkowane na powrót floty pod banderę narodową.

Czesław Romanowski



- Przykro mi, że osoba z branży nie wykazuje determinacji, by przywrócić sprawom morskim taki status, jaki miały za czasów Ministerstwa Gospodarki Morskiej - mówi Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Fot. Czesław Romanowski

Pod skrzydłami Forum Okrętowego



Fot. Forum Okrętowe

Morze bliżej Kremla...

W hali wystawienniczej Gostinnyj Dvor na pow. 14 tys. m kw. swoje stoiska zaprezentowało 189 uczestników z 10 krajów.

Od 19 do 21 maja br. w Moskwie, odbywały się międzynarodowe targi Russian Maritime Industry International Forum (MIR). Po raz pierwszy od wielu lat polskie firmy wystąpiły w ramach jednego, wspólnego stoiska narodowego.

Targi pod auspicjami rosyjskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu odwiedziło 3,4 tys. osób. W hali wystawienniczej Gostinnyj Dvor na pow. 14 tys. m² swoje stoiska zaprezentowało 189 uczestników z 10 krajów, w tym 167 z Rosji i 22 z zagranicy. Wystawę zorganizowano po raz pierwszy, choć – jak podkreślano – nawiązywała ona do Rosyjskiej Wystawy Morskiej, która odbyła się w Moskwie w 1908 r.

Najbardziej znanym morskim wydarzeniem w Rosji są jednak targi Neva w St. Petersburgu. Po co więc „druga” impreza?

- Oficjalny powód zainicjowania targów w sąsiedztwie Kremla jest taki, że będąc nieco dalej od samego przemysłu, są jednak dużo bliżej ośrodków decyzyjnych, a – jak wiadomo – w Rosji decyzje gospodarcze to decyzje polityczne - mówi Jerzy Czuczman, dyrektor Biura Forum Okrętowego. - A nieoficjalnie, jest silny nacisk polityczny, żeby główne targi morskie odbywały się w stolicy i żeby organizowali je Rosjanie (Neva to domena firm brytyjskich).

Od konkurencji w Petersburgu odróżnia je także formuła. Wstęp na MIR ma jedynie grono zaproszonych osób. Organizatorzy zadbali, żeby wśród nich byli najważniejsi decydenci z sektora stoczniowego i żeglugowego. Odwiedziło je wielu znaczących Vipów, m.in. przewodniczący Komisji ds. Transportu rosyjskiej Dumy, przewodniczący Komisji ds. Polityki Morskiej Federacji Rosyjskiej, szef departamentu Budownictwa Okrętowego i Przemysłu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Rosji.

Rosjanie chcą, aby z pomocą państwa, uruchomić przemysł morski i budować statki dla rosyjskich, państwowych armatorów. Rządowe zapotrzebowanie na nowe jednostki jest bardzo duże, mówi się nawet o ponad tysiącu różnego typu w ciągu najbliższych lat. Zdaniem ekspertów, w praktyce może to być najwyżej ponad 10 proc., ale nawet wtedy oznacza to budowę kilkunastu statków rocznie. Rosyjskie stocznie są jednak w stosunku do reszty świata zapóźnione – mają

niską wydajność, długie cykle produkcyjne i archaiczne modele organizacji produkcji. Nie są także w stanie konkurować na rynku globalnym. Muszą przejść głębokie reformy, potrzebują know-how. I w tym mogą być pomocne firmy zagraniczne, np. polskie, które mogłyby zabiegać o to, aby kooperować i zanim Rosjanie opanują całkowicie wykonawstwo, wspólnie z nimi budować dla nich (np. u nas) pierwsze jednostki.

Na moskiewskich targach polskie firmy związane z budową i remontami statków wystąpiły po raz pierwszy razem, w ramach jednego stoiska narodowego. W ramach Forum Okrętowego wystawiały się: Gdańska Stocznia Remontowa, Stocznia Północna, Stocznia Gdańsk, Fast, FAMOS, FAMOR, PBUCH, Euro - Cynk, a z firm zewnętrznych - Konrem Nauta.

- Cieszy, że stoiska polskich stocznii odwiedziło dużo gości - zauważa dyr. Czuczman. - Były profesjonalnie przygotowane, a ich przedstawiciele biorący udział w targach, mówili świetnie po rosyjsku. To była pierwsza obecnie próba pokazania, że w Polsce przemysł okrętowy wciąż działa i że może w swoim segmencie produkcji być znaczącym graczem także na rynku rosyjskim, oferując na nim swoje produkty i usługi.

land

Zatonięcie korwety Chonan – druga odłona

Południowokoreański okręt ratowniczy, w eskorcie kutrów patrolowych, prowadzi prace przy wraku zatopionej korwety.



Amerycanie wsparli południowokoreańskiego sojusznika między innymi okrętem ratowniczym Salvor.

Storpedowana!

Przedstawiona w majowym numerze „Naszego MORZA” hipoteza zakładająca powolne ujawnianie, lub nawet utajnienie raportu dotyczącego przyczyn zatonięcia 26 marca na Morzu Żółtym południowokoreańskiej korwety *Chonan* okazała się chybiona. Korea Południowa nie tylko z dużą determinacją i dynamiką przystąpiła do wyjaśniania tragedii, ale ujawniła jednoznaczne w swej wymowie ustalenia podczas wizyty w Seulu (21-22 maja) amerykańskiej sekretarz stanu Hillary Clinton. Wcześniej, 17 maja, prezydent Republiki Korei, Lee Myung-bak przedstawił - w rozmowie telefonicznej - wyniki śledztwa prezydentowi Stanów Zjednoczonych Barakowi H. Obamie.

Jak już wspomniano, południowokoreańskie śledztwo prowadzono z dużym zaangażowaniem sił i środków. W pierwszej fazie w akcji poszukiwania wraku uczestniczyło kilkanaście jednostek marynarki wojennej i straży wybrzeża, do których rychło dołączyły siły amerykańskie: okręt ratowniczy *Salvor* (T-ARS 52), krążownik *Shiloh* (CG-67), niszczyciele *Curtis Wilbur* (DDG-54) i *Lassem* (DDG-82) oraz okręt desantowy-dok *Harpers Ferry* (LSD-49). Już 28 marca odnaleziono część rufową wraku. 30 marca śmierć poniósł penetrujący wrak nurek marynar-

ki, chorąży Han Joo Ho. 2 kwietnia poniesiono kolejną stratę, po kolizji z frachtowcem bandery Kambodży zatonał wspomagający ratowników wojskowych cywilny trawler *Gumyang 98*. Zwłoki dwóch członków jego załogi odnaleziono, pozostałych siedmiu uważa się za zaginionych.

Mimo tego akcja ratownicza trwała nadal i 15 kwietnia, używając wycarterowanych od podmiotów cywilnych dźwignów pływających, barek i holowników, wydobyto na powierzchnię rufową część okrętu. Cześć kadłuba o masie około 950 ton (łącznie z wypełniającą ją wodą) odebrano najpierw od dna przy użyciu dźwigu o unosie 2200 ton i przesunięto na płytszą wodę, w pobliżu wybrzeża wyspy Baengnyeong, a następnie posadowiono na barce o wyporności 3000 ton. Dokonane na powierzchni oględziny pozwoliły jednoznacznie wykluczyć eksplozję wewnętrzną jako przyczynę utraty jednostki. Tym samym upadła hipoteza o wybuchu w rufowej komorze amunicyjnej. Mimo takich konstatacji, nadal wstrzymywano się od formułowania oskarżeń. W pomieszczeniach znaleziono zwłoki 36 marynarzy.

24 kwietnia na powierzchni znalazła się dziobowa część okrętu, w której od-

naleziono jedne zwłoki. Płetwonurkowie w skrajnie trudnych warunkach penetrowali dno, w poszukiwaniu przedmiotów, które pomogłyby w rozwikłaniu zagadki. Początkowo do mediów przedostała się informacja o odnalezieniu kawałków aluminium, co powiązano z faktem, że metal ten wykorzystywany jest przy produkcji torped. Nie był to jednak dowód mocny, gdyż z tego materiału wykonany był też górny pokład zatopionej jednostki. Prawdziwa bomba informacyjna wybuchła podczas wspomnianej wizyty w Korei Hillary Clinton. Gospodarze zaprezentowali wówczas publicznie części znalezionej w miejscu tragedii torpedy, między innymi elementy systemu napędowego. W obecnej chwili nie ma już wątpliwości, że południowokoreańska korweta padła ofiarą torpedy wystrzelonej najprawdopodobniej z północnokoreańskiego miniaturowego okrętu podwodnego, bądź torpedy załogowej sterowanej przez samobójcę, dostarczonej w rejon akcji również przez miniaturowy okręt podwodny.

Sejsmografy w służbie armii

Też o zatonięciu korwety w wyniku storpedowania, przedstawił wcześniej

**Dźwig pływający
zmierza w rejon
zalegania wraku.**



**Jednostka
południowokoreańskiej
Straży Wybrzeża manewruje
w rejonie zatopienia korwety.**

sejsmograf z Uniwersytetu w Soongsil, profesor Bee Miung Ina. Na podstawie analizy odczytów bardzo precyzyjnych przyrządów, doszedł on do wniosku, że okręt ugodzony został przez pocisk przenoszący się z prędkością 65,7 km/h, 2,3 m pod powierzchnią wody, przenoszący głowę bojową o masie 206 kg trotylu.

Badania wydobytych szczątków torpedy z pewnością pozwolą na określenie typu pocisku, ale już obecnie wśród ekspertów upowszechniła się opinia, że prawdopodobnie był to chiński pocisk Yu-3, lub jego eksportowa wersja oznaczona jako ET-32. Jest to pierwsza produkowana w Chinach torpeda wyposażona w hydroakustyczny system naprowadzania, przeznaczona do zwalczania celów nawodnych. Do służby weszła w roku 1984 i stanowi między innymi uzbrojenie chińskich, wielozadaniowych atomowych okrętów podwodnych. Wersja eksportowa (ET-32) waży 1134 kg, przy średnicy 533 mm i długości 6,6 m. Dzięki akumulatorom srebrowo-cynkowym osiąga prędkość 67 km/h i zasięg 13 km,

przenosząc głowę bojową o masie 190 kg. Nie można wykluczyć, że na bazie tej torpedy Koreańczycy zbudowali pojazd obsadzony przez sternika samobójcę, choć to mało prawdopodobne.

Tym samym przecięto sensacyjne spekulacje o zastosowaniu irańskiej, superkawitacyjnej torpedy Hoot zdolnej osiągać prędkość 360 km/h (pierwsze, uwieńczone powodzeniem testy tej broni odbyły się w dniach 2-3 kwietnia 2006 roku, podczas ćwiczeń „Wielki Prorok” - K.K.).

Podkreślić należy, że teza o miniaturowym okręcie podwodnym jako platformie, z której odpalono torpedę, jest nader prawdopodobna. Z uwagi na trudne warunki nawigacyjne, przede wszystkim wysokie pływy o skoku dochodzących do 9 m, trudno wyobrazić sobie operowanie tam jednego z klasycznych okrętów podwodnych, znajdujących się w składzie marynarki wojennej Kim Dong Ila (ocenia się, że w służbie pozostają 22 okręty typu 033, czyli chińska wersja sowieckiego typu Romo o wyporności pełnej 1830 ton, a także być może cztery sowieckie

typu Whiskey o wyporności pełnej 1350 ton).

Poza tym ewentualna utrata miniaturowego okrętu podwodnego wiązałaby się ze zdecydowanie mniejszymi szkodami wizerunkowo – politycznymi niż w przypadku zatopienia jednostki klasycznej. Do postawienia takiej tezy uprawnia fakt, iż Północ utraciła już dwa miniaturowe okręty podwodne i w niczym nie zmieniło to jej polityki. Zaznaczyć przy tym należy, że Korea Północna posiada zapewne największą na świecie flotyllę miniaturowych okrętów podwodnych, na którą składa się co najmniej osiem jednostek typu Sang-O i nie mniej niż 35 typu Yugo.

Miniaturowe Kim Dong Ila

Budowę jednostek typu Yugo rozpoczęto we wczesnych latach 60. ub. wieku, w stoczni Yukdaeso - ri. Powstawały prawdopodobnie przy współpracy specjalistów jugosłowiańskich. Ostatni z serii wszedł do służby w roku 1987 (prawdopodobnie). Ich wyporność nawodna sza-

cowana jest na 90 ton, podwodna na 110 ton. Szacunkowe wymiary to: długość - 20 m, szerokość 3,1 m, zanurzenie 4,6 m. Napędzane mają być dwoma silnikami wysokoprężnymi o mocy 320 KM i silnikiem elektrycznym pracującym na jedną śrubę. Przybliżona maksymalna prędkość nawodna to 12 węzłów, podwodna 8. Zasięg nawodny przy prędkości 10 węzłów wynosić ma 550 mil morskich, podwodny przy prędkości 4 węzłów - 50 mil morskich. Załoga liczy 4 ludzi. Prócz tego mogą one zabierać 6-7 pływounurków bojowych. Według publikacji zachodnich, część z nich uzbrojona jest w dwie wyrzutnie krótkich torped. Mogą operować z pokładu jednostek bazowych upozorowanych na statki handlowe.

Budowę jednostek typu Sang-O rozpoczęto w roku 1991 w Sinpo. Obecnie według szacunków, w służbie znajduje się ich 20, zaś 3 inne pozostają w stoczni, w różnych fazach budowy. W piśmiennictwie fachowym nie ma zgodności co do tego czy powstały one w oparciu o wzorce jugosłowiańskie, czy też opracowywano je przy wykorzystaniu planów radzieckich, małych OP, pierwszej powojennej generacji należących do tak zwanej serii XV (Malutka). Literatura podaje też różne charakterystyki tych jednostek. Niżej przytoczone zostaną podstawowe dane

za Jane's Fighting Ships i Defence Outlook. Wyporność na powierzchni 265 ton, wyporność w zanurzeniu 277 (325) ton, długość 25,5 (32) m, szerokość 3,8 m, zanurzenie 3,7 m. Silnik wysokoprężny i silnik elektryczny pracujące na jedną (dwie) śruby. Prędkość nawodna 7,6 (7) węzła, prędkość pod chrapami 7,2 węzła, prędkość podwodna 8,8 węzła (maksymalna prędkość przez krótki czas determinowana małą pojemnością baterii wynosić ma 12 węzłów). Zasięg nawodny (pod chrapami) przy prędkości 7 węzłów szacowany jest na 2700 mil morskich. Robocza głębokość zanurzenia szacowana jest na 180 m. Załoga liczy 19 (13) ludzi. Prócz tego, jednostki zabierają 6 pływounurków bojowych (i do 20 dywersantów bez specjalistycznego sprzętu). Uzbrojenie jednostek to 2-4 (w zależności od wersji) dziobowe wyrzutnie torpedowe dla torped kalibru 533 mm. Okręty nie zabierają zapasu torped, jedynie torpedy w wyrzutniach. W ich miejsce zabrać można od 8 do 16 (w zależności od typu) min. Na pokładzie instalować można wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych, zaś w gnieździe na kiosku 12,7 mm karabin maszynowy. Środki obserwacji to peryskop, radar nawigacyjny i stacja hydroakustyczna. Prócz tego jednostka posiada prymitywne urzą-

dzenia ostrzegające o opromieniowaniu wiązką stacji hydroakustycznej. Okręt zbudowany jest w układzie jednokadłubowym, z lekkim pokładem w górnej części. Przed kioskiem znajduje się duży właz przeznaczony prawdopodobnie do załadunku i wyładunku sprzętu dywersyjnego o większych gabarytach.

Podkreślić trzeba, że z ujawnionych danych pochodzących z amerykańskiego rozpoznania satelitarnego i lotniczego, w chwili storpedowania południowokoreańskiej fregaty, na Morzu Żółtym operowały co najmniej dwa okręty typu Sang-O, które wyszły 24 marca w morze z bazy na przylądku Bipagot. Nie można więc wykluczyć, że cała – jak domyślać się można – starannie zaplanowana akcja, miała mieć większy zasięg.

Dlaczego?

Hipotezę o okręcie podwodnym potwierdzają też pośrednio wydarzenia, które rozegrały się po zatonięciu okrętu *Chonan*. Miało to miejsce około g. 21.22. O 22.40 w rejon przybyła fregata *Sokcho*. O 22.55 z jej pokładu wykryto, przy użyciu stacji radiolokacyjnej, słabe echo przemieszczające się na północ. Cel w godzinach 23.00-23.05 poddano intensywnemu ostrzałowi, po którym echo zanikło.



Wydobywanie rufowej części wraku.



Układanie rufowej części wraku na pokładzie barki.

Ministerstwo Obrony w oficjalnym komunikacie stwierdziło potem, że ostrzelano stado siedzących na falach ptaków morskich.

Tymczasem można sobie wyobrazić sytuację, w której realizując zatwierdzony przez najwyższe czynniki polityczne plan, północnokoreański okręt (lub okręty) podwodny przeniknął przez północną linię demarkacyjną na wody Republiki Korei i w rejonie uczęszczanym przez okręty przeciwnika (obszar intensywnie patrolowany z uwagi na sporny charakter delimitacji obszarów morskich i częste incydenty) położył się na dnie i oczekiwał na dogodny moment do użycia uzbrojenia lub uaktywnienia specjalnego pojazdu podwodnego (torpedy załogowej sterowanej przez samobójcę). Pojawił się on wraz z manewrującą z pręd-

kością zaledwie 6,3 węzła korwetą *Chonan*. Nadmienić trzeba, że po informacjach wywiadowczych uzyskanych od uciekinierów z Północy, dowództwo południowokoreańskiej marynarki zdawało sobie sprawę z zagrożenia ze strony torped i zaleciło dowódcom utrzymywać w rejonach zagrożonych prędkość minimum 12 węzłów. Sądzić można, że w trudnych warunkach nawigacyjnych, w nocy, przy nie najlepszej pogodzie, dowódca feralnej korwety zdecydował się jednak zredukować prędkość ze względu na zagrożenia nawigacyjne. Nie należy się przy tym spodziewać, by wyższa prędkość uchroniła okręt przez jego lossem.

Przyjmując powyższą hipotezę za prawdziwą, można by uznać, że słabe echo, które wykryła fregata *Sokcho*, były

to na przykład chrapy odchodzącego na północ, miniaturowego okrętu podwodnego, którego załoga wykonała właśnie zadanie. Północnokoreański dowódca zorientowawszy się, że jest ostrzeliwany, opuścił urządzenie i tym samym echo zniknęło z ekranu stacji radiolokacyjnej prowadzącego ogień okrętu nawodnego.

Nie powinno też dziwić, że okręt północnokoreański zdołał skrycie zająć pozycję umożliwiającą skuteczne użycie uzbrojenia. Według oficjalnych informacji południowokoreańskich, w arcytrudnych warunkach hydrologicznych Morza Żółtego, realne prawdopodobieństwo wykrycia za pomocą środków hydroakustycznych leżącego na dnie miniaturowego okrętu podwodnego, nie przekracza 50 procent.

Pojawia się też kwestia motywu prowadzącego do sprowokowania tak poważnego incydentu. Po pierwsze wydaje się, że Północna Korea testuje – po przeprowadzeniu drugiej, w pełni udanej próby atomowej – odporność swego południowego sąsiada i jego amerykańskiego sojusznika, a przy okazji bada reakcje Chin i Rosji. Po drugie, ważnym motywem wydaje się odwet za dotychczas poniesione na morzu porażki.

Trzeba przypomnieć, że w nocy z 17 na 18 września 1996 roku jednostka typu Sang-O wyrzucona została na brzeg w pobliżu miejscowości Kangnung (wschodnie wybrzeże, około 110 km na południe od strefy zdemilitaryzowanej). Po otoczeniu plaży przez siły policyjno-wojskowe, w pobliżu wraku odnaleziono zwłoki 11 mężczyzn w ubraniach cywilnych, zaś jednego z dywersantów, dzięki informacji telefonicznej od osoby cywilnej, pojmano żywcem. Później okazało się, że członkowie grupy specjalnej zlikwidowali załogę okrętu, a potem większość z nich zastrzelona została przez dowódcę. Kilku dywersantów przedostało się jednak w głąb lądu. W toku zorganizowanej obławy, kilku zbiegów osaczono i zabito w rejonie wzgórza Chonghak, 8 kilometrów na południe od miejsca lądowania. Wśród poległych zidentyfikowano kapitana północnokoreańskich sił specjalnych. W toku dalszych działań trwających do połowy listopada, zastrzelono dalszych dywersantów, a liczba zabitych Koreańców z Północy wzrosła do 24.

18 czerwca 1998 roku doszło do kolejnego incydentu. Rybacy prowadzący połowy u wschodniego wybrzeża półwyspu (około 18 km na wschód od miejscowości Samczhok) powiadomili mary-



Podnoszenie z dna oddzielonych części wraku.

**Północnokoreański
miniaturowy okręt
podwodny typu
Yugo.**



**Północnokoreański
miniaturowy okręt
podwodny typu Sang-O.**

markę wojenną, że w ich sieci zaplątał się niezidentyfikowany okręt podwodny. Po przybyciu jednostek południowokoreańskich w rejon incydentu okazało się, że w sieci rybackiej tkwi północnokoreański miniaturowy okręt podwodny należący do typu Yugo. Ponieważ załoga jednostki nie dawała znaku życia, 19 czerwca podjęto decyzję o przeholowaniu zdobywcy do bazy morskiej Dangohe. Tam otworzono włazy i komandosi marynarki weszli do wnętrza kadłuba. Znalaziono zwłoki ośmiu osób.

17 grudnia 1998 roku marynarka południowokoreańska zatopiła w rejonie Yeosu półzanurzalną, tak zwaną szybką łódź przenikania, dostosowaną do przerzutu dywersantów. Została ona następnie wydobyta z głębokości 100 m, stając się źródłem cennej wiedzy o przeciwniku.

Na przełomie wieków doszło do kilku kolejnych incydentów. W kwietniu 1999 roku, podczas tak zwanej „pierwszej bitwy na Krabowych Łowiskach” stoczonej w pobliżu Yeonpyeong na Morzu Żółtym, marynarka wojenna Północy utraciła ścigacz torpedowy i około 30 ludzi. 29 czerwca 2002 roku, w trakcie „drugiej

bitwy na Krabowych Łowiskach” strony utraciły po jednym okręcie patrolowym. Z jednostki południowokoreańskiej zginęło sześciu ludzi, a na północnokoreańskiej około 14. Wreszcie 10 grudnia 2009 roku, podczas wymiany ognia w rejonie wyspy Daecheong został ciężko uszkodzony (prawdopodobnie zatopiony) północnokoreański patrolowiec.

Bilans potyczek na morzu nie wypadł więc dla Korei Północnej korzystnie i zapewne postanowiono to zmienić. Warto zaznaczyć, że już po zatopieniu *Chonan* czwartą gwiazdkę odzyskał generał Kim Ming Guka, szef Biura Operacji Sztabu Generalnego, zdegradowany po incydencie w rejonie wyspy Daecheong w 2009 roku. Czyżby organizując akcję ukierunkowaną na zatopienie okrętu Południa „odzyskał twarz”?

Próba podsumowania

Zatopienie *Chonan* nie jest pierwszym incydem, jaki rozegrał się na wodach koreańskich, ani też ostatnim. Nie wydaje się przy tym, by mimo głośnie brzmiących zapowiedzi, opinia światowa

była w stanie skłonić reżim z Północy do zasadniczej zmiany prowadzonej polityki, zwłaszcza obecnie, gdy Kim Dong Il udowodnił światu, że jego kraj zbudował broń atomową. Nie można wykluczyć, że tym razem, jak miało to już miejsce wielokrotnie wcześniej, ponownie zostaną zaostżone sankcje przeciw Korei Północnej, po to tylko, by po kilkunastu miesiącach, uczestniczące w akcji państwa mogły – w ramach gestu dobrej woli – spieszyć się z nich wycofać. Dynastia Kimów gra w tę grę ze światem już ponad sześćdziesiąt lat i osiągnęła w niej jakąś biegłość.

Tym razem na ołtarzu wielkiej polityki złożono życie kilkudziesięciu południowokoreańskich marynarzy, którzy mieli tego pecha, że znaleźli się na pokładzie niewłaściwego okrętu, w złym miejscu i złym czasie. Wspomnieć przy tym trzeba, że była to największa, jednorazowa strata w ludziach floty południowokoreańskiej od roku 1974, kiedy to 22 lutego zatonał w sztormie holownik przewożący rekrutów. Zginęło 159 osób.

Krzysztof Kubiak

85 tys. żołnierzy Vietcongu na pokładzie



Kiliński - frachtowiec typu Victory C-3.



Załoga Kilińskiego w opisywanym rejsie.

Święci z Kilińskiego

W pierwszym dziesięcioleciu PRL polska flota handlowa wykorzystywana była nie tylko do przewozu ładunków i pasażerów. Wiele razy zatrudniana była w różnego rodzaju operacjach o charakterze wojskowym. O jednym takim przypadku - transportach polskimi statkami w latach 1948-49 sprzętu wojskowego i amunicji dla walczących w wojnie domowej greckich partyzantów z tzw. Armii Demokratycznej, pisałem w artykule „Intryga bez mydła – statki PMH w tajnej akcji wywiadu PRL”, który ukazał się w nr 8 (44) „Naszego MORZA” w ub. roku.

Obecny tekst chcę poświęcić innemu, również mało znanemu w historii polskiej żeglugi wydarzeniu, jakim była ewakuacja z południa na północ Wietnamu ok. 85 tys. żołnierzy Vietcongu wraz z ich sprzętem wojskowym. Ta ogromna operacja logistyczna była dziełem tylko jed-

nego statku – parowca *Kiliński* i jego dzielnej załogi. Rozpoczęła się w październiku 1954 r., po klęsce kolonialnych wojsk francuskich pod Bien Dien Phu i pokojowych negocjacjach w Genewie, zakończonych podpisaniem rozejmu między walczącymi stronami. Podstawowe jego warunki sprowadzały się do podziału Wietnamu na dwie strefy: południową (administrowaną jeszcze przez Francuzów) i rozpoczynającą się od 17 równoleżnika strefę północną, zarządzaną przez komunistyczny rząd, którego zbrojnym ramieniem był Vietcong. Powołano komisję rozjemczą, w skład której weszły Kanada, Indie i Polska. Ustalono też trzy niewielkie enklawy i punkty zborne leżące nad morzem, gdzie miała się zgromadzić ponad 100 tys. armia Vietcongu i skąd miano ją ewakuować na północ. Dwie leżały na południowym cyplu Wiet-

namu, na południe od Sajgonu (Ca Mau i Cap. St. Jaques), a trzecia w pobliżu portu rybackiego Quy Who'n. Oprócz wyczerpanego w tym celu od PLO przez Sovfracht *Kilińskiego*, w akcji brał udział również statek bandery ZSRR, który przywiózł ok. 15 tys. Wietnamczyków.

Kiliński odbył 27 podróży między południem a północą Wietnamu, przewożąc każdorazowo od 3 do 4 tys. osób. Operacja zakończyła się w lipcu 1955 roku, czyli po ok. 9 miesiącach, natomiast cały rejs trwał 13 miesięcy.

Jednym z uczestników tego bezprecedensowego w historii polskiej żeglugi rejsu był prof. zw. dr inż. kpt. ż.w. Mirosław Jurdziński z Akademii Morskiej w Gdyni, którego poprosiliśmy o więcej szczegółów na ten temat.

- Kiedy załoga dowiedziała się o nowym, czekającym ją zadaniu,

czyli transporcie na północ Wietnamu kilkudziesięciu tysięcy żołnierzy?

- Było to po wyładunku ostatniej partii towaru w Kantonie, w Chinach. Wiadomość załoga przyjęła z radością. Oznaczała ona bowiem jakieś urozmaicenie w dość długotrwałym, monotonnym rejsie między Gdynią a portami ChRL, w którym polskie statki najczęściej nie zawijały po drodze do żadnych portów. Nikt jednak nie przypuszczał, że potrwa to dłużej niż 3-4 miesiące.

- Jaką funkcję pełnił pan na statku i na czym ona polegała?

- Byłem III oficerem, który – jak wiadomo – oprócz określonych obowiązków związanych z nawigacją, pełni również funkcję oficera sanitarnego. Miałem więc pod opieką apteczkę statkową, dbałem by zawierała podstawowy zestaw przydatnych podczas rejsu leków, a w razie choroby lub kontuzji któregoś z członków załogi w morzu, osobiście starałem się mu pomóc. W porcie zaś towarzyszyłem w drodze do przychodni lub szpitala, rozmawiałem z lekarzami na temat dalszego sposobu leczenia itp. Po wycararterowaniu statku przez Sovrfracht obowiązki te uległy zwielokrotnieniu. Chińczycy wyposażyli statek nie tylko w podstawowy zakres leków, ale również w całe zestawy narzędzi i materiałów niezbędnych do przeprowadzenia operacji. Wtedy też dowiedziałem się, że *Kiliński*, który został zakupiony przez polskiego armatora



Żałunek wietnamskich żołnierzy i sprzętu wojskowego do szalup.

z demobilu po armii amerykańskiej, pełnił w czasie wojny na Pacyfiku funkcję statku szpitalnego. Do polskiej floty trafił już bez szpitalnego wyposażenia, jako typowy, seryjnej budowy frachtowiec, typu Victory C-3. Jedynym śladem po jego dawnej funkcji był znaleziony w szpitaliku okrętowym woreczek z przeterminowanymi pigułkami. W Chinach statek ponownie zaadaptowano do nowych zadań.

- Co zatem zrobiono, by normalny frachtowiec jakim był *Kiliński* mógł przewozić po kilka tysięcy żołnierzy i ich sprzęt wojskowy?

- W każdej z 5 ładowni statku zbudowano z dobrego, czystego drewna poziomy przypominające prycze, oddalone od siebie o 2,5 m oraz zejściówki z pokładu. Środek ładowni, w świetle luku, był pusty. Później okazało się, że ładowano tam sprzęt wojskowy, samochody, amunicję, a nawet słonie. Na rufie zbudowano prowizoryczne kuchnie polowe, umywalnie i latryny dla żołnierzy, a także doprowadzono rurociągi ze słodką i sanitarną wodą. Między pokład i część IV ładowni zaadaptowano na magazyn żywności (ok. 100 ton ryżu). Prace te wykonywali chińscy robotnicy oraz załoga pracująca pod kierownictwem I oficera Pawła Przeradowskiego.

- W jakiej kondycji fizycznej i psychicznej byli przewożeni żołnierze?

- Byli bardzo wycieńczeni, słabi zdrowotnie, źle odżywieni. Źle znosili też podróż morską, która była dla nich bardzo uciążliwa, na skutek częstego kołysania statku od fali monsunowej, która niekiedy - np. przy stanie morza 5-8 stopni w skali Beauforta, była niebezpieczna dla statku. Ze względu na bardzo słabą wentylację, statek najczęściej płynął z otwartymi lukami. Inaczej znajdujący się w ładowniach Wietnamczycy chyba by się podusili. W kabinach załogowych panowała wtedy temperatura 35-40°C, a w ładowniach jeszcze większa. Włączenie na stałe sztucznej wentylacji, z silnym nadmuchem było niemożliwe, ze względu na bardzo głośną pracę silników elektrycznych umieszczonych właśnie w pełnych ludzi ładowniach. Praktycznie jedynym efektywnym środkiem, który w tych warunkach jako tako się sprawdzał, były rekiny, czyli brezentowe rury z naturalnym nadmuchem. Najuciążliwszą jednak rzeczą dla nich, a później również dla nas, były żołądkowe problemy związane z amebą. Większość żołnierzy Vietcongu była zakażona tą chorobą. Był wśród nich



III oficer Miroslaw Jurdziński przygotowuje mapę Wietnamu z trasami ewakuacji żołnierzy Vietcongu.

nawet jeden przypadek cholery, o czym w tajemnicy powiedział mi wietnamski lekarz dr Pham Kihn, ale już po wyokrętowaniu chorego.

- I nikogo nie zaraził?

- Z załogi nikogo, a czy kogoś z Wietnamczyków nie wiem. Wynieśli go ze statku na ląd w jednej z baz odbiorczych. Gdyby nie wybielenie wapnem miejsca gdzie przebywał, nikt by nie wiedział, że na naszym statku był przypadek takiej groźnej, zakaźnej choroby.

- Coraz większe problemy załoga miała natomiast z amebą?

- Niestety tak. Po kilku tygodniach wożenia Wietnamczyków, znacząca część załogi była zarażona. Nic zresztą nie robiliśmy, żeby się przed nią zabezpieczyć, bo nic o niej wcześniej nie wiedzieliśmy. O występującym w tym rejonie Azji zagrożeniu, nie poinformował nas ani amator, ani czarterujący. Szczególnie duże pretensje mieliśmy do czarterującego, który na swoim statku z rosyjską załogą, odgradził się od Wietnamczyków specjalną siatką i od samego początku wprowadził ściśle przestrzegane rygory związane z przygotowaniem wody i żywności do konsumpcji. Dlaczego ciągle mamy biegunki, dowiedzieliśmy się od francuskich żołnierzy, którzy przywozili łodziami desantowymi pod burzę naszego statku Wietnamczyków. Był wśród nich wiele osób pochodzenia polskiego, z którymi załoga mogła bez trudu i szczerze porozmawiać. Bardzo pomógł nam też, a mnie w szczególności, francuski lekarz dr Furonge, który dał mi nie tylko szczegółowe instrukcje, jak zapobiegać

i leczyć amebozę, ale również sporo leków niwelujących skutki tej przykrej choroby. Wkrótce też z kapitanem Romualdem Cielewiczem doprowadziliśmy do przybycia na statek kilkusobowej ekipy sanitariuszy i laborantów z odpowiednią aparaturą, mikroskopami itp. która przebadła całą załogę. Okazało się, że ponad 80 proc. załogantów było nosicielami ameby. Zaczęliśmy ich intensywnie leczyć, przestrzegając jednocześnie zasad higieny. Przede wszystkim nawet do mycia zębów używaliśmy tylko przegotowanej wody, nie mówiąc już o piciu. Ograniczyliśmy też kontakty z Wietnamczykami, które początkowo były wręcz familiarne. Kąpiąc się i myjąc uważaliśmy, by nie napić się wody, która najczęściej była skażona tym pasożytem. Świeże warzywa kupowane na miejscu, kucharz przed spożyciem musiał maczać w kalium. Systematycznie na statek docierały też wietnamskie służby medyczne badające florę bakteryjną załogantów, które pomagały mi również w leczeniu ameby.

- Przypuszczam, że odbijało się to również na samopoczuciu załogi?

- Oczywiście, po początkowym entuzjzmie nie pozostało śladu. Zamiast tego było coraz większe przygnębienie, zwłaszcza gdy okazało się, że czarter statku z pierwotnych 4 miesięcy został przedłużony o kolejne. Jeden z członków załogi, Grek z pochodzenia, próbował nawet popełnić samobójstwo, wbijając sobie ostrze szczyryka w serce. Na szczęście chybił o 2 cm. Pan sobie wyobraża, że ja, młody człowiek, bez żadnego medycznego doświadczenia, tylko nieco w tej materii czytany, uratowałem go – wyją-



Spotkanie załogi z mieszkańcami wyspy Pula Gamnbir, zwanej wyspą trędowatych.



Tak witano przybywających do Hang-gay żołnierzy.



Spotkanie załogi z wietnamskimi żołnierzami na burcie statku.

łem mu nóż z klatki piersiowej, dałem antybiotyk i zszyłem ranę. Wyleczyłem też marynarza, który podczas sztormu tak niebezpiecznie upadł, że otworzyła mu się torebka stawowa w kolanie. Miałem również na statku ciekawy przypadek choroby tropikalnej, której żaden wietnamski lekarz nie był w stanie zdiagnozować. Uczynił to dopiero wspomniany dr Furonge, ale tylko dlatego, że pokazałem mu sporządzone przeze mnie dobowe wykresy temperatury ciała pacjenta. Mimo jednak tak owocnej praktyki medycznej, a może właśnie dlatego, za żadne skarby nie chciałbym być lekarzem.

- Słyszałem, że problemy chorobowe załogi Kilińskiego legły u podstaw powołania kilka lat później Instytutu Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.

- Po powrocie, we wrześniu 1955 r., załogi *Kilińskiego* do kraju, troskliwie zajęli się nią personel Portowego Ośrodka Zdrowia, kierowany wówczas przez cenionego, nie tylko przez marynarzy, dr Józefa Stankiewicza. To on chyba jako pierwszy postulował powołanie w Trójmieście placówki specjalizującej się w leczeniu chorób tropikalnych. Przypuszczam, że przyczyniło się do tego również moje – jako oficera sanitarnego – sprawozdanie z tego rejsu. Kilka też razy swoimi doświadczeniami z leczenia ameby na statku, dzieliłem się z personelem Akademii Medycznej. Wydaje się, że dla ok. 90 proc. tych ludzi był to temat zupełnie nowy. Byłem wtedy ekspertem od ameby. Oprócz wiedzy ogólnej na jej temat, sam leczyłem się z tej dokuczliwej choroby w instytucie Pastera w Antwerpii. PLO poszły mi na rękę i zatrudniły na statku linii krótkiej, który często zawijał do Antwerpii. Tam mnie zresztą w pełni z tej choroby wyleczyli.

- Wracając do zasadniczego wątku, proszę powiedzieć jak wyglądało zaokrętowanie i wyokrętowanie żołnierzy i przeladunek sprzętu wojakowego?

- Załadunku i wyładunku sprzętu, wśród którego były działa artyleryjskie, pojazdy samochodowe, a także używane do transportu sprzętu słonie, dokonywała załoga, przy pomocy statkowego sprzętu przeladunkowego. Była to bardzo niebezpieczna praca, głównie dlatego, że odbywała się na otwartych redach, często przy wysokiej fali monsunowej. Ponadto, tak do końca nigdy nie wiedzieliśmy, ile rzeczywiście tego niebezpiecznego ładunku mieliśmy załadować. Przekazywane przez Wietnamczyków informacje bardzo często dalekie były od prawdy. Uczciwie też muszę powiedzieć, że i stan techniczny statkowego sprzętu przeladunkowego pozostawał wiele do życzenia. Wietnamskich żołnierzy na nasz statek transportowały łodzie desantowe obsadzone najczęściej młodymi, francuskimi żołnierzami z poboru, a ich wyładunek odbywał się przy pomocy niewielkich rybackich łodzi holowanych przez nasze ratunkowe łodzie motorowe. Ze względu na brak oznakowania nawigacyjnego i najczęściej dość trudne warunki pogodowe, transporty odbywały się tylko za dnia. Jednorazowo takim zestawem



Dr Pahm Kihn – główny wojskowy lekarz na *Kilińskim*.

przewoziliśmy ok. 30 Wietnamczyków i kilka ton sprzętu. Bardzo dokuczliwy był dla nas brak prognoz dotyczących często zmieniających się tam warunków pogodowych. Na obszarach tych nie było stacji transmitujących prognozy pogody. Jedynym źródłem, z którego mogliśmy czerpać informacje o pogodzie, ale na sąsiednich akwenach, była amerykańska stacja meteorologiczna na Filipinach. Dlatego unikanie częstych w tym rejonie tajfunów, wymagało wysokich kwalifikacji i nawigacyjnego nosa od załogi *Kilińskiego*. Chciałbym podkreślić, że mimo trudnych warunków nawigacyjnych, nie zanotowano, poza już wymienionymi, żadnych poważniejszych wypadków, zarówno wśród załogi, jak i wietnamskich żołnierzy.

- Czy zyskaliście uznanie Wietnamczyków?

- Ogromne. Ponieważ repatriację wojsk i cywilów z południa na północ musieliśmy przeprowadzić w określonym czasie, nie było warunków na świętowanie. Widzieliśmy jednak, że starają się jak mogą, by nas zadowolić. Wiele razy załoga *Kilińskiego* gościła muzyczne zespoły ludowe, często była też zapraszana na różnego rodzaju lokalne uroczystości. Pokazywali nam gazety, gdzie dużo o nas pisano. Zawinięcia naszych łodzi motorowych odbywały się zazwyczaj na oczach tłumu wzruszonych, cieszących się Wietnamczyków. Dawali nam prezenty, często kłopotliwe. Pamiętam, że raz, chyba z okazji święta 1 maja, otrzymaliśmy dwa piękne, słoniowe kły na hebanowym postumencie. Nie wiedzieliśmy co z nimi zrobić, więc na statkowym ze-



Jeden z zespołów pieśni i tańca odwiedzających statek.

Tak wyglądał pokład statku w Rangunie, po demontażu pryzc z ładowni.



Wizyta załogi w pałacu prezydenta Hồ Chí Minha w Hanoi w maju 1955 r.



Członkowie załogi w AM w Gdańsku.

braniu podjęliśmy uchwałę, że prezent załoga przekaże prezydentowi Bierutowi. Gdy kiedyś, odpowiadając na ich kolejne pytania, co mogą dla nas zrobić powiedzieliśmy, że niedaleko naszego portu w Oliwie powstaje zoo, do którego egzotyczne zwierzęta najczęściej przywożą marynarze i że załoga *Kilińskiego* chętnie by się do tej akcji włączyła, wieść błyskawicznie rozeszła się po okolicznych miasteczkach i wsiach. I po kilku tygodniach mieliśmy na naszym statku mini zoo: 7 węży boa (w tym dwa olbrzymie), 12 małp, 16 egzotycznych ptaków, 2 lisy tropikalne, 2 mangusty oraz słonia, który na pokład miał wejść w ostatniej chwili.

- Zakończenie, po 9 miesiącach rejsu-akcji transportu 85 tys. Wietnamczyków, nie oznaczało jednak, że wracacie do domu?

- Niestety, ponieważ Wietnamczykom z północy groził głód, popłynęliśmy jeszcze do Rangunu, skąd po usunięciu z ładowni drewna i dokładnym jej wyczyszczeniu, wzięliśmy 10 tys. ton ryżu. Zawieźliśmy go do Haiphongu. Przystosowanie statku do transportu ryżu, jego załadunek, a przede wszystkim wyładunek w pozbawianym podstawowej infrastruktury portowej Haiphongu, wydłużył rejs o ponad dwa miesiące. Cała podróż zakończyła się we wrześniu 1955 r., a więc po ok. 13 miesiącach od wypłynięcia z Gdyni.

- Czy załoga *Kilińskiego* miała świadomość, że uczestniczyła w historycznym dla polskiej żeglugi wydarzeniu?

- Oczywiście. Zdawaliśmy sobie sprawę, że gdyby nie nasz statek, wielu spo-

śród tych 85 tys. osób, umarłoby z głodu i wycieńczenia. Jeszcze w Wietnamie byliśmy traktowani jako ich wybawcy. Utwierdzało nas w tym również postępowanie dyrekcji i personelu lądowego PLO. Z *Kilińskiego* i jego załogi zrobiono niemal świętych. Jeśli ktoś mówił, że jest z tego statku, otwierały się przed nim wszystkie drzwi, nawet te u szefa kadr. Wielu członków załogi otrzymało odznaczenia wietnamskie i polskie. Oczywiście jak to w tamtych czasach bywało, o randze odznaczenia nie decydowała faktycznie wykonana praca, ale przede wszystkim przynależność partyjna i stanowisko...

**Wysłuchał:
Jerzy Drzemczewski**

Prof. zw dr
Miroslaw Jurdziński



Absolwent Państwowej Szkoły Morskiej (1951 r.) oraz Wydziału Elektroniki Politechniki Gdańskiej (1969 r.). Od 1963 r. związany z Akademią Morską w Gdyni jako wykładowca astronawigacji. Wcześniej pływał na statkach PLO. Od 1963 r. jest kapitanem żeglugi wielkiej. Autor ponad 35 publikacji książkowych, ok. 300 artykułów. Nauczyciel kilku tysięcy oficerów, z czego co najmniej 1500 zostało kapitanami.

Afrykański prezent

Garland to jeden z najstynniejszych polskich okrętów z czasów drugiej wojny światowej. Bandera z tego niszczyciela trafiła do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni z... Kenii.

Placówka gromadzi pamiątki z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej. I choć kolekcja liczy już wiele tysięcy eksponatów, nie ma ich gdzie pokazywać, wciąż bowiem brakuje pieniędzy na dokończenie wzniesionego już, nowego gmachu muzeum. Eksponaty mogą oglądać jedynie pracownicy, badacze, a okazjonalnie turyści na wystawach organizowanych przez MMW. Od roku, z najbardziej cennymi pamiątkami mogą się także zapoznawać Czytelnicy „Naszego MORZA”...

Te, o których opowiemy w tym mieście, odbyły długą drogę zanim trafiły do Gdyni. Znalazły się tam w ubiegłym roku i nie były nigdy eksponowane. Są to rzeczy osobiste i kilka innych pamiątek, które zostały po kmdr. por. inż. Wacławie Trzebińskim. Jest czapka, fajka, dystynkcje, odznaczenia, różaniec i kilka krzyży. A także bandera z legendarnego niszczyciela *Garland*, na którym służył bohater tego artykułu. Do muzeum pamiątki zostały przekazane przez krewnych komandora z Wielkiej Brytanii. Ale Trzebiński zmarł w 1974 roku w Mombasie, w Kenii.

- W testamencie zapisał, żeby jego rzeczy związane ze służbą w Marynarce Wojennej trafiły do nas - wyjaśnia kmdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. - Nie wiem dlaczego rodzina tak długo zwlekała z wykonaniem ostatniej woli komandora, ale dobrze, że w końcu to jednak zrobiła.

Wacław Trzebiński urodził się w 1901 roku. Jako stypendysta Marynarki Wojennej ukończył w 1929 roku Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej. W latach 1930-1932 służył jako oficer techniczny we Flotylli Pińskiej. Potem był mechanikiem na *Wilku* i oficerem mecha-

nikiem Dyonu Okrętów Podwodnych. Do 1935 roku wykładał w Centrum Wyszkołenia Specjalistów Floty. Odbierał *Gryfa* i był pierwszym oficerem mechanikiem w pierwszej załodze tego okrętu. W 1938 roku powrócił do Flotylli Pińskiej, gdzie został adiutantem dowódcy.

Po wybuchu drugiej wojny światowej znalazł się w sztabie gen. Franciszka Kleeberga. Razem z kmdr. Witoldem Zajackowskim, dowódcą Flotylli Pińskiej, przedarł się przez Węgry i Jugosławię do Francji. Objął obowiązki pierwszego oficera mechanika na *Gromie*. Przeżył jego zatopienie pod Narwikiem. Potem był oficerem mechanikiem na dozorowcu *Pomerol*, a następnie pierwszym oficerem mechanikiem na *Garlandzie*.

Niszczyciel ten był jednym z najslawniejszych polskich okrętów czasu drugiej

wojny światowej. Zbudowany jeszcze przed nią, w 1940 roku został wypożyczony Polskiej Marynarce Wojennej. Po wojnie zwrócony Anglikom, którzy odsprzedali go z kolei Holendrom.

Pod białą-czerwoną banderą jednostka zapisała chlubną kartę. *Garland* pływał w osłonach konwojów po Morzu Śródziemnym i Kanale La Manche, ale najbardziej odznaczył się na wodach północnych. Tam w osłonie konwoju PQ-16, zmierzającego do Murmańska, jego załoga stoczyła heroiczną walkę z niemieckimi samolotami, w wyniku której zginęło 22 członków załogi, a 32 zostało rannych. Wśród tych drugich był także Trzebiński.

Po zejściu z *Garlanda* nasz bohater został pierwszym oficerem mechanikiem na krążowniku *Dragon*. Opuścił go znowu w dramatycznych okolicznościach, mianowicie po storpedowaniu okrętu w czasie lądowania aliantów w Normandii. Następnie służył na *Burzy*, a już po zakończeniu działań wojennych, mianowany został oficerem mechanikiem Floty.

W okresie późniejszym Wacław Trzebiński dzielił losy Polaków, którzy obawiając się komunistycznych represji, postanowili nie wracać do kraju. Najpierw pływał jako starszy mechanik na statkach handlowych. Potem pracował w angielskich firmach konstrukcyjnych. W 1957 roku wyemigrował do Kenii, gdzie zarządzał plantacją kawy. Tam też pozostał do śmierci.

Tomasz Falba



Pamiątki po kmdr. Trzebińskim, związane z jego służbą w Marynarce Wojennej.

Fot. Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni

Latarnia Morska

Darłowo

Darłowo, dziś popularny kurort nadmorski, położone jest w środkowej części polskiego wybrzeża. Rozwój miasta jako miejscowości wypoczynkowej, sięga początków XIX wieku. Jedną z nadmorskich dzielnic Darłowa jest Darłówko, urokliwy port, gdzie po wschodniej stronie falochronu usytuowana jest latarnia morska.

Stacja pilotów morskich

Historia latarni morskiej Darłowo rozpoczyna się w 1855 roku, kiedy to tuż przy wschodnim falochronie portu Rügenwalde, wzniesiono budynek stacji pilotów morskich. Był niewielki, wybudowany z czerwonej cegły, a w jego środkowej części znajdowała się wieża o dwóch kondygnacjach.

W oknie drugiego piętra, gdzie usytuowana była dyżurka pilotów, początkowo umieszczono czerwone światło o zasięgu 6 mil morskich. Światło sygna-

lowe zapalane przez pilotów było kilkakrotnie modernizowane. Znacząca jak na owe czasy modernizacja nastąpiła w roku 1899, kiedy zainstalowano soczewkę Fresnela VI klasy, wewnątrz której w celu wzmocnienia zasięgu, zostało umieszczone światło. Kolejna modernizacja światła portowego nastąpiła w 1904 roku, gdy na wieży pilotów zamontowano białe światło przerywane.

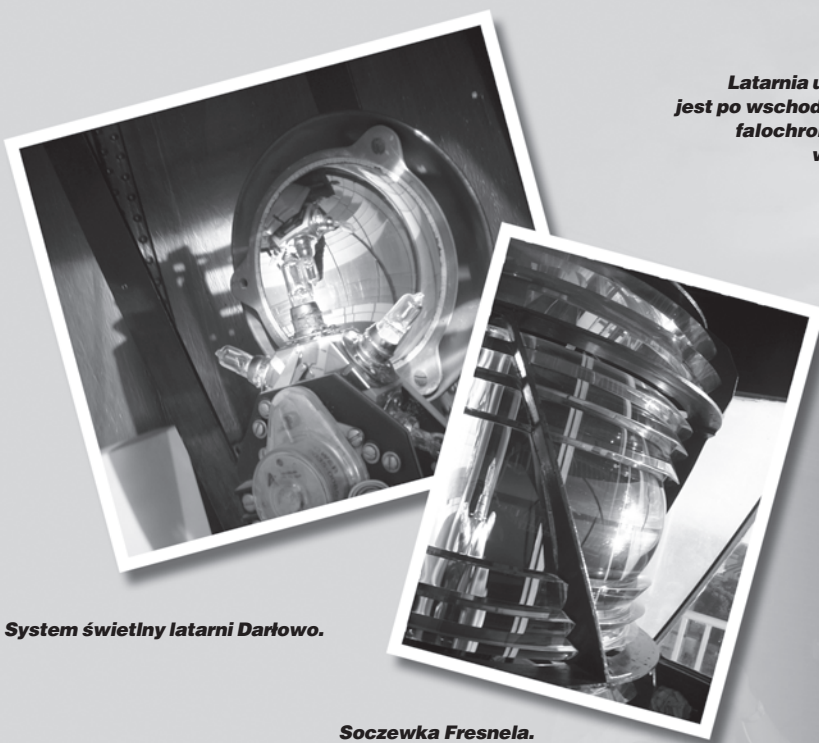
Latarnia Morska Rügenwalde

Przebudowa stacji pilotów na latarnię morską nastąpiła w 1927 roku, wówczas to podwyższono wieżę o jedno piętro, a na jej szczycie umieszczono laternę ze światłem. Zabieg ten spowodował, iż wieża osiągnęła wysokość 22 m, natomiast światło umieszczone zostało na wysokości 19,5 m nad poziomem morza.

W takim kształcie latarnia funkcjonowała do wybuchu II wojny światowej oraz przez cały okres jej trwania.

Po zakończonych działaniach wojennych, w chwili przejęcia latarni przez władze polskie, miała ona całkowicie zniszczoną optykę, a także buczki mgłowe. Wielokrotnie narażona była na bandy szabrowników, które przybywały na tak zwane Ziemie Odzyskane z głębi kraju i okradły latarnie z tych elementów, które można było jeszcze wykorzystać. Uruchomienie latarni uzależnione było od dostawy brakujących materiałów ze Szwecji, z którą Polska podpisała porozumienia dotyczące modernizacji i remontów polskich latarni morskich. Po przezwyciężeniu wielu trudności, dopiero w czerwcu 1946 r. uruchomiono latarnię, a jej pierwszym polskim kierownikiem został Edward Zawadzki.

Zamontowana wówczas optyka składała się z okrągłej soczewki Fresnela, złożonej z trzynastu segmentów. Wewnątrz



System świetlny latarni Darłowo.

Soczewka Fresnela.

Latarnia usytuowana jest po wschodniej stronie falochronu w porcie w Darłówku.



soczewki umieszczono w zmieniającu dwie żarówki żarowe o mocy 1000 W każda.

W 1996 roku przeprowadzono modernizację sposobu zasilania i źródła światła, zastosowano zasilanie rezerwowe z baterii akumulatorów. W razie zaniku napięcia, załącza się ono automatycznie i zasila żarówkę systemu świetlnego latarni przez tydzień. Od tej chwili źródłem światła jest żarówka halogenowa o mocy 100 W, umieszczona w automatycznym, 6 żarówkowym zmieniającu. Sama optyka pozostała bez zmian - nadal stanowi ją soczewka Fresnela. Zmieniono natomiast charakterystykę świecenia latarni na inną, o tym samym okresie świecenia co poprzednio, ale o dłuższym czasie świecenia pomiędzy przerwami.

Architektura latarni nie została zmieniona od lat, zgodnie z zaleceniami IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego), którego Polska jest członkiem od 1963 r. Budowla wzniesiona z czerwono-brunatnej cegły składa się z dwóch części, budynku jednokondygnacyjnego z poddaszem i wieży latarni usytuowanej na planie kwadratu, przylegającej do budynku od strony południowej. Wieża posiada cztery kondygnacje i zwieńczona jest białą, okrągłą, metalową latarną ze stożkowym daszkiem z iglicą. Wokół latarny znajduje się taras z białą, metalową balustradą.

Ponieważ latarnia poprzez swoje usytuowanie, jest silnie narażona na działanie czynników atmosferycznych, w czasie jej funkcjonowania dokonano kilku remontów. W latach 60. XX wieku do budynku dobudowano niepodpiwniczone pomieszczenie od strony wschodniej. Przeznaczono je na pokój dla pracowników wykonujących remonty latarni.

W roku 1997 Urząd Morski w Szczecinie opracował dokumentację remontową latarni w Darłowie. Remont częściowo został zrealizowany w roku następnym. Polegał na osuszeniu murów oraz wzmocnieniu ściany północnej (w okresie zimowych sztormów często skutej lodem), poprzez obłożenie cegłą klinkierową. W budynku wymieniono instalację elektryczną, okna i drzwi oraz wykonano remont dachu. Nie przeprowadzono natomiast remontu ścian zewnętrznych i wieży latarni, które nadal przesiąkają wilgocią.

W roku 2000 dzięki działaniom członków Stowarzyszenia Miłośników Latarni Morskich ze Szczecina, wykonano remont klatki schodowej wieży latarni i w sierpniu tegoż roku udostępniono obiekt zwiedzającym. Latarnia chętnie odwiedzana

Zbigniew Kisielewski, jeden z członków darłowskiego „klanu latarników”.



Grzegorz Kisielewski został członkiem zespołu technicznego nadzorującego pracę latarni.



Ryszard Redke pracował w latarni od 1993 roku.

jest przez odpoczywających na środkowym wybrzeżu turystów.

Ostatni latarnicy

Niespełna trzy lata temu, w roku 2007 latarnię obsługiwało trzech latarników. Starszym latarnikiem w owym czasie był Zbigniew Kisielewski, bez wątpienia jeden z członków darłowskiego „klanu latarników”. Latarnikiem był ojciec Zbigniewa, został nim także jego syn, Grzegorz. Zbigniew Kisielewski, z wykształcenia elektryk, na latarni w Darłowie pracował prawie 40 lat. Zawsze lubił swoją pracę. Pracując tak długo jako latarnik widział jak się ona zmieniała. Kiedyś polegała na ręcznym zapalaniu i gaszeniu światła latarni, dozorce i wymianie wyeksploatowanych urządzeń. Pod koniec jego służby, czyli w 2007 roku już tylko na pilnowaniu automatycznie działających urządzeń. Zbigniew Kisielewski odchodząc w roku 2007 na emeryturę, zdawał sobie sprawę, iż w niedalekiej przyszłości latarnie zostaną pozbawione latarników. Całkowite przejście na pełną automatyzację latarni nastąpiło na przełomie 2009 i 2010 roku. Początkowo ze służby

odszedł syn Zbigniewa Kisielewskiego - Grzegorz, który pracował jako latarnik od roku 1996. Został członkiem zespołu technicznego nadzorującego pracę latarni i usuwającego zdarzające się usterki. Jako ostatni służbę na latarni w Darłowie zakończył Ryszard Redke, który pracował tam od 1993 roku. On również przeszedł do nadzoru technicznego usuwającego usterki świateł portowych i latarni morskiej.

Ostatni darłowski latarnicy już od dłuższego czasu przygotowywali się do myśli, iż przyjdzie im odejść ze służby w latarni morskiej. Zdają sobie sprawę z tego, że w niedalekiej przyszłości latarnie w ogóle mogą zostać wyłączone. Statki mają bowiem do dyspozycji coraz nowocześniejsze urządzenia nawigacyjne, ułatwiające dokładne określenie pozycji. Latarnicy są jednak pełni nadziei i wiary w to, iż budynki latarni przetrwają i będą pełniły rolę obiektów historycznych już dziś udostępnionych i licznie odwiedzanych przez turystów polskich i zagranicznych.

dr Iwona Pietkiewicz
Akademia Marynarki Wojennej

Kobieta

ryby odstrasza

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



Sobotnie spacery

(...) Charakter ówczesnych Sobót (Sopotu - red.) był zupełnie inny, niż dziś. Przedewszystkiem nie posiadały one wielkomiejskich - czy też wielkokurortowych pretensyj. Liczne dziś i tak wspaniałe budowle nad morzem, jak wielki hotel kuracyjny, kasyno - nie istniały. Zamiast wzniesionego w 1909 r. obrzydliwego domu kuracyjnego posiadały niewielki, przyzwoicie wyglądający „kurhaus”, a same były w stopniu znacznie większym, niż dziś prawdziwym miastem-ogrodem. Bliskość Gdańska i łatwość komunikacji zarówno morzem, jak lądem uczyniły z Sobót przemiłe miejsce wypoczynkowe, ciche i piękne. Jednakże pobyt w nich, jeżeli ktoś nie okazywał dobrej woli do długich pieszych wycieczek mógł sprawiać wrażenie, że zarówno one same, jak najbliższa okolica są wyłącznie niemieckie. Wrażenie to mogło ulec zmianie, jeżeli się w dni targowe wybrał ktoś na plac miejski, dokąd ściągali z dalszych stron chłopi i rybacy - Kaszubi. Ale na targi nie wszyscy chodzili. Pieszne spacery do prześlicznych lasów, będących odgałęzzeniami wspaniałej puszczy kaszubskiej, odwiedziny okolicznych kawiarni, leżących około Sobót wiosek, nie mogły dać pełnego wyobrażenia o tem, jak wygląda polskie wybrzeże i polska wieś. (...)

Trzeba było chodzić, aby poznać ten prześliczny kraj i jego mieszkańców. A na to nie wszyscy się zdobywali. Z Sobót dochodzono zazwyczaj do Gdyni - gdzie stało parę chałup, gdzie od biedy można się było rozmówić po polsku (sensacja!) i gdzie wypijano kawę w maleńkim „kurhauzie”. Stamtąd spacerowano do Oksy-

wia, gdzie warto było obejrzeć latarnię morską - prześliczny, na górze położony cmentarz (z zadowoleniem pokazywano sobie polskie napisy na grobach) i kościół. To, co było dalej, za Oksywiem, pozostawało zazwyczaj terenem egzotycznym i niezbadanym. (...)

Gdy się dochodziło do zabudowań Jastarni, owo wrażenie pustki i ciszy nie opuszczało człowieka. Natomiast całkowita polskość wsi, choćby przez kontrast z niedawno opuszczonymi niemieckimi Sobotami, pozostawiała niezatarte wrażenie. Tam to w 1910 r. autor tych krótkich impresyj miał sposobność rozmawiania ze staruszką, która „jeszcze” nie umiała po niemiecku. (...)

(Wędrowki po naszym wybrzeżu przed wojną, J. Rościszewski)

75 lat temu, w lipcu
1935 roku, „Morze” pisało:



Stocznia marzeń

(...) Kierownictwo Marynarki Wojennej przystąpiło we własnym zakresie do zrealizowania tej ważnej idei narodowej: budowy okrętów wojennych we własnej stoczni.

Prace rozpoczęto w roku ubiegłym, przygotowując odpowiednie baseny i nabrzeża. Obecnie roboty przy budowie stoczni są w toku i jest nadzieja, że już w roku przyszłym uruchomiona będzie

pierwsza pochylnia dla okrętów o wyporności do 1500 ton. Tam też prawdopodobnie budowana będzie łódź podwodna imienia Marszałka Piłsudskiego z pieniędzy zebranych przez Fundusz Obrony Morskiej i Komitet Łodzi Podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego.

Plan stoczni przewiduje cztery do pięciu pochylni różnych długości, doki: suche i pływający, odpowiednią ilość dźwigów i żurawi bramowych, warsztaty i budynki, posiadające najbardziej nowoczesne urzą-

dzenia. Po zakończeniu programu prac, będzie można budować na stoczni marynarki wojennej nawet większe jednostki, tak dla marynarki wojennej, jak i handlowej. Stocznia będzie bowiem wykonywała także zamówienia prywatne. Do dzisiaj wykonano w Gdyni większość prac

czterpalnych i regulacyjnych (kosztem około pięciu milionów złotych), stanowiących najdroższą część robót. Nowa stocznia posiadać będzie powierzchnię 46 hektarów, w tem 10 przestrzeni wodnej. (...)

Z jednej strony uzyskamy więc cenny warsztat pracy, wywierający olbrzymi

wpływ na rozwój gospodarczy kraju, z drugiej - wzmocnimy obronę morską, od której zależy bezpieczeństwo państwa i dobrobyt narodu.

(Stocznia marynarki wojennej w Gdyni)

50 lat temu, w lipcu
1955 roku, „Morze” pisało:



Tytaniczny „Titan”

Trochę to wygląda jak zestawienie rekordów sportowych: w październiku 1958 przybył do Gdyni największy w historii tego portu statek - rudozbiornikowiec szwedzki „Vistasvagge” z ładunkiem 20 000 ton rudy; w lutym 1960 rekord został pobity przez amerykański superzbiornikowiec „Penn Challenger”, który przywiózł do Gdyni 30 000 to zboża. Pobił on nie tylko rekord naszej Gdyni, ale i Bałtyku, gdyż był największym statkiem towarowym, jaki kiedykolwiek przekroczył Cieśniny Duńskie z tak wielkim ładunkiem. Prymat superzbiornikowca „Penn Challenger” nie utrzymał się długo: w czerwcu br. weszła na Bałtyk i do Gdyni jeszcze większa jednostka.

Nowy rekordzista - również pod banderą Stanów Zjednoczonych A. P. - nosi nazwę „Titan”. Jest to nowy superzbiornikowiec zacarterowany przez Polskę do przewozu importowanego z Ameryki zboża. Rejs z Baton Rouge i Nowego Orleanu jest jego „dziewiczą podróżą”. Statek ma 47 500 ton pojemności, jednakże z powodu małych głębokości przy wejściu na Bałtyk przywiózł niepełny ładunek: „tylko” 42 165 ton pszenicy.

O wielkości „Titana” najlepiej powiedzą cyfry - jego długość wynosi 247 metrów, szerokość 32 m, zanurzenie 11,6 m (nasz największy aktualnie statek zbiornikowiec „Karpaty” ma 171 m długości, szerokość 22 m). Napędzany turbinami parowymi o mocy 18 500 KM może rozwijać szybkość 17 w. (...)

Na pokład przybył najbardziej doświadczony pilot gdyński, kpt. A. Kempczyński. Jeszcze nigdy nie wprowadzał do portu takiej „grubej sztuki”. Cztery holowniki podeszły pod burłę olbrzymia - ich pomoc jest w tym wypadku niezbędną. „Titan” podnosi kotwicę i zbliża się do wejścia. Jego masyw wypełnia całą niemal wolną przestrzeń między falochronami. Jest już w awanporcie i holowniki powoli podprowadzają go do nabrzeża. Dyrektorzy i pracownicy Zarządu Portu, zgromadzeni na brzegu, zaciskają w zdenerwowaniu dłonie: uda się czy nie? Wszystko obliczone, ale zawsze istnieje ryzyko. Już podchodzą do burty „Titana” motorówki cumowników. Za chwilę pierwsze cumy są już na lądzie. Stalowe cielsko olbrzymia spokojnie i pewnie przylega do nabrzeża. Poważni panowie na brzegu ściskają się z radości. (...)

(Nowy rekord Bałtyku – „Titan” w Gdyni, J. M.)

Koty - tak, kobiety - nie

(...) Przesądów i zabobonów nagromadziło się przez wieki bardzo wiele. (...)

Statek może wychodzić w piątek z portu, ale unika się bardzo tego, by w piątek rozpoczynał rejs. Wprost nie do pomyślenia jest, by jakakolwiek „podróż dziewicza” nowego statku rozpoczęła się w piątek. Kierownictwa stoczni, nawet tych największych, gdzie wodowanie statku jest na porządku dziennym, liczą się z przesądami marynarskimi i na piątki nie wyznaczają chrztów statków. (...)

Prawdziwy marynarz jest zawsze w głębi ducha przeciwny pobytowi kobiety na pokładzie. W sferze odczuć anglosaskich ludzi morza tłumaczy się to tym, że statek w języku angielskim jest rodzaju żeńskiego i dla Anglosasów jest on „she” (ona). Statek personifikują oni z kobietą i są zdania, że ona-statek staje się zazdrosna o kobietę, która przebywa na pokładzie i niezadowolone swoje, a nawet gniew, może objawić w przykry dla marynarzy sposób. Podobnie niechętni kobietom są rybacy morscy, którzy wręcz odmawiają letniczkom udziału w połowie. Zdaniem ich, obecność kobiet odstrasza ryby. (...)

Marynarze nie uznają trącania się kieliszkami i szklankami w ten sposób, by szkło wydawało przeciągły dźwięk, dźwięk taki uważają za podzwonne dla marynarza, który właśnie w tej chwili utonął w morzu. Szybko przykładają rękę do szkła, które zadzwoni przez przypadkowe dotknięcie, by ochronić kolegę-marynarza przed śmiercią.

Za zwierzęta przynoszące szczęście marynarze uważają przede wszystkim koty. Liczne były i są wypadki w portach, że statek nie wyruszy w rejs o wyznaczonej godzinie, ponieważ członkowie rozbiegli się w poszukiwaniu „swojego” kota, który zszedł z pokładu z tych czy innych powodów. W wypadkach takich doświadczeni kapitanowie nic nie mówią, bo wiedzą, że niewielkie opóźnienie zawsze można nadrobić, a statkowi pozbawionemu maskoty może się coś przytrafić.

Są też przesądni.

(Nie ma nieprzesądnych marynarzy, Stanisław Bernatt)

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 (XIX)*

Eskadra Lotnicza

**Lotnicy morscy w trakcie
studiowania mapy.**

Marynarki Wojennej

Dla uniknięcia zaistniałych niejasności dotyczących podziału odpowiedzialności za stan i funkcjonowanie eskadry, pomiędzy Dowództwem Wojsk Lotniczych a Dowództwem Marynarki Wojennej, minister obrony narodowej wydał 28 października 1948 r. rozkaz precyzujący to zagadnienie. Za wyszkolenie lotnicze i techniczne personelu, jego uzupełnienie, stan techniczny samolotów i silników wraz z ich remontem oraz zaopatrzeniem w części zamienne i sprzęt techniczny, odpowiadają Wojska Lotnicze. Natomiast Marynarka Wojenna odpowiada za wyszkolenie ogólnowojskowe oraz związane ze specyfiką rodzaju sił zbrojnych, dyscyplinę, dyslokację jednostki, zaopatrzenie żywnościowe i intendenckie, zaopatrzenie w paliwo i smary dla samolotów i pojazdów mechanicznych, a także za konserwację lotniska.

Dzięki tym posunięciom, usunięto wiele trudności występujących w początkowym okresie formowania jednostki. Niemniej, warunki życia i służby nie były łatwe. Przedłużający się remont hangaru powodował, że samoloty stały pod gołym niebem. Utrudniało to poważnie ich przeglądy i naprawy.

Zaopatrzenie w artykuły pierwszej potrzeby dla kadry i marynarzy odbywało się samochodami z odległej o 20 km Ustki. Dzieci rodzin wojskowych także dowożono do szkoły w Ustce. Kadra oficerska wraz z rodzinami mieszkała w domkach, a kawalerowie w drewnianym baraku - internacie. Marynarze służby czynnej zamieszkiwali zaś w dwóch barakach na terenie jednostki. Podstawową rozrywką kadry był zaimprovizowany, niewielki klub oficerski.

Dzień lotny, albo dzień zajęć teoretycznych

3 listopada 1948 r. minister obrony narodowej zarządził włączenie do składu Eskadry Lotniczej MW klucza myśliwskiego z terminem realizacji do 1 grudnia 1948 r. Etat klucza wynosił 21 osób (w tym 6 oficerów i 15 podoficerów), 7 samolotów (5 bojowych Jak-9, jeden szkolny UJak-9 i jeden szkolno-treningowy UT-2).

Szkolenie rozpoczęto tradycyjnym w lotnictwie zwyczajem, oblotem rejonu lotniska oraz skokami spadochronowymi. Wiele uwagi poświęcono przezwyżeniu lęku przed lotami nad morzem bez widoczności linii brzegowej. W tym celu trasę lotu dobierano tak, by przynajmniej jej 2/3 przebiegało nad morzem.

Końcowy punkt tej trasy znajdował się w rejonie morskiego poligonu, na któ-

rym wykonywano bombardowanie i strzelanie do ruchomego lub nieruchomego celu. Nad morzem strzelano też do holowanego przez samolot rękawa. W tego rodzaju lotach ćwiczone umiejętności określania na oko wysokości samolotu od lustra wody, stanu morza, prędkości i kierunku wiatru. Wykorzystywano przejścia własnych okrętów do szkolenia załóg w rozpoznawaniu i zwalczaniu celów morskich. Wykonywano wtedy ataki pozorowane z użyciem rakiet sygnalizacyjnych.

Pierwsze ćwiczenia z okrętami zorganizowano 12 grudnia. Wzięty w nich udział trałowce działające w rejonie Darłowa, para samolotów Pe-2 w roli maszyn rozpoznawczych i dwa klucze Il-2 w roli maszyn atakujących. Z powodu pogarszających się warunków atmosferycznych i niskiego pułapu chmur, dowódca zgromadzenia samolotów szturmowych, por. pil. Stanisław Kuciel, nie mógł odnaleźć celu. Wobec nadchodzącego zmroku, kierownictwo ćwiczenia zarządziło przerwanie zadania i lądowanie szturmowców.

Z przeprowadzonych ćwiczeń wyciągnięto wnioski. Przede wszystkim uzna-

no konieczność wykorzystania każdego wyjścia okrętów w morze do ćwiczeń eskadry w lokalizacji celów morskich. W dalszej kolejności proponowano zwiększyć ilość lotów w złych warunkach atmosferycznych, szczególnie nad morzem oraz zwiększyć bezpieczeństwo załóg wyposażając je w indywidualny i pokładowy sprzęt ratowniczy.

Warunki meteorologiczne w rejonie nadmorskim często ulegały nieprzewidywanym zmianom. Komplikowało to znacznie wcześniejsze planowanie lotów. Aby zapewnić eskadrze należyte warunki szkolenia w powietrzu, jej dowódca otrzymał od dowódcy Wojsk Lotniczych zezwolenie na rozpoczynanie lotów bez uprzedniej zgody z Warszawy. Loty planowano codziennie, a rozpoczynano na sygnał komandora Majewskiego. O tym czy będzie to dzień lotny, czy dzień zajęć teoretycznych, dowódca zawiadamiał podwładnych wcześniej rano w dość niekonwencjonalny sposób. Otóż w oknie domu, w którym mieszkał, wystawiał w zależności od sytuacji, białą lub czerwoną chorągiewkę startową.



Kpt. obs. Gerard Mann - nawigator eskadry, przedwojenny oficer z 3 Pułku Lotniczego, zwolniony z wojska w grudniu 1948 roku z powodów politycznych.

Biała - oznaczała loty, czerwona - zajęcia teoretyczne. Miernikiem była widoczność zarysu sylwetki wiatraka oddalonego około 3 km, a znajdującego się na południowym brzegu jeziora Wicko.

11 stycznia 1949 r. z 3 plm bazującego na lotnisku Babie Doły przelecieli do Wicka Morskiego na Jakach-9M chor. pil. Zygmunt Samborski wraz z chor. pil. Lesławem Węgrzynowskim. W Wicku Morskim oczekiwali ich lotnicy oraz mechanicy eskadry. Po zakolewaniu przed hangarem, obaj piloci zameldowali kmdr por. pil. A. Majewskiemu przybycie celem pełnienia dalszej służby. Wkrótce przybył kolejną personel techniczny do obsługi Jaków.

Tak wspominał przebazowanie chor. pil. Lesław Węgrzynowski: - *W grudniu 1948 roku pełniąc służbę w 3 pułku lotnictwa myśliwskiego w Babich Dołach wraz z chor. pil. Zygmuntem Samborskim zostaliśmy skierowani do eskadry Lotnictwa Marynarki Wojennej. Wiadomość ta bardzo nas zaskoczyła, bowiem nic nie wiedzieliśmy o istnieniu takiego lotnictwa, więc zastanawialiśmy się jaka będzie nasza dalsza przyszłość lotnicza.*

Zgodnie z porozumieniem Wojsk Lotniczych i Marynarki Wojennej, do Eskadry Lotnictwa Morskiego organizującej się na lotnisku Wicko Morskie zostaliśmy skierowani wraz ze sprzętem. Do Wicka Morskiego mieliśmy przebazować dwa samoloty JAK-9. Dlatego z niecierpliwością czekaliśmy na poprawę warunków atmosferycznych, by wreszcie na miejscu przekonać się co nas czeka.



Załoga przed zamaskowanym gałęziami samolotem bombowo-rozpoznawczym Pe-2.

Pogoda pozwoliła nam na przelot dopiero 11 stycznia 1949 roku. Z lotniska Babie Doły przebazowaliśmy na lotnisko Wicko Morskie dwa samoloty JAK-9. Były to pierwsze myśliwce w MW, więc gapiów do oglądania i podziwiania naszych samolotów było wielu. Zameldowaliśmy się u dowódcy eskadry kmdr. A. Majewskiego. Przywitał nas bardzo życzliwie, pogratulował przybycia do eskadry i polecił podoficerowi gospodarczemu przydzielenia nam kwatery, wydania mebli i niezbędnego sprzętu do urzędzenia mieszkania. Otrzymaliśmy mały pokój w budynku sztabu, który umeblowaliśmy sobie według naszego gustu z poniemieckich mebli zmagazynowanych w hangarze i ocalałych od dewastacji szabrowników grasujących wówczas na tzw. Ziemiach Odzyskanych.

Lotnisko Wicko Morskie położone pomiędzy morzem i jeziorem, otoczone lasem, miało ograniczone podejście do lądowania oraz krótki pas startowy. To wymagało od pilotów dużej umiejętności i doświadczenia w bezpiecznym wykonywaniu startów i lądowań. Lotnisko nie miało żadnego komunikacyjnego połączenia, a od najbliższej miejscowości, Ustki - dzieliła go odległość 22 km.

Na tym pustkowiu, dowódca eskadry kmdr. Majewski okazał się świetnym gospodarzem i organizatorem życia wojskowego. W tych trudnych warunkach, potrafił stworzyć całkiem dogodne warunki bytowe. Był wymagającym dowódcą, ale też przyjaznym i wyrozumiałym w stosunku do podwładnych. Stosował zachodni styl dowodzenia. Często po lotach, by wyrwać nas z tej głuszy,



Ppor. mar. pil. Witold Bartkowski,
pilot klucza szturmowego.



Personel klucza szturmowego przy szkolnym Ull-2.

organizował nam wspólne z nim wyjazdy na kąpiele, wycieczki, a nawet wypadki do najbardziej „ekskluzywnego” wówczas w Ustce lokalu „Pod Strzechą”.

W lutym przybyli do jednostki kolejni piloci myśliwscy: ppor. Tadeusz Kołodziej, ppor. Stanisław Kowal i chor. Kazimierz Serwinowski. Dowódcą klucza myśliwskiego został ppor. St. Kowal.

Lesław Węgrzynowski wspomina dalej: - *Cała czwórka pilotów klucza myśliwskiego była absolwentami dęblińskiej Oficerskiej Szkoły Lotniczej - promocji 1947 roku, znaleźliśmy się więc bardzo dobrze. Jedyne nasz dowódca klucza, por. Stanisław Kowal kończył szkołę lotniczą w Związku Radzieckim i był z wcześniejszej promocji 1946 roku. Jako nasz przełożony był bardzo dobrym dowódcą, pilotem i kolegą. W krótkim czasie stworzyliśmy zgraną, zwartą paczkę, co w lotnictwie, a zwłaszcza w ówczesnych warunkach miało niebagatelne znaczenie.*

Piloci w gotowości do startu

Do marca 1949 r., piloci myśliwców wykonywali loty zapoznawcze i treningowe w rejonie lotniska. 9 marca chor. pil. Z. Samborski wraz z mechanikiem, odebrali z Radomia samolot szkolno-treningowy UT-2. Na nim piloci klucza myśliwskiego rozpoczęli szkolenie w lotach według przyrządów bez widoczności ziemi.

W tym czasie intensywnie szkolili się załogi kluczy szturmowego i bombowo-rozpoznawczego, trenując loty nad morzem bez widoczności linii brzegowej, ze strzelaniem do rękawa holowanego przez samolot lub pozorując ataki na cele morskie.

W marcu klucz samolotów myśliwskich rozpoczął pełnienie dyżurów bojowych parą samolotów, od świtu do zmroku. Odnotowano kilka startów alarmowych na przechwycenie obcych samolotów, które naruszały granicę morską. W trzeciej dekadzie marca „myśliwcy” trzykrotnie startowali przeciwko naruszyтелям. Jednakże piloci nie mieli prawa otwierania ognia z broni pokładowej, mogli jedynie próbować zmusić naruszycę do lądowania.

Lesław Węgrzynowski: - *Warunki dyżurowania od świtu do zmroku, były bardzo uciążliwe – załoga samolotów dyżurnych nie miała żadnego schronienia – ani budynku, ani nawet namiotu. Samoloty w gotowości do startu stały obok pasa startowego i całą naszą osłoną przed deszczem i spiekotą słońca były skrzydła tych samolotów.*

Nękały nas częste alarmy i w ciągu dyżuru parokrotnie wskakiwaliśmy do kabin samolotów, zapuszczaliśmy silniki i po wykołowaniu na pas startowy czekaliśmy na sygnał „startu”. Nieraz alarmy były odwoływane, były też starty na tzw. „przechwycenie” obcych samolotów, które przekroczyły pas naszych wód terytorialnych.

Rozpoczęła się „zimna wojna” dawnych sojuszników. Między Zachodem i Wschodem dochodziło do dyplomatycznych utarczek. Nasilała się wzajemnie wroga propaganda i zaczęła demonstracja sił. Samoloty zachodnie prowadziły loty rozpoznawcze naszych wybrzeży, sprawdzając szczelność granicy morskiej oraz system obrony powietrznej naszego kraju. Naszym zadaniem była ochrona strefy powietrznej polskiego wy-



Samolot myśliwski Jak-9P „4”



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



Personel klucza bombowo-rozpoznawczego przed szkolnym UPe-2 nr „S 3”.

brzeża i przeciwdziałanie penetracji obcych samolotów.

Był to początek zmagania z obcymi samolotami, które ze względu na nasze wówczas ograniczone możliwości, tak

pod względem sprzętu, wyszkolenia, jak i sposobów naprowadzania, nie dawały nam szans powodzenia. System naprowadzania na cel był bardzo niedokładny. Kierowano nas w nakazany rejon

przez podawanie nam numerów kwadratów, które mieliśmy naniesione na mapie. To nie pozwalało na dokładne określenie miejsca, zwłaszcza przy locie nad morzem po przekroczeniu linii brzegowej.

Nasi zachodni sąsiedzi wykorzystywali nasze słabe strony i uporczywie prowadzili loty rozpoznawcze z przekraczaniem granic naszego wybrzeża. Dysponowali lepszym sprzętem i możliwością szybszego nas wykrywania, dlatego gdy tylko zbliżaliśmy się w rejon ich przebywania, opuszczali nasze wybrzeże i wychodzili w bezpieczny rejon wód neutralnych. Bawili się z nami w tzw. „ciuciubabkę”. Niemniej jednak, nasze starty nie pozwalały im na dłuższe przebywanie w strefie naszego wybrzeża.

Pełniliśmy więc, męczące, od świtu do zmroku, dyżury bojowe na starych wojennych samolotach. W upalne, gorące letnie dni, nie mając żadnej osłony, w pełnym umundurowaniu trudno było wytrzymać. Więc nieraz rozbieraliśmy się do kąpielówek by ochłonić i dla relaksu zażyć trochę kąpeli słonecznej.



Para dyżurna, chor. mar. pil.: Lesław Węgrzynowski i Zygmunt Samborski, wiosna 1949 rok.



Chor. mar. pil. Zygmunt Samborski na swoim Jak-9M, Wicko Morskie 1949 rok.



Załoga Pe-2 studiuje mapę z trasą lotu.



Bosman Józefat Nitecki – strzelec pokładowy szturmowego Il-2.



Chor. mar. pil. Lesław Węgrzynowski przy Jak-9M, Wicko Morskie 1949 rok.



Idą brzegiem morza chor. mar. pil.: Marian Piątek, Romuald Rozmysłowicz i Zygmunt Samborski, Wicko Morskie 1949 rok.



Przy Jak-9M „14” stoją od lewej chor. mar. pil. Lesław Węgrzynowski, por. pil. Mirosław Olecki (z Wojsk Lotniczych), chor. mar. pil. Zygmunt Samborski oraz chor. mar. pil. Kazimierz Serwinowski, Wicko Morskie 1949 rok. Samolot jeszcze w wojennym malowaniu, o czym świadczą miniaturowe gwiazdy przed kabiną pilota, oznaczające zwycięstwa w powietrzu.



Lotnicy morscy, od lewej chor. mar. pil. Romuald Rozmysłowicz (myśliwiec) i ppor. mar. pil. Witold Bartkowski (szturmowiec), Wicko Morskie 1949 rok.

Zdarzało się, że w takiej sytuacji zaskakiwał nas sygnał alarmowego startu i nie było czasu na ubieranie się. Zabieraliśmy jedynie pas z pistoletem, bo wówczas był obowiązek latania z bronią, wskazywaliśmy do kabin samolotów i w takim „letnim stroju” wykonywaliśmy lot.

Właśnie w taki upalny dzień, razem z Zygmuntem „alarmowo” wystartowaliśmy ubrani jedynie w kąpielówki i z pistoletem u boku. Skierowali nas w rejon jeziora Żarnowieckiego. Po przekroczeniu linii brzegowej i wyjściu w morze, Zygmunt zameldował, że ma kłopoty z pracą silnika i będzie przymusowo lądował na najbliższym lotnisku, w Babich Dołach. Przerwałam wykonywanie zadania. Zygmunt skierował się w kierunku Babich Dołów, a ja w drogę powrotną do Wicka Morskiego. Przeżywałam kłopoty Zygmunta i kontynuując lot wzdłuż linii brzegowej niespodziewanie zauważyłam na horyzoncie nad morzem chma-

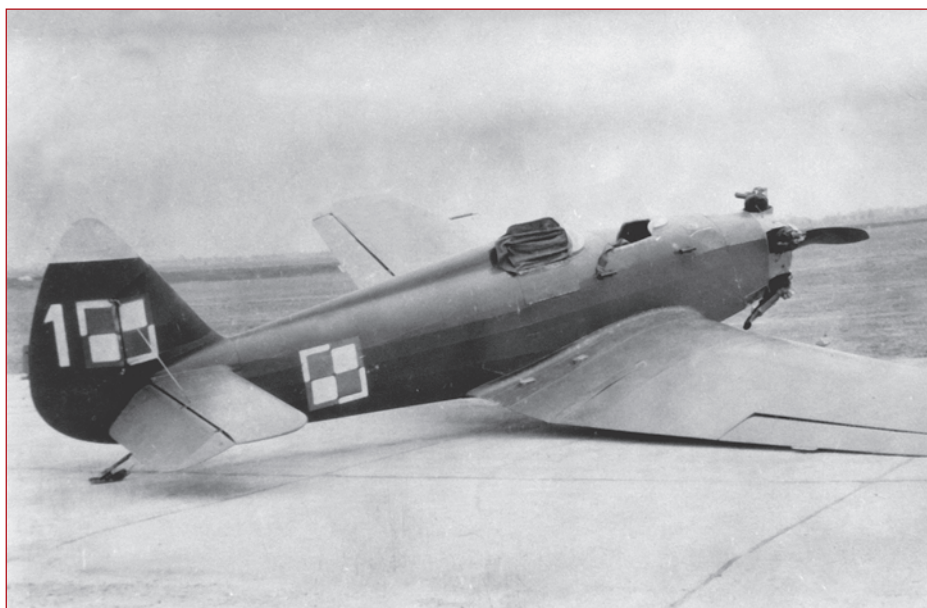
rę samolotów. Zameldowałam o tym zdarzeniu stanowisku dowodzenia i gdy nie otrzymałam żadnej odpowiedzi, zaczęły nurtować mnie różne niepokojące myśli. Był to bowiem czas zimnej wojny i każda agresja była wówczas możliwa. Ostrożnie więc podchodziłem w rejon ich lotu i zobaczyłem grupę nie znanych mi bombowców osłanianych przez myśliwce – amerykańskie Aircobry. To jeszcze bardziej spotęgowało mój niepokój i dopiero gdy zobaczyłem czerwone gwiazdy na kadłubach tych samolotów – ochłoniąłem i odetchnąłem z ulgą. Z radości podszedłem bliżej i aby pokazać im, że my czuwamy, wykręciłem beczkę, by zobaczyli polskie szachownice na skrzydłach mego samolotu. Po wylądowaniu ustaliłem, że mego meldunku stanowisko dowodzenia w ogóle nie odebrało, oraz dowiedziałem się, że w rejonie naszego wybrzeża odbywają się ćwiczenia samolotów i okrętów radzieckich. Aż tyle przeżyć doznałem w czasie jednego lotu,

ale od tej pory w czasie dyżurów więcej nie korzystaliśmy z „kąpeli słonecznych”.

A tak ten pełen wrażeń dzień zapamiętał i opisał ówczesny chor. pil. Zygmunt Samborski: - Było to latem 1949



Bosman sztabowy Józef Śmieciuch, technik uzbrojenia eskadry.



Samolot szkolno-treningowy UT-2 nr „1”, zwany popularnie „deską”, jedyny tego typu w Lotnictwie Marynarki Wojennej.

roku. Wystartowałem na moim Jak-9M z namalowanymi pięcioma gwiazdami na silniku, jeszcze z wojny. Wykonywaliśmy z Leszkiem Węgrzynowskim lot po trasie. Gdy wracaliśmy, kończyło nam się paliwo. Nad lotniskiem zastępca dowódcy ds. pilotażu por. pil. Mieczysław Góralski nadał przez radio „no orły, a teraz pokażcie walkę powietrzną na małej wysokości”. Zrobiliśmy pokaz walki powietrznej (wszyscy na lotnisku na nas patrzyli).

W czasie pokazu walki w wyniku przeciążenia zerwała się skrzynka radiowa z tyłu samolotu i zawisła w kabinie, jak również pękł miedziany przewód

sprężonego powietrza. Nie miałem jak wypuścić podwozia i kłap. Meldowałem o sytuacji przez działające jeszcze radio. Bez podwozia i kłap nie można było lądować. Pytałem – co mam robić? Odpowiedź – nie rozumiemy. Postanowiłem zaryzykować i nabrałem wysokości. Podczas nurkowania zerwałem awaryjnie zamki podwozia. Podwozie pod wpływem siły odśrodkowej wypadło i stanęło na zamkach. Otwarcie podwozia potwierdziły mi w kabinie lampki kontrolne. Krótki pas startowy w Wicku Morskim wymagał dużych umiejętności przy lądowaniu. Nie mogłem lecieć do Słupska, gdyż tam remontowano pas. Postanowiłem dolecieć do lotniska w Babich Dołach. Mimo kłopotów z porozumieniem przez radio, uprzedzono Babie Doły, że wyląduję bez podwozia. Tylko, że ja leciałem z otwartym podwoziem, a wskaźniki pokazywały koniec paliwa. Byłem cały w strachu. Leciałem wzdłuż toru kolejowego Słupsk – Gdynia. Cały czas rozglądałem się za miejscem do lądowania. Byłem na wysokości około 400 m, gdy zobaczyłem lotnisko w Babich Dołach. Wstąpiła we mnie nadzieja, że wyląduję. Z bardzo małym skrzyśłem zacząłem schodzić do lądowania. Podchodziłem na ukoś do pasa startowego. Gdy pochyliłem samolot, silnik przerwał pracę. Bez wysuniętych kłap i z wypuszczonym podwoziem, w przeraźliwej ciszy zniżałem lot. Na szczęście spadłem bezładnie na skraju pasa. Nie mając powietrza, nie mogłem hamować. Samolot nie reagował na stery. Toczył się po betonie zataczając łuk. Wreszcie zatrzymał się. Pod-

Chor. mar. pil. Marian Piątek.



biegli do mnie dowódca i inżynier pułku. To na czym przyleciałeś? – zapytali.

Lato było bardzo gorące więc lataliśmy nie w kombinezonach, tylko w lotniczych spodniach z pasem i pistoletem oraz w koszuli. Za ten nieprzepisowy ubiór zatrzymali mnie do dyspozycji Dowództwa Lotnictwa. Samolot zabrano do warsztatów. Po trzech dniach przyszła zgoda z Warszawy i mogłem wracać do Wicka Morskiego. Poleciałem i spokojnie wylądowałem. W eskadrze udawano, że nic się nie wydarzyło. Nie dostałem ani nagany ani nagrody.

Jednostka zgrana i obeznana

Eskadra rozpoczęła działalność w warunkach, z którymi za wyjątkiem kmdr por. pil. A. Majewskiego, lotnicy nie mieli do czynienia. Z tego powodu zorganizowano dla pilotów kurs współdziałania lotnictwa morskiego z flotą. W trakcie zajęć teoretycznych personel latający szkolił się w zakresie ogólnej wiedzy morskiej, z ukierunkowaniem na takie specyficzne elementy jak:

- przyswojenie tajników nawigacji nad morzem,
- umiejętność rozpoznawania linii brzegowej i obiektów na niej leżących,
- pamięciową znajomość obiektów charakterystycznych i umiejętność ich rysowania z pamięci,
- rozpoznawanie symptomów zmiany warunków meteorologicznych w rejonach przybrzeżnych i nad morzem,
- rozpoznawanie z powietrza klasy okrętu, jego przynależności państwowej, prędkości w węzłach z przeliczeniem km/h oraz jego kierunku ruchu,
- określanie stanu morza wg przyjętej skali w stopniach,
- utrzymywanie łączności radiowej i wzrokowej z okrętami na morzu,
- sposoby naprowadzania okrętów na cel i wspólnego z nimi zwalczania wybranych celów,
- zapoznanie się z taktyką działania własnych i obcych sił morskich,
- zaznajomienie z miejscami bazowania obcych sił morskich i powietrznych w rejonie Bałtyku oraz ich danych taktyczno-technicznych,
- teoria i praktyka wykonywania skoków spadochronowych do wody.

Tajniki wiedzy teoretycznej w wymienionym zakresie wdrażali załogom eskadry doświadczeni oficerowie Marynarki Wojennej. Byli to m.in. kmdr Stanisław Mieszkowski, kmdr por. Bolesław Roma-



Niszczyciel ORP Błyskawica w gali banderowej, widok z końca lat czterdziestych.



Ćwiczące trałowce. Na pierwszym planie marynarz na ORP Kondor.

nowski, kmdr ppor. Zbigniew Węglarz, kmdr ppor. pil. Witold Wronka.

W połowie 1949 roku, eskadra stała się zgraną i obeznaną z lotami nad morzem jednostką lotniczą. Piloci klucza myśliwskiego pełnili codziennie dyżury bojowe parą samolotów, od świtu do zmroku. Często byli podrywani w powietrze, gdyż wybrzeże penetrowały w owym czasie obce samoloty. Załogi klucza bombowo-rozpoznawczego prowadziły rozpoznanie i patrolowanie w wyznaczonych akwenach morza w rejonie wyspy Bornholm i na zachód od niej. Zabezpieczały też strzelanie do celów powietrznych naszych okrętów na poligonach morskich. Załogi kluczy szturmowych osiągnęły zgranie w lotach grupowych nad morzem. Ich piloci wykonywali bombardowania i strzelania z zamkniętego kręgu 8. samolotów oraz z lotu koszącego - tzw. bombardowania topmasztowe. Przystwojono załogom umiejętność określania odległości samolotu od lustra

wody oraz uwzględniania właściwej wielkości poślizgu bomby, w zależności od prędkości, wysokości zrzutu i stanu morza.

Latem 1949 r. miał miejsce niezbyt udany udział kluczy szturmowych w ćwiczeniach z okrętami. Zadaniem szturmowców było odnalezienie i zniszczenie okrętów przeciwnika podczas przejścia morzem. W roli przeciwnika występowały trałowce oraz ORP Błyskawica płynące z Gdyni do Świnoujścia. Wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych i braku doświadczenia w lotach nad morzem, nie odnaleziono okrętów. W tym czasie z Ustki do Szwecji wypłynęło kilka szwedzkich statków z węglem. Dowódca grupy szturmowej uznał je za ćwiczące jednostki i wydał rozkaz ataku z lotu nurkowego. Na szwedzkich statkach wybuchła panika. Gdy marynarze wywiesili białe płachty, zapewne na znak poddania się, zorientowano się w pomyłce i akcję przerwano. W efekcie niefortun-

nej akcji, Szwedzi przesłali notę protestacyjną. Fakt ten w różnych anegdotach i dowcipach opowiadany był przez pokolenia lotników morskich.

Pomimo późniejszych udanych ćwiczeń eskadry z jednostkami Pomorskiego Okręgu Wojskowego, opinia o poziomie wyszkolenia lotników w marynarskich mundurach była negatywna. Wyraził ją dobitnie szef Wydziału MW Sztabu Generalnego WP kmdr Jerzy Staniewicz w notatce służbowej z 2 listopada 1949 r.:

„...w ubiegłej kampanii letniej, współpraca Eskadry z okrętami była minimalna i całkowicie zła. Lotnicy nie potrafili wykonać najbardziej podstawowych zadań jak: odnalezienie na morzu okrętu, rozpoznania go i nawiązania z nim łączności. W tym kierunku przeprowadzono kilka ćwiczeń. Okres wyszkolenia zimowego winien być poświęcony wyszkoleniu teoretycznemu w zakresie opanowania podstawowych wiadomości z dziedziny organizacji i taktyki okrętów, znajomości sylwetek okrętowych, statków handlowych i jednostek pomocniczych, zorientowaniu się w ukształtowaniu wybrzeża Bałtyku a zwłaszcza własnego, itp. Przyszły okres wyszkolenia lotnego musi być poświęcony bardzo intensywnemu szkoleniu lotów nad morzem, współpracy z okrętami i artylerią nadbrzeżną i bezwzględnie powinien doprowadzić do pozytywnych wyników”.

Mariusz Konarski



Zdjęcia ze zbiorów autora, Centralnego Archiwum Wojskowego, Muzeum Marynarki Wojennej, Zygmunta Samborskiego oraz Lesława Węgrzynowskiego.



Chor. mar. pil. Zygmunt Samborski przy jednym z wraków niemieckiego Junkersa Ju-88, Wicko Morskie 1949 rok.

Zdarzyło się

w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Lipiec 2000 r.

4 – Super gwiazdą wielkiej parady 150 żaglowców, która odbyła się z okazji Święta Niepodległości w Nowym Jorku był *Dar Młodzieży*, dowodzony przez kpt. dr Marka Szymońskiego.

10 – Podczas nadzwyczajnego walnego zgromadzenia udziałowców BCL, zapadła decyzja o podniesieniu kapitału spółki, który zobowiązał się wpłacić na jej konto Chipolbros. W wyniku tych operacji Chipolbros obejmując 55,6 proc. udziałów, stał się większościowym udziałowcem BCL. Udział PLO SA i Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, którzy dysponowali dotychczas po 40 proc. udziałów, zmniejszył się do 17,76 proc., a C. Hartwiga, posiadającego dotychczas 20 proc. udziałów, do 8,9 proc.

11 – Rada nadzorcza Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście wybrała nowy pięcioosobowy zarząd, którego prezesem został Andrzej Montwiłł (na zdjęciu).



12 – Podniesiono banderę i nadano nazwę *Gdynia* zamówionemu przez spółkę Euroafrica kontenerowcowi dowozowemu (381 TEU) zbudowanemu przez Stocznnię Północną SA. Matką chrzestną była dr Elżbieta Marszałek, dyrektor Zespołu Szkół Ekonomicznych w Szczecinie, znana jako zagorzała propagatorka spraw morskich wśród młodzieży szkolnej i nauczycieli.

19 – W Porcie Handlowym Świnoujście Sp. z o. o., włączono do eksploatacji nabrzeżną suwnicę chwytakową o udźwigu 25 ton. Urządzenie wzmocniło potencjał przeładunku rudy przy nabrzeżu Hutników, które jako jedyne w portach polskich – jest przystosowane do obsługi statków typu panamax, z ładunkiem 60 tys. ton rudy.

19 – W pierwszą podróż eksploatacyjną (z Londynu na Morze Śródziemne) wyruszył największy żaglowiec świata *Royal Clipper*, którego budowę rozpoczęto w Stoczni Gdańskiej (nosił wówczas nazwę *Gwarek*).



20 – Zawinięciem do Gdyni statku *MSC Skan* (5200 DWT, 600 TEU), armator Mediterranean Shipping Company SA – MSC zainaugurował własny serwis dowozowy w rejonie Morza Bałtyckiego (*MSC Poland* – jeden z kontenerów MSC).



20 lat temu

Lipiec 1990 r.

13 – W 60. rocznicę poświęcenia *Daru Pomorza* oraz jego wyhaftowanej przez pomorskie kobiety bandery, odbyła się uroczystość powtórzenia tego ceremoniału z udziałem wojewodów gdańskiego i bydgoskiego, trzech biskupów, prezydentów Gdańska i Gdyni, dowódcy Marynarki Wojennej oraz tysięcy mieszkańców Trójmiasta.

21 – W odległości ok. 30 Mm na południowy-zachód od przylądka Finisterre, podczas mgły, doszło do groźnej kolizji statku linii śródziemnomorskiej PLO *Skoczów* z dwukrotnie większą

jednostką bandery gabońskiej *L'Abanga*, w wyniku której przebił on dziobem prawą burtę polskiego liniowca i zaklinował się. Po rozdeleniu obu statków przez przybyły z Vigo holownik, *Skoczów* w ciągu 3-4 minut zatonął. Wszyscy zostali uratowani.



22 – Zdemontowano stojący od 1953 r. na Skwerze Kościuszki pomnik Wdzięczności, popularnie nazywany przez Gdynian „Nataszką”. W jego miejsce stanąć miał pomnik polskiego marynarza, który do dzisiaj, mimo różnego rodzaju społecznych inicjatyw postulujących jego budowę, nie doczekał się realizacji.

26 – Rada Pracownicza PLO powołała na dyrektora naczelnego PLO Henryka Dąbrowskiego, który kilka dni wcześniej wygrał konkurs na to stanowisko (na zdjęciu).



W polskich stoczniach zwodowano statek naukowo-badawczy i drobnicowiec.

30 lat temu

Lipiec 1980 r.

3 – W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach pod zbiornikowiec *Cys Olimpia* - pierwszy z serii B-555.

8 – W ostatni rejs, do Finlandii na złom, wyszedł na holu drobnicowiec *Marchlewski*, który od 1969 r. służył w Szczecinie jako magazyn pływający MP-ZPS-6. Zapisał się w historii jako pierwszy statek pełnomorski zwodowany w Polsce po 1945 r.

16 – Nowozbudowana platforma wiertnicza Petrobaltic została wyholowana na pozycję 16 km na północ od Rozewia.

25 – Zespół duńskich okrętów (stawiacz min *Fyen* oraz trawłowce *Egersund* i *Vil-sund*) przybył z wizytą do Gdyni. Trwała do 28.07.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec i masowiec.

40 lat temu

Lipiec 1970 r.

27 – Do Hongkongu przybył - kończąc swą 110 podróż - drobnicowiec *General Walter*, który w tym porcie sprzedano na złom. Jego budowę rozpoczęto jeszcze w 1938 r. na zamówienie GAL w Gdańsku, a po wojnie trafił do Polski w ramach rewindykacji mienia zagarniętego podczas wojny przez Niemców.



W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce, zbiornikowiec i masowiec, bazę rybacką oraz okręt hydrograficzny.

50 lat temu

Lipiec 1960 r.

28 – Do służby w Chipolbroku wszedł drobnicowiec *Beniowski*, budowany wcześniej na zamówienie greckiego armatora, który zrezygnował z odebrania tego statku.

W polskich stoczniach zwodowano węglowiec, trawler-przetwornię, 3 trawlerzy burtowe oraz patrolowiec.

60 lat temu

Lipiec 1950 r.

25 – Do radzieckiej służby wszedł dawny polski statek pasażerski *Sobieski*, który po sprzedaży otrzymał nazwę *Gruzija*.

31 – Likwidacja Spółdzielni Marynarzy „Żegluga Morska”, która rok wcześniej przystąpiła do odbudowy wraku statków

Alexandra i *Rose*, podniesionych w Szczecinie. Statkom zamierzano nadać nazwy *BOSMAN KALETA* i *KAPITAN KOSKO*, ale po likwidacji Spółdzielni zostały złomowane.

GAL przejął zarząd nad statkami Bałtyckiej Spółki Okrętowej.

Z Wielkiej Brytanii przyholowano niszczyciel *Burza*.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec (*Nysa* - prototyp serii B-51) i 3 trawlerzy rybackie.

70 lat temu

Lipiec 1940 r.

16 – U podejścia do Harwich zatonął węglowiec *Zbaraż*, uszkodzony dzień wcześniej przez niemiecką bombę.

Polska Marynarka Handlowa:

- *Lewant* : w konwojach atlantyckich
- *Warszawa* : w Port Saidzie.
- W portach francuskich decyzją władz zatrzymano polskie statki *Cieszyn* (w Kaelack), *Lida* i *Oksywie* (w Casablance), *Kromań*, *Rozewie*, *Stalowa Wola* i *Śląsk* (w Dakarze) oraz *Pulaski* (w Konakry). Wszystkim (prócz *Oksywia*) udało się uciec i dołączyć do reszty statków Polskiej Marynarki Handlowej, operujących z portów brytyjskich.

- *Batory* i *Sobieski*: wyszły 5 lipca z Greenock w konwoju do Kanady. Pierwszy z nich wiozł m.in. złoto Banku Anglii i polski Skarb Wawelski. Na drugim znajdowali się jeńcy niemieccy.

- Pozostałe statki znajdowały się na wodach brytyjskich.

Polska Marynarka Wojenna:

- *Burza*, *Błyskawica*: w remoncie
- *Garland*: na M. Śródziemnym, kończył szkolenie.

- *Wilk*: patrol na M. Północnym.

- Ścigacze: *S-1* - w budowie, *S-2* - podniesienie bandery 19.07, *S-3* - podniesienie bandery 28.07.

- *Iskra* i *Wilja* wyszły 4.07 z Port Lyau- tey w Afryce Północnej do Gibraltaru, z polskimi uchodźcami na pokładzie.

PMW obsadziła czasowo okręty francuskie, internowane 3 lipca w brytyjskich portach: niszczyciel *Ouragan*, ścigacze CH-11 i CH-15 oraz pomocnicze patrolowce *Medoc* i *Pomerol*. Nie doszło do obsadzenia proponowanego nam pancernika *Paris*. Polacy obsadzili natomiast 12

belgijskich kutrów rybackich, doraźnie używanych jako patrolowce.

80 lat temu

Lipiec 1930 r.

5 – Na gdyńską redę przybył nowy nabytek Państwowej Szkoły Morskiej - fregata szkolna *Dar Pomorza*. 13 lipca miało miejsce uroczyste poświęcenie jego bandery, a 26 statek wyruszył w pierwszy rejs szkolny pod polską banderą, na Morze Północne.



8 – Do Gdyni przybył z wizytą zespół brytyjskich kontrtorpedowców.

10 – Podniesienie polskiej bandery na kontrtorpedowcu *Wicher*.

31 – Z Gdyni wyszedł do Dżiddy statek *Kraków* z ładunkiem broni i amunicji. Podczas tego rejsu przeszedł Kanał Sueski i jako pierwszy polski statek wszedł na Morze Czerwone.

Do służby wszedł węglowiec *Robur IV*, zbudowany na polskie zamówienie w Goteborgu. W tym samym miesiącu armatorowi szwedzkiemu przekazano statek *Robur I*, zakupiony w 1927 r. z myślą o szkoleniu personelu „Polskarobu”.

Marynarka Wojenna zakupiła żaglowiec szkolny *Lwów*, który przez następne lata wykorzystywano jako okręt mieszkalny dla załóg okrętów podwodnych.

90 lat temu

Lipiec 1920 r.

1 - Powołano Pierwszy Pułk Morski, pod dowództwem kpt. mar. Konstantego Jacyńca.

Na gdyńskiej redzie zakotwiczył francuski krążownik *Gueydon*, ze sprzętem wojskowym.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski



Różne wyobrażenia Arki Noego.

Gdzie Noe osiadł?

„Grupa ewangelickich odkrywców z Chin i Turcji oświadczyła, że odnalazła na górze Ararat Arkę Noego.” Ta sensacyjna informacja obiegła pod koniec kwietnia niemal wszystkie światowe media. Niezbitych dowodów potwierdzających odkrycie jednak nie przedstawiono. Czy rozwikłanie jednej z największych zagadek historii jest w ogóle możliwe?

„Góra Ararat znajduje się we wschodniej Turcji. Odkrywczy twierdzą, że Arka znajduje się na wysokości 4 tysięcy metrów. Chińczycy i Turcy odnaleźli drewnianą strukturę, której wiek, na podstawie próbek węgla, określono na 4,8 tysiąca lat.

- Nie jesteśmy w 100 procentach pewni, że to Arka Noego, ale uważamy, że na 99,9 proc. to właśnie ona - powiedział Yeung Wing-cheung, dokumentalista z Hongkongu towarzyszący 15-osobowemu zespołowi badawczemu „Noah's Ark Ministries International”.

Drewniana struktura ma kilka przegród, w których prawdopodobnie przetrzymywano zabrane na Arkę zwierzęta. Poszukiwacze wykluczyli jednocześnie, że odnaleziona struktura może być częścią zaginionej osady, ponieważ w okolicy nigdy nie znaleziono ludzkich siedzib powyżej wysokości 3,5 tysiąca metrów.” - głosił agencyjny komunikat.

Po tej informacji ci, którzy sceptycznie patrzą na podobne przedsięwzięcia,

albo wręcz powątpiewają w istnienie Arki Noego, powinni pokajać się w prochu i popiele. Na ich szczęście, szybko okazało się, że nie muszą tego robić. Na potwierdzenie swojego odkrycia, poza niewiele mówiącymi zdjęciami i filmami, grupa eksploratorów nie pokazała niczego budzącego zaufanie. Wydaje się więc, że poszukiwania można zacząć od nowa.

Na rozkaz Boga

Poszukiwania Arki Noego trwają od bardzo dawna. I co jakiś czas ogłaszane jest kolejne jej rzekome odkrycie. Jednak żadne nie zostało potwierdzone. Tajemnica lokalizacji Arki rozpala wyobraźnię kolejnych pokoleń odkrywców. Stawką są nie tylko sława i pieniądze, ale także potwierdzenie słów Biblii, której prawdziwość jest podważana.

Opowieść o Arce Noego zapisana jest w pierwszej księdze Starego Testamentu nazywanej Księgą Rodzaju. W tłumaczeniu Biblii Tysiąclecia brzmi ona tak: „Gdy Bóg widział, iż ziemia jest skażona, że wszyscy ludzie postępują na ziemi niegodziwie, rzekł do Noego: „Postanowiłem położyć kres istnieniu wszystkich ludzi, bo ziemia jest pełna wykroczeń przeciw mnie; zatem zniszczę ich wraz z ziemią. Ty zaś zbuduj sobie arkę z drzewa żywicznego, uczyni w arce przegrody i powlec z ją smolą wewnątrz i na zewnątrz. A oto, jak masz ją wykonać: długość arki - trzysta łokci, pięćdziesiąt łokci - jej szerokość i wysokość jej - trzydzieści łokci. Nakrycie arki, przepuszczające światło, sporządzisz na łokieć wysokie i zrobisz wejście do arki w jej bocznej ścianie; uczyni przegrody: dolną, drugą i trzecią. Ja zaś sprowadzę na ziemię potop, aby zniszczyć wszelką istotę pod niebem, w której jest tchnienie życia; wszystko, co istnieje na ziemi, wyginie, ale z tobą zawrę przymierze. Wejdziesz przeto do arki z synami twymi, z żoną i z żonami twych synów. Spośród wszystkich istot żyjących wprowadź do arki po parze, samca i samicę, aby ocalały wraz z tobą od zagłady. Z każdego gatunku ptactwa, bydła i zwierząt pełzających po

ziemi po parze; niechaj wejdą do ciebie, aby nie wyginęły. A ty nabierz sobie wszelkiej żywności - wszystkiego, co nadaje się do jedzenia - i zgromadź u siebie, aby była na pokarm dla ciebie i na paszę dla zwierząt.” I Noe wykonał wszystko tak, jak Bóg polecił mu uczynić. (...)

A gdy upłynęło siedem dni, wody potopu spadły na ziemię. W roku sześćsetnym życia Noego, w drugim miesiącu roku, siedemnastego dnia miesiąca, w tym właśnie dniu trysnęły z bukiem wszystkie źródła Wielkiej Otchłani i otworzyły się upusty nieba; przez czterdzieści dni i przez czterdzieści nocy padał deszcz na ziemię. (...)

A potop trwał na ziemi czterdzieści dni i wody wezbrały, i podniosły arkę ponad ziemię. Kiedy przybywało coraz więcej wody i poziom jej podniósł się wysoko ponad ziemię, arka płynęła po powierzchni wód. Wody bowiem podnosiły się coraz bardziej nad ziemię, tak że zakryły wszystkie góry wysokie, które były pod niebem. (...)

A wody stale się podnosiły na ziemi przez sto pięćdziesiąt dni. Ale Bóg, pamiętając o Noem, o wszystkich istotach żywych i o wszystkich zwierzętach, które z nim były w arce, sprawił, że powiał wiatr nad całą ziemią i wody zaczęły opadać. Zamknęły się bowiem zbiorniki Wielkiej Otchłani tak, że deszcz przestał

padać z nieba. Wody ustępowały z ziemi powoli, lecz nieustannie i po upływie stu pięćdziesięciu dni się obniżły. Miesiąca siódmego, siedemnastego dnia miesiąca arka osiadła na górach Ararat. (...)

W sześćset pierwszym roku, w miesiącu pierwszym, w pierwszym dniu miesiąca wody wyschły na ziemi i Noe, zdjęwszy dach arki, zobaczył, że powierzchnia ziemi jest już prawie sucha. A kiedy w miesiącu drugim, w dniu dwudziątym siódmym ziemia wyschła, Bóg przemówił do Noego tymi słowami: „Wyjdziesz z arki wraz z żoną, synami i z żonami twych synów. Wyprowadź też z sobą wszystkie istoty żywe: z ptactwa, bydła i zwierząt pełzających po ziemi; niechaj rozejdą się po ziemi, niech będą płodne i niech się rozmnażają”.

Noe wyszedł więc z arki wraz z synami, żoną i z żonami swych synów. Wyszły też z arki wszelkie zwierzęta: różne gatunki zwierząt pełzających po ziemi i ptactwa, wszystko, co się porusza na ziemi.”

Kłótnie i odkrycia

Jak oceniają bibliści, powyższy zapis został ostatecznie zredagowany, wraz z całą Księgą Rodzaju, najprawdopodobniej podczas tzw. niewoli babilońskiej Izraela, kiedy utracił on niezależność poli-

Struktura w Durupinar.



Fot. Wikipedia



Ararat to masyw wulkaniczny, leżący w samym sercu Wyżyny Armeńskiej, na terytorium Turcji.

tyczną i został zmuszony do opuszczenia Ziemi Obiecanej i udania się do Babilonii. Było to gdzieś około VI wieku przed narodzinami Chrystusa.

W gruncie rzeczy tekst zawiera prostą opowieść, podobną do wielu innych, które krążyły w starożytności. Oto Bóg (w przypadku innych ludów bogowie), zdenerwowany zachowaniem ludzi, zsyła na nich potop, który niszczy ziemię. Przed zagładą chroni tylko wybranych, wiernych sobie. W przypadku Noego ratują się oni korzystając z jednostki pływającej, którą tradycyjnie nazywa się „arką”.

Opowieść zapisana w Biblii zawiera szczegóły, które pozwalają na zrekonstruowanie owej „arki”. W miarę zgodnie przyjmuje się, że miała ona maksymalnie ok. 150 metrów długości, 25 metrów szerokości i 15 metrów wysokości. A więc, jak na owe czasy, był to prawdziwy kolos. Zresztą nie tylko jak na owe czasy. Przy swoich wymiarach byłby to największy drewniany statek jaki zbudowano w dziejach.

Zwykle arkę przedstawia się jako jednostkę pękata. Jej proporcje wskazują tymczasem na smukłość kadłuba. Wejście do niej było tylko jedno – w bocznej ścianie. Światło wpadało od góry przez okno. W środku znajdowały się trzy prze-grody. Co ciekawe, opis arki nie zawiera żadnej informacji na temat sposobu sterowania nią. Przyjmuje się zatem, że nie miała steru.

Zwolennicy dosłownego traktowania opowieści o Noem argumentują, że ten w miarę szczegółowy opis nie wziął się

znikąd. Zakładają więc, że arka istniała naprawdę i naprawdę Noe mieszkał tam w czasie, kiedy ziemia została zalana wodą podczas wielkiego potopu. Zauważają przy tym, że autorowi biblijnego tekstu nie musiało wcale chodzić o zalanie całej ziemi, być może miał na myśli jedynie jemu znany region, który dla niego był całym światem.

Jeszcze jedna rzecz wynika z opisu przygód Noego – miejsce lądowania arki po potopie, mianowicie góra, względnie góry Ararat. Od wieków identyfikuje się je z górą Ararat położoną na terytorium dzisiejszej Turcji niedaleko jej granic z Armenią i Iranem. Jej wysokość sięga 5137 metrów nad poziom morza. I tam właśnie koncentrują się główne poszukiwania Arki Noego. Eksploratorzy liczą na to, że pomimo upływu wieków, obiekt w tym trudno dostępnym regionie, jakim są okolice szczytu Araratu, mógł zachować się do naszych czasów.

Sceptycy podważają niemal każdy z przytoczonych powyżej argumentów. Po pierwsze, w ogóle wątpią w prawdziwość opowieści o potopie. Uznają ją za zmyśloną legendę, na dodatek pełną niekonsekwencji i sprzeczności. Ale nawet gdyby przyjąć, argumentując, że zawiera ona pewne elementy prawdy, to nie jesteśmy dzisiaj w stanie dociec, które to są. Zwracają także uwagę, że budowa statku o takich gabarytach jak podane w Biblii, nie byłaby możliwa. Istnieją konstrukcyjne i wytrzymałościowe ograniczenia w tworzeniu tak wielkich jednostek z drewna i arka je przekracza. Poza tym

Noe nie mógłby zabrać na pokład swojego statku przedstawicieli wszystkich gatunków ziemskich zwierząt, bo by ich tam po prostu nie zmieścił.

Końca dyskusji nie widać. Uciąć by ją mogło odnalezienie arki i na to liczą ci, którzy jej szukają. Już raz wydawało się, że do takiego odkrycia doszło. Pod koniec lat pięćdziesiątych, w Durupinar, niedaleko Araratu, znaleziono coś co kształtem przypominało zarys wielkiej łodzi, wymiarami pasującymi mniej więcej do tych podanych w Biblii. Po zbadaniu okazała się ona jedynie formacją geologiczną.

Nie tędy droga?

Kto ma rację w sporze o Arkę Noego? Przyjęcie argumentów zwolenników, jak i przeciwników prawdziwości jej istnienia zależy najczęściej od posiadanych przekonań religijnych albo światopoglądu. Zaskakującym może być w tej sytuacji stwierdzenie, że być może mylą się zarówno jedni, jak i drudzy. Możliwe jest bowiem inne rozwiązanie tej kwestii.

Jego zwolennicy przypominają, że opowiadanie o potopie nie jest relacją historyczną w takim sensie, jak dzisiaj wyobrażamy sobie historyczność. Autor biblijny nie pisał szczegółowej kroniki dziejów Izraela w sposób, w jaki zrobiłby to dzisiejszy historyk. Nie studiował dokumentów, nie rozmawiał ze świadkami, nie prowadził też badań archeologicznych.

Nie było to jednak opowiadanie całkowicie wyssane z palca. Przy jego redagowaniu autor korzystał zapewne np. ze

wspomnień, które w jakiejś części mogą być prawdziwe. Nie mają więc racji ci, co traktują autora biblijnego jak bazarza czy wręcz łgarza. On po prostu, z dostępnych sobie elementów, składał opowieść, której celem było przekazanie pewnej myśli. Przy takim ujęciu, nie mają też jednak racji ci, którzy traktują jego zapis dosłownie.

Podobnie da się wyjaśnić istniejące nieścisłości w biblijnej relacji. Otóż naukowcy badający tekst Księgi Rodzaju doszli do wniosku, że dzieje jej powstania były długie i pogmatwane. Na ostateczny kształt tekstu złożyły się co najmniej trzy źródła. Ich redakcja też nie była łatwa. Redaktor musiał pogodzić ze sobą niekiedy sprzeczne informacje, do których miał dostęp. Musiał wybierać. Jedne odrzucał, inne przyjmował, w końcu łączył ze sobą. W takiej sytuacji nietrudno jest choćby o mimowolne powtórzenia czy podawanie raz tych, raz innych, wzajemnie się wykluczających, danych.

Na koniec biblijny redaktor chciał pewnie nadać swojej opowieści jakąś formę zrozumiałą dla siebie współczesnych, aby mogli wyciągnąć z niej odpowiedni morał. W tym wypadku jest on jasny. Piszący, jak wspomnieliśmy wyżej, chciał pokrzepić Izraelitów przebywających na wygnaniu w Babilonii. Przez opowieść o potopie pokazywał im, że Bóg opiekuje się nimi niezależnie od tego, w jakim położeniu się znajdują. Wiernych sobie ludzi Bóg zachowa nawet, jeśli miałyby doświadczyć tak wielkiej katastrofy jak

zatonienie całej ziemi. Wniosek z tego płynął jeden – jesteście w niewoli, ale dochowajcie wierności, bo Bóg o was nie zapomina.

Oczywiście przyjmując to rozumowanie za słuszne, dochodzimy do wniosku, że poszukiwanie Arki Noego nie ma żadnego sensu, podobnie zresztą jak próby atakowania historyczności tekstu biblijnego. Ci co to robią, atakują bowiem coś, czego w nim zwyczajnie nie ma. Niezależnie zaś od sporów, dla chrześcijan i Żydów, a poniekąd także muzułmanów, podanie o potopie nadal zachowuje aktualność. Skupiając się na problemie istnienia lub nie arki, zapomina się najczęściej jakie było zakończenie przygód Noego. Biblia tak o tym mówi:

„Noe zbudował ołtarz dla Pana i wziąwszy ze wszystkich zwierząt czystych i z ptaków czystych, złożył je w ofierze całopalnej na tym ołtarzu. Gdy Pan poczuł miłą woń, rzekł do siebie: „Nie będę już więcej zlorzeczył ziemi ze względu na ludzi, bo usposobienie człowieka jest złe już od młodości. Przeto już nigdy nie zgładzę wszystkiego, co żyje, jak to uczyniłem. Będą zatem istniały, jak długo trwać będzie ziemia: siew i żniwo, mróz i upał, lato i zima, dzień i noc. (...) Potem Bóg tak rzekł do Noego i do jego synów: „Ja, Ja zawieram przymierze z wami i z waszym potomstwem, które po was będzie; z wszelką istotą żywą, która jest z wami: z ptactwem, ze zwierzętami domowymi i po-

lnymi, jakie są przy was, ze wszystkimi, które wyszły z arki, z wszelkim zwierzęciem na ziemi. Zawieram z wami przymierze, tak iż nigdy już nie zostanie zgładzona wodami potopu żadna istota żywa i już nigdy nie będzie potopu niszczącego ziemię”. Po czym Bóg dodał: „A to jest znak przymierza, które ja zawieram z wami i każdą istotą żywą, jaka jest z wami, na wieczne czasy: Łuk mój kładę na obłoki, aby był znakiem przymierza między Mną a ziemią. A gdy rozciągnę obłoki nad ziemią i gdy ukaże się ten łuk na obłokach, wtedy wspomnę na moje przymierze, które zawarłem z wami i z wszelką istotą żywą, z każdym człowiekiem; i nie będzie już nigdy wód potopu na zniszczenie żadnego jęstwa. Gdy zatem będzie ten łuk na obłokach, patrząc na niego, wspomnę na przymierze wieczne między mną a wszelką istotą żyjącą w każdym cielem, które jest na ziemi.”

To niezwykle pocieszające zakończenie historii o potopie. Ludzie od zawsze bali się, że rozgniewają bogów, którzy zesłają na nich karę w postaci jakiegoś gigantycznego kataklizmu. Tymczasem Bóg Biblii daje nadzieję. Obiecuje, że już nigdy nie zniszczy całej ziemi wielką katastrofą, choćby nawet ludzie czynili źle. Nasza planeta będzie istniała dotąd, dopóty na niebie pojawiać się będzie ów łuk, czyli zwyczajna tęcza.

Tomasz Falba

Góra Ararat.

Fot. Wikipedia



Szczęściarz Józku

Andrzej Perepeczko

Zżyje na świecie wcale spora grupa ludzi, o których zwykło się mówić: „O, ten to ma szczęście”, albo krócej „szczęściarz”. Że szczęście jest przydatne w życiu, wiedzą dobrze ci, którzy na życzenia zdrowia, odpowiadają: „ty mi nie życ zdrowia, ty mi życ szczęścia, bo na *Titanicu* to wszyscy byli raczej zdrowi, ale szczęścia im zabrakło!”

Szczęściarzom wszystko się udaje, z każdej życiowej opresji wychodzą nie tylko cało, ale i z pokaźnym zyskiem. I doprawdy nie wiadomo, ile w takich sytuacjach sprytu, zaradności czy nawet cwaniactwa, a ile tego nieuchwytnego żadnymi zmysłami zjawiska pod tytułem „szczęście”.

Do grona takich osobników należał niewątpliwie facet o imieniu Józef, czyli Józku, jako że pochodził ze Lwowa, a którego spotkałem przed wielu, wielu laty, kiedy ludzie urodzeni w tym pięknym mieście w latach II Rzeczypospolitej byli jeszcze, podobnie jak piszący te słowa, w pełni sił.

Ale po kolei.

Postój na stoczni Hitachi Zosen w Singapurze przedłużał się. Nie byłem tym specjalnie zmartwiony. Im bowiem dłużej staliśmy, tym bardziej zwiększała się szansa, że siłownia tamtego weterana zostanie doprowadzona do jakiejś takiej używalności.

Był to mój pierwszy kontrakt na statek obcej bandery. Zamustrowałem jako drugi mechanik, ze mną zaś chief maszynowy i pokładowy, a także kapitan. Nasza czwórka wylądowała w Bombaju, weszliśmy na statek jako dublerzy, a kiedy w Sin-

gapurze poprzednia załoga, zresztą wielonarodowa, zmustrowała, statek wszedł na stocznię i zaczął się remont, mieliśmy go dopilnować i czekać na resztę załogi z Polski.

Ponieważ stocznia pracowała na dwie zmiany, a nas w maszynie było raptem dwóch, wystąpiły spore problemy z ewentualnym wyjściem do ciekawego przecież miasta. W Singapurze byłem co prawda już kiedyś, ale po pierwsze dawno, a po drugi siedzenie na statku od świtu do nocy nie było szczytem moich pragnień. Ostatecznie, któregoś dnia udało mi się wyrwać wczesnym popołudniem do dość zresztą odległego centrum (taksówka kosztowała, o ile pamiętam, chyba coś z 10 dolarów amerykańskich) i wylądowałem w olbrzymim kombinacie handlowo-rozrywkowym Peoples Park.

Kupiłem parę zupełnie mi niepotrzebnych drobiazgów i postanowiłem nieco przepłukać wyschnięte gardło. W niewielkiej kawiarence nieopodal prawie wszystkie stoliki były zajęte, głównie przez młode pary i w pierwszej chwili chciałem nawet zrezygnować i poszukać innego lokalu, gdy nagle wzrok mój padł na stolik pod oknem, a ściślej na faceta przy tym stoliku siedzącego. Chłopisko było potężne i rozłożyste, a pełną, żeby nie powiedzieć, nalaną twarz okalała obfita miotła blond brody, poprzątkanej już dość gęsto srebrnymi kosmykami.

A na stoliku stała apetycznie oszroniona butelka piwa i na pół opróżniona szklanka.

Błyskawicznie cofnąłem się myślą o kilkanaście lat, kiedy z tym właśnie osobnikiem pływałem na statku, na którym by-

łem młodym, czwartym mechanikiem, a on, nieco starszy, magazynierem, zawsze przedstawiającym się słowami „Józku jestem”. Zapamiętałem dziesiątki jego opowiadań wygłaszanych tubalnym głosem, z wyraźnym lwowskim akcentem.

Z opowiadań tych wynikało, że Józka prześladowało niebawem wprost szczęście.

Zszedł mianowicie na dni wolne ze starych *Katowic*, które zatoniły wkrótce przy brzegach Holandii. Podobnie było w przypadku *Lecha*, który trafił na dryfującą minę, pozostałość z wojny. Zszedł też z jednego z dziesięcioletnich w Indiach, tuż przed przemytniczą wpadką, co niewątpliwie uchroniło go przed zamieszkaniem na czas jakiś w indyjskim więzieniu.

Nikt ze słuchaczy nie wiedział, ile w tym było procent prawdy, ale przekaz był na tyle obrazowy, że do Józka przyłgnęło określenie „SZCZĘŚCIARZ”.

I właśnie tegoż „Józka – Szczęściarza” miałem przed sobą w singapurskim pubie.

- Cześć Józku! - ucieszyłem się.

- Ta czołem! - zagrział radosnym basem. - Ta napijesz się?

- Czemu nie? Ale powiedz co się z tobą działo.

- Ano się jest na saksach - zaczął.

- To jasne - przyznałem, bo trudno by było wyobrazić sobie, że Józku przyleciał do Singapuru w celach turystycznych.

- To nie przerywaj, jak chcesz się dowiedzieć - zgromił mnie Józku. - Jak mnie się zdziwiło w polskiej flocie pływać za śmieszny „dodatek dewizowy”, za który nawet nie starczało na parę kolejek piwa, nie mówiąc o czymś solidniejszym, zacząłem się rozglądać za pchaczem.

- Za czym? - zdziwiłem się.

- Nie przerywaj. Nie wiesz co to pchacz?

- No... - zastanawiałem się. - To taki holowanik, co to nie ciągnie tylko pcha. Widziałem takie na Missisipi. Ale ty chciałeś pływać na jakiś pchacz.

- Ta co ty myślisz, że ja durnowaty, żeby pchać się na pchacza. Ta ty nie wiesz, że trzeba mieć pchacza, który przepycha twoje papierki przez wszystkie sakramenckie biurka w tym wieżowcu w Warszawie?

Zrozumiałem, wspominając również swoją niełatwą „drogę przez biurka w „Polservice”.

- No widzisz - ucieszył się Józku - zawsze byłeś kumaty.

- Od złożenia papierków w Warszawie czekałem tylko niecałe sześć miesięcy i przeszło rok temu dostałem pierwszy kontrakt na obcy statek.

- A teraz to drugi? - znowu nieopatrznie przerwałem - na tym samym statku?

- Jaki tam drugi? Jaki ten sam statek? - oburzył się Józku. - Ta czy mi Matka Boska rozum odebrała, żeby ja siedział tak długo na jednym pudle? Ale nie przerywaj, to ci opowiem. Na ten pierwszy statek to ja poleciał z drugim mechanikiem, też Polakiem, chociaż, Panie uchojaj, Poznaniak, ale mimo to chłop był w porządku. Przylecieli my oba na drugi koniec świata do Durbanu. Weszli my na statek, już z daleka widać było, że dopiero co uciekł ze złomowej stoczni.

- Jak się potem okazało, w środku było jeszcze gorzej. Załoga aż strach pomyśleć. Samych kolorów skóry ze sześć, a może nawet i siedem, narodowości chyba ze trzynastie, a języków jeszcze więcej. I tylko nas dwóch Polaków. Ale to jeszcze frajer. Jak ja zszedł do warsztatu, to ja najsampierw żem się przeżegnał i spytał świętego Antoniego, za jakie grzechy mnie tu przygnało. Ale święty Antoni nic nie odpowiedział. Pewnie mu się zrobiło i żal i wstyd, że swojego chrześniaka zesłał w tako kałabanię.

- Jak kto chrześniaka? - przerwałem znowu.

- A żebyś wiedział. Przecież ja chrzczony u świętego Antoniego na Łyczakowskiej ulicy we Lwowie, to i u mnie najważniejszy święty, zaraz po Matce Boskiej. Czego tam nie było w tym warsztacie? Właściwie to niczego nie było. Ani żadnej chodzącej maszyny, ani nawet porządných narzędzi. Jednym słowem, syf, kiła i mogiła. Spojrzeli my z tym Poznaniakiem, wypili co nieco dla otrzeźwienia i myślimy co dalej? Na szczęście statek szedł na Morze Śródziemne, to pomyśleli my, że jeżeli uciekać to bliżej Europy, a nie na końcu świata. Tymczasem ugrzęźli my na redzie Suez, bo właściciel nie zapłacił za



Kanał. Czekali my tak trzy tygodnie, aż wreszcie przydusili my kapitana i wypłacili za pierwszy miesiąc ze statkowej kasy.

W tym momencie opowieści Józku ścisnął butelkę po piwie swoją potężną łapą, że czekałem aż się szkło posypie i nietrudno mi było wyobrazić owo „przyduszenie” tamtego biednego kapitana.

- Jak już mieli my trochę grosza, zesłaliśmy niby do miasta z tej redy, tam do agenta, który dostał odpowiedni bakszys i udało się na koszt armatora polecieć do kraju. Na drugi kontrakt pchacz wypchnął mnie na statek pod banderą kolorową. Pierwszym portem była La Valetta na Malcie. Poszedłem do miasta spróbować, jakie tam mają wina. Wypiłem niewiele, bo gdy kończyłem drugą butelkę słyszę, że jedzie straż pożarna, jedna za drugą, a wszystkie do portu. Gdy dobiegałem do kei, mój statek się już dopalał, a w pożarze zginęło paru z załogi. Mnie uratowała druga butelka wina.

- Nie powiem, wypłacili odszkodowanie za rzeczy, których zresztą mnie nie było żal, bo na statku zostały tylko ciuchy robocze, a jedyne porządne ubranie miałem na sobie. Na trzecim kontrakcie wytrzymałem przeszło sześć tygodni. Roboty było dużo, ale nawet początkowo nie narzekałem! Jednak okazało się, że armator, zresztą grecki Arab czy arabski Grek, jest winien tej załodze, do której ja niedawno dołączyłem, pieniądze za kilka miesięcy wstecz i że nie chce płacić za overtajmy i kiedy my weszli do Göteborga, załoga zgłosiła się do Międzynarodowego Związku Marynarzy. Statek został zatrzymany i armator musiał nam wypłacić. Nie powiem, za same nadgodziny dostałem sporo i byłem nawet zadowolony, ale gdy tylko wyszliśmy w morze, armator sprzedał, fikcyjnie pewno, statek innemu greckiemu Arabowi, zmienił nazwę i banderę, a załogę wywalił na zbity pysk.

- Potem był czwarty kontrakt. Z tego statku sam uciekłem po dwóch miesiącach, gdy staliśmy po drugiej stronie Krety, gdzie nawet nie było żadnego portu, tylko mała keja do bunkrowania. A właściwie to kapitan mnie wyrzucił po cholerniej kłótni. Już nie bardzo pamiętam, od czego się zaczęło, ale jak nie było się pokłócić, kiedy kapitan nie dość, że Niemiec, to jeszcze okazało się, że w czasie wojny był w Polsce, czyli w Generalnej Guberni. Mówił, że służył w Wehrmachcie. Ja mu pod pachę nie zaglądałem i esesmańskiego tatuażu nie widziałem, ale czort go tam wie. A więc doszło do ostrej dyskusji, po której ja zeszedłem ze statku w trybie pospiesznym, w kapitańskiej kabinie trzeba było przeprowadzić niewielki remont, a kapitanowi wstawić podobno dwa zęby.

No to już chyba Józku przesadził - pomyślałem, ale tak po prawdzie nie wiedziałem z czym przesadził i czy faktycznie były te dwa zęby, czy też był to efekt jedynie jego wybujałej wyobraźni.

- A co teraz robisz, gdzie pływasz? - zapytałem korzystając że Józku otworzył kolejną butelkę Heinekera.

- Jak by ci tu powiedzieć - Józku zastanowił się przez moment - to dosyć skomplikowana sprawa. Jestem teraz na niezbyt dużym, ale dość starym tankowcu. Załadowali nas na Perkiej naftą czy innym świństwem, które tak silnie parowało w tych sakramenckich upałach, że nad pokładem, jak mówili nawigatorzy, bez przerwy unosiła się niezła warstwa gazu. Trzeci oficer nie wytrzymał, rozchorował się na nerwy i zostawiliśmy go na Cejlonie, a kiedy wreszcie dowlekleliśmy się na redę Singapuru, z miejsca uciekła połowa załogi. Poprzedni pomperman zresztą przysnął ze statku jeszcze w Kuwejcie i ja przyjechałem na jego miejsce.

- To jesteś za pompermana? Byłeś już kiedyś w ogóle na tankerze?

- Nie byłem, ale przecież trzeba kiedyś zacząć. A pompę nie sztuka uruchomić. Oczywiście pod warunkiem, że w ogóle działa.

- I co teraz robicie?

- Ano, po prawdzie to nic. Ta część załogi, która jeszcze została, czeka na boskie zmiłowanie i na rozładunek, ale są podobno jakieś problemy. Stoimy w samym końcu tej redy, że niby statek niebezpieczny.

Wypiliśmy po kolejnej butelce, trochę jeszcze pogadali o tym i owym, i musiałem wracać na stocznię, a Józku został, bo stwierdził, że go jeszcze trochę suszy.

• • •

Po stoczni wyszliśmy na bardzo długi rejs. Z olejem kokosowym, który braliśmy małymi partiami na Celebesie i innych wyspach Indonezji, a także na Filipinach, przeszliśmy, co prawda z trudem, przez Pacyfik do Los Angeles. Stamtąd pod balastem przez Kanał Panamski na Missisipi, gdzie nalali nam olej, dla odmiany słonecznikowy, do Indii i Malesji.

Po tej podróży wokół świata stanęliśmy ponownie w Singapurze. Udało mi się wyrwać ze statku na parę godzin na ląd i oczywiście trafiłem do Peoples Parku.

Kupiłem parę zupełnie mi niepotrzebnych drobiazgów i postanowiłem nieco przepłukać wyschnięte gardło. W niewielkim pubie nieopodal prawie wszystkie stoliki były zajęte, głównie przez młodzież obojga płci i w pierwszej chwili chciałem nawet zrezygnować i poszukać innego lokalu, gdy nagle wzrok mój padł na stolik pod oknem, a ściślej na faceta, przy tym stoliku siedzącego.

- Cześć Józku! - zawołałem nieco zdziwiony.

- Ta czołem! - zagrzmiął radosnym basem.

- Ta napijesz się?

- Czemu nie. Ale co ty tu robisz?

- Jak to co? Czekam.

- Cały czas na tym tankerze?

- Ano na tym.

- A gdzie pływaliście?

- Jakby ci powiedzieć - zastanowił się - prawdę mówiąc to nigdzie. Na statku zostało nas tylko czterech do pilnowania na zmianę, żeby tego złomu nikt nie ukradł.

- Jak to? - nie rozumiałem - i tak cały kontrakt? A kiedy go kończysz?

- Kiedy? A co mi tu źle? Roboty nie ma, pensje płacą, słońce grzeje, piwo na lądzie jest, a czasem trafi się i coś lepszego. A nawet poznałem taką jedną. Co prawda Malajka i nie najmłodsza, ale ho, ho... Pytasz kiedy kończę kontrakt? Nieprędko, bo właśnie podpisałem kolejny. Na sześć miesięcy, plus minus jeden miesiąc.

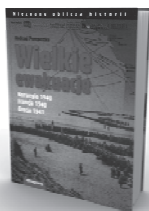
• • •

I może ktoś powie, że nie ma ludzi, którym zawsze się szczęści?





Wielkie ewakuacje



„Wielkie ewakuacje. Norwegia 1940, Francja 1940, Grecja 1941”, Andrzej Perepeczko, Oficyna Wydawnicza Alma-Press (www.almapress.com.pl), seria „Nieznane oblicza historii”, str. 317

Mamy przyjemność polecić kolejną książkę pióra mistrza gatunku Andrzeja Perepeczki, jak zwykle, co warto podkreślić, starannie wydaną przez Alma-Press. „Wielkie ewakuacje” to publikacja opowiadająca o operacjach ewakuacyjnych przeprowadzonych podczas drugiej wojny światowej przez aliantów z Norwegii, Francji, Grecji i Krety. Co szczególnie interesujące, Perepeczko podkreśla polskie wątki tych wydarzeń – udział naszych statków, okrętów i żołnierzy. Wszystko zaś, jak na tego autora przystało, napisane lekko, miejscami nawet literacko. Z „Wielkimi operacjami” powinni zapoznać się ci, którzy chcą szybko i bez zbędnego bagażu naukowości dowiedzieć się czegoś na tytułowy temat, nie zanudzając się przy tym na śmierć. Co również warto zauważyć, książka ukazuje się z logo „Nasze MORZE” na okładce.



Legendarna bitwa

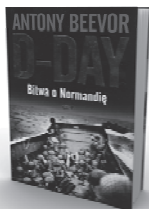


„Jutlandia 1916. Bitwa morską”, Geoffrey Bennett, Wydawnictwo Bellona (www.bellona.pl), seria „Historyczne bitwy”, str. 260

Bitwa jutlandzka, stoczona na przełomie maja i czerwca 1916 roku, była wielką batalią morską pierwszej wojny światowej. Zmierzyły się w niej flota brytyjska i niemiecka. W sumie ponad dwieście okrętów! Choć po jej zakończeniu obie strony ogłosiły zwycięstwo, w ocenie historyków pozostaje ono nierozstrzygnięte. Spory wokół tej sprawy powiększyły jeszcze legendę bitwy. Geoffrey Bennett opisuje ją kompetentnie i przejrzyście. Może czasem relacjonując zmagania obu flot, bardziej trzyma brytyjską stronę, ale byłemu angielskiemu oficerowi Royal Navy możemy to chyba wybaczyć. Zwłaszcza, że jego książka zaliczana jest do klasyki tematu i zapoznać się z nią powinni wszyscy miłośnicy spraw wojenno-morskich. Tekst ubogacony został mapkami, zdjęciami i spisami obu walczących flot.



Dzień inwazji

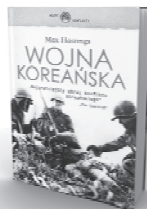


„D-Day. Bitwa o Normandię”, Antony Beevor, Wydawnictwo Znak (www.znak.com.pl), str. 605

Łądowanie aliantów w Normandii podczas drugiej wojny światowej było największą tego rodzaju operacją w dziejach świata. Książka Beevora zaś jest jednym z najlepszych jej opisów. Znany brytyjski historyk kreśli przed czytelnikami obraz z niesłychanym rozmachem. Jego książka to nie tylko sucha relacja z przebiegu wydarzeń, ale także opowieść pełna szczegółów, których próżno szukać gdzie indziej – opisów stanów ducha żołnierzy, ich zachowań na polu walki, dnia powszedniego. Kompetentna, znakomicie udokumentowana praca zasługuje na najwyższą ocenę. Jej dodatkową zaletę stanowią czytelne mapki działań wojennych i unikalne zdjęcia. Z książką Beevora jest tylko jeden „problem”, przed którym zamierzamy „ostrzec” jej potencjalnych czytelników. Jest ona tak sugestywnie napisana, że po jej przeczytaniu, na tytułową bitwę o Normandię, patrzeć już będziemy tylko oczyma autora.



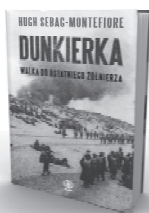
Zapomniana wojna



„Wojna koreańska”, Max Hastings, Wydawnictwo Dolnośląskie (www.najlepszy prezent.pl), str. 444

Wojna w Korei (1950-1953), znana powszechnie głównie z komediowego serialu „M.A.S.H”, niezasażenie pozostaje w cieniu Wietnamu, podobnie jak pierwsza wojna światowa w cieniu drugiej. Tymczasem konflikt koreański jest niezwykle ciekawy. I to zarówno dlatego, że starły się w nim Chiny z USA (formalnie ONZ), jak również z powodu liczby ofiar, które licząc łącznie po obu stronach, wyniosły ponad milion ludzi! Do dzisiaj też nie doszło do zjednoczenia obu Korei. Książka Hastingsa, klasyk w temacie rzadko w Polsce podejmowanym, ukazuje całościowo przebieg konfliktu, pozostając jedną z najlepszych prac dotyczących zmagania w Korei. Tematyka morska została „wmontowana” w przebieg wojny i choć jej opis nie jest głównym wątkiem książki, miłośnicy spraw wojenno-morskich, mogą mieć wiele przyjemności z czytania. Choćby np. z opisu morskich działań specjalnych podejmowanych przeciw komunistom przez CIA.

Do ostatniego żołnierza



„Dunkierka. Walka do ostatniego żołnierza”, Hugh Sebag-Montefiore, Dom Wydawniczy Rebis (www.rebis.com.pl), str. 756

Dunkierka jest najczęściej postrzegana jako symbol klęski brytyjskich i francuskich wojsk na początku drugiej wojny światowej. Rzadziej natomiast pokazuje się poświęcenie żołnierzy, którzy z bezprzykładnym nieraz męstwem bronili miasta przed Niemcami, aby można było z niego ewakuować do Anglii ponad 300 tysięcy ludzi. Udział w tej bezprecedensowej operacji wzięła Royal Navy oraz niezliczona ilość właścicieli prywatnych „stateczków”. Gdyby akcja się nie powiodła, Wyspy nie miałby kto chronić przez niemiecką inwazją. Mapa Europy miałaby dzisiaj zapewne zupełnie inny wygląd. Sebag-Montefiore przypomina o tym fakcie w sposób nie tylko niezwykle kompetentny, ale przede wszystkim pasjonujący. Od jego pracy trudno się oderwać. Autor pokazuje wydarzenia w Dunkierce przez pryzmat pojedynczych żołnierzy, co powoduje, że utożsamiamy się z bohaterami, płacząc kiedy oni płaczą i ciesząc się, kiedy oni się cieszą.

Przyszłość polskiej floty



„Wykorzystanie i transformacja sił Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w świetle wyzwań przyszłości”, redakcja naukowa kmdr por. dr inż. Andrzej Bursztyński, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni (www.amw.gdynia.pl), str. 291

Dyskusja na temat przyszłości polskiej floty trwa. Dowodem na to jest m.in. ta publikacja. Zawiera materiały z III Konferencji Naukowej, która odbyła się pod tytułowym hasłem. Można w niej znaleźć kilkanaście referatów poświęconych stanowi obecnemu i kierunkom rozwoju Marynarki Wojennej RP. Mamy więc opracowania dotyczące zarówno przemieszczania wojsk drogą morską, możliwości wykorzystania okrętu rozpoznania radioelektronicznego na Morzu Śródziemnym, jak i koncepcji kryptograficznego zabezpieczenia łączności morskiej. W pracy znaleźć także można referaty dotyczące problematyki niepolskiej. Jest tu ciekawy materiał o próbie powrotu Rosji do statusu mocarstwa morskiego, czy problemie piractwa. Książka, choć naukowa, godna jest uwagi także nieprofesjonalnych miłośników spraw morskich.

Zapomniani bohaterowie

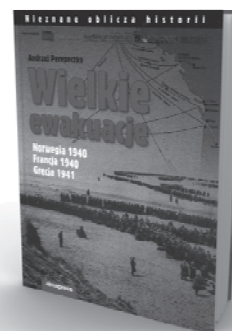


„Zapomniani bohaterowie. Marynarka Wojenna RP w czasie wojny o wyzwolenie Kuwejtu”, Piotr Mickiewicz i Krzysztof Kubiak, Centrum Europejskie Natolin, Wydawnictwo TRIO, str. 176

Kiedy 2 sierpnia 1990 roku Irak najechał na Kuwejt i zajął to bajecznie bogate państwo, Polska znajdowała się w chwili szczególnej. Komunistów odsunięto od władzy, ale w rządzie Tadeusza Mazowieckiego funkcję wicepremiera i ministra spraw wewnętrznych pełnił Czesław Kiszczak, a Ministerstwo Obrony Narodowej podlegało Florianowi Siwickiemu. Na terytorium kraju nadal zaś stacjonowały sowieckie wojska. Mimo tego, władze zdecydowały o przyłączeniu się do koalicji antyirackiej, a główny ciężar uczestnictwa wzięła na siebie Marynarka Wojenna. Ten mało znany epizod opisuje praca pod redakcją Piotra Mickiewicza i Krzysztofa Kubiaka. Przypomina okręty, ale przede wszystkim ludzi, którzy działali w warunkach absolutnej improwizacji. Opracowanie składa się z trzech części. Pierwsza to syntetyczne omówienie działań wojennych, druga obejmuje polityczno-wojskowe uwarunkowania polskiego uczestnictwa w koalicji antyirackiej, trzecia – zawiera relacje członków załogi ORP *Wodnik* z udziału w konflikcie. Trzeba podkreślić, że na rynek wydawniczy trafia pozycja bardzo cenna.

JH

Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy zadzwonić pod nr tel. (58) 307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości wydawnictwa Alma-Press, tym którzy (ale od godz. 12, 27 lipca!) skontaktują się z nami przed innymi, prześlemy za darmo książkę „Wielkie ewakuacje” Andrzeja Perepeczki. Mamy aż 3 egzemplarze!

Polska flota w liczbach



Fot. Piotr B. Stareńczak

Największym statkiem kontrolowanym przez polski kapitał, zdolnym do przewozu ropy surowej jest Icarus III, zatrudniony jako zbiornikowiec wahadłowy do przewozu ropy wydobytej na Bałtyku przez Lotos Petrobaltic.

120 kontra 168

Morska flota transportowa polskich armatorów i operatorów na koniec 2009 r. liczyła, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, opublikowanych w kwietniu br. - 120 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2661,7 tys. ton i pojemności brutto (GT) 1950,8 tys. (przed rokiem - 123 statki o łącznej nośności 2613,7 tys. ton i tonażu pojemnościowym brutto GT 1930,8 tys.).

Dane GUS nie do końca się zgadzają z naszymi szacunkami wielkości polskiej floty. Wynika to zapewne z pominięcia przez urząd części armatorów i ich statków. Według naszego zestawienia (patrz tabela: „Wielkość flot polskich armatorów i operatorów statków”) flota polskich armatorów liczyła na koniec roku minione-

go i na początku bieżącego przynajmniej 168 jednostek pływających (158 - jeśli przyjąć do obliczeń tylko „polską połowę” floty Chipolbroku). To dość znaczące odstępstwo od 120 statków, których doliczył się GUS. I jeśli nawet od naszego wyniku odejmiemy pojedyncze jednostki pływające specjalne i nie towaro-

we, np. dwie pływające, samopodnośne platformy Petrobaltiku, to i tak okaże się, że GUS musiał pominąć pewnych armatorów i ich statki transportowe.

Trzeba przy tym jeszcze pamiętać, że nasze zestawienie, podobnie jak GUS-owskie podsumowanie, nie uwzględnia m.in. holowników portowych, statków szkolnych i naukowo-badawczych.

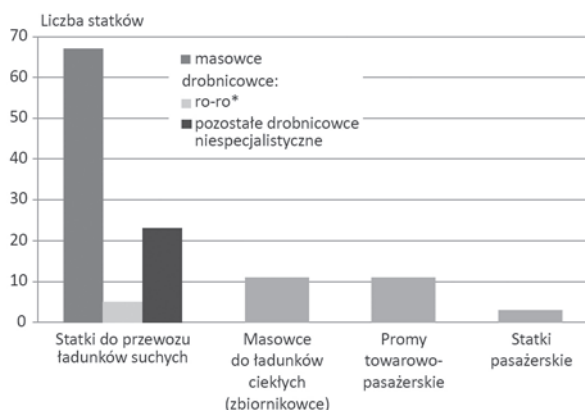
Warto dodać, że na początku lat 80., w szczytowym okresie rozwoju, sama tylko Polska Żegluga Morska dysponowała flotą o łącznej nośności rzędu 3,2-3,3 mln ton składającą się ze 125 statków.

• • •

W porównaniu z rokiem 2008, według GUS, przybyło we flocie polskich armatorów 7 statków o nośności 227,6 tys. ton i pojemności brutto 142,4 tys., ubyło natomiast 10 statków o nośności 179,6 tys. ton i tonażu pojemnościowym brutto 122,4 tys. (dodatkowe zmiany parametrów statków są efektem przeklasyfikowań).

Liczebność floty morskiej w 2009 r. zmniejszyła się o 2,4 proc., nośność na-

Morska flota transportowa w 2009 r. (stan w dniu 31.12.2009)



Źródło: GUS.

tomiast zwiększyła się o 1,8 proc., a pojemność brutto - o 1 proc.

Na koniec 2009 r. pod polską banderą pływało 18 statków o łącznej nośności 37,4 tys. ton i GT - 49,7 tys. jednostek. Statki te stanowiły 15 proc. ogólnej liczby jednostek floty polskich armatorów - 1,4 proc. nośności i 2,5 proc. pojemności brutto polskiej morskiej floty transportowej.

Średni wiek statku, według danych GUS, wyniósł 20,4 lata (dla statków pływających pod polską banderą - 33,2 lata, natomiast dla statków pod obcymi banderami - 18,2 lata).

Jak wynika z publikacji urzędu - w 2009 r. polscy przewoźnicy morscy obsłużyli 9377,9 tys. ton ładunków, tj. o 10,2 proc. mniej niż w 2008 r., wykonując pracę przewozową 12,9 mld tonomil, (23,9 mld tonokilometrów), tj. o 21,2 proc. mniej w porównaniu z rokiem poprzednim.

Wielkość flot polskich armatorów i operatorów statków

Przedsiębiorstwo żeglugowe	Koniec roku 2007 ^A		Połowa roku 2007 ^B		Połowa lutego 2010 ^C	
	Liczba statków	Łączna nośność [t]	Liczba statków	Łączna nośność [t]	Liczba statków	Łączna nośność [t]
Polska Żegluga Morska	68	2 000 600	75	2 100 000	72	2 340 518
Chipolbrok	11	247 200	22	492 712	20 (10)	442 756
Euroafrica	pominięte	pominięte	12	102 335	13	117 560
Petrobaltic	pominięte	pominięte	pominięte	pominięte	9	38 251
Gdansk Sea Lines	x	x	x	x	2	34 262
Unibaltic	5	22 000	4	16 520	6	26 416
POL-Levant	4	32 200	4	35 592	3	24 132
POL-Euro	3	35 100	3	33 000	2	20 764
PŻB (Polferries)	4	12 700	4	13 549	4	13 549
Baltramp	pominięte	pominięte	5	8334	6	10 314
J. Stępniewski & Co.	4	-	pominięte	pominięte	10	9804
Ship-Service	pominięte	pominięte	15	10 300	13	8690
Polskie Ratownictwo Okrętowe	pominięte	pominięte	pominięte	pominięte	6	6155
Rem-Service	pominięte	pominięte	4	25 230	2	5858
BCL*	3	21 100	5	30 755	x	x
Unity Line**	7	[GT 169 500]	-	-	-	-
PLO***	1	8000	-	-	-	-

Źródło:

A - dane według prezentacji: „Innowacyjność w sektorze żeglugowym”, E. Czermański, Uniwersytet Gdański z konferencji „Gospodarka morska jako sektor innowacyjny”, Gdańsk, 6 listopada 2009;

B - dane według obliczeń / szacunków własnych i według oficjalnych danych Związku Armatorów Polskich oraz ECSA, a także danych armatorów;

C - dane według obliczeń / opracowania własnego m.in. na podstawie bazy danych SeaWeb IHS Fairplay oraz danych od armatorów;

* - firma została sprzedana i nie jest już kontrolowana przez polski kapitał, a jej majątek nie jest zarządzany z terenu Polski;

** - statki tego operatora promowego są wzięte pod uwagę w ramach flot armatorów: PŻM i Euroafrica;

*** - pewna część majątku tej firmy (prawdopodobnie jeden statek), należy do niej, ale jednostka ta jest wycarterowana firmie POL-Levant, jednakże wszystkie statki PLO i POL-Levantu uwzględniono w ramach floty operatora, czyli POL-Levant'u w statystykach z 2010 r.

Uwaga 1: (w tabeli nie ujęto m.in. flot: armatorów holowników, barek i barko-pontonów morskich, firmy Baltex (obecnie dwa statki rzeczno-morskie), armatorów mniejszych statków rybackich, armatorów „rządowych” - takich, jak Akademie Morskie, instytucje naukowo-badawcze, etc.;

Uwaga 2: dla Chipolbroku uwzględniono (w danych z roku 2010) całą flotę, jednak przedsiębiorstwo należy w 50 proc. do rządu polskiego i 50 proc. do chińskiego, podobnie rozkłada się podział floty, co odzwierciedlone jest też w obsadzie załóg (polskich lub chińskich) i „narodowych” nazwach statków; można przyjąć, że do Polski należy najprawdopodobniej 10 lub 11 statków.

Najwyraźniej jednak w statystykach GUS-u musi się kryć jakiś błąd obliczeniowy lub metodyczny, gdyż w 2009 roku tylko statki samej Polskiej Żeglugi Morskiej przewiozły 21,2 mln ton ładunków. W tych danych nie mogło chodzić o przewozy dokonane jedynie przez statki pod polską banderą, gdyż byłoby to nierealne przy wykorzystaniu zaledwie 18 statków o małej, łącznej zdolności przewozowej rzędu 35 tys. ton.

Na początku lat 80. sama Polska Żegluga Morska przewoziła rocznie swoimi 125 statkami ok. 35 mln ton...

Według urzędu, w żegludze regularnej przewieziono 7280,3 tys. ton ładunków (w tym 75,5 proc. promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 7,3 proc. mniej niż w 2008 r., natomiast w żegludze nieregularnej - 2097,7 tys. ton ładunków, tj. o 19,2 proc. mniej niż przed rokiem. Rzuca się w oczy wyraźna przewaga przewozów w żegludze regularnej nad przewozami w żegludze liniowej. Tymczasem statki największego polskiego armatora, których łączna nośność stanowi lwią część zdolności przewozowej całej polskiej floty, eksploatowane są w żegludze nieregularnej.

GUS twierdzi, że w relacji z portami polskimi przewieziono 6852,0 tys. ton ładunków, o 9,3 proc. mniej niż w 2008 r., a pomiędzy portami obcymi - 2323,0 tys. ton ładunków, czyli o 13,0 proc. mniej niż w 2008 r. W porównaniu z rokiem poprzednim z polskich portów morskich wywieziono statkami morskiej floty transportowej o 9,2 proc. mniej ładunków, a przywieziono - o 9,3 proc. mniej. Pomiedzy portami polskimi przewieziono 203,0 tys. ton, co stanowi spadek o 10,1 proc. w porównaniu z 2008 r.

Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego dokonane przez polskich przewoźników morskich stanowiły w 2009 r. 27,5 proc. przewozów ładunków ogółem żeglugą morską (w 2008 r. - 31,7 proc.) i były niższe o 22,2 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Według GUS, w 2009 r. polscy armatorzy i operatorzy przewieźli morską flotą transportową w komunikacji krajowej i międzynarodowej 899,6 tys. osób (w tym 36,2 proc. to kierowcy samochodów ciężarowych), o 3,9 proc. mniej niż w poprzednim roku.

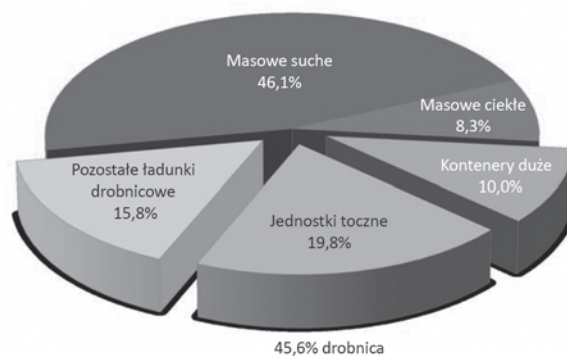
W komunikacji międzynarodowej przewieziono 896,5 tys. pasażerów, co stanowiło 99,7 proc. liczby pasażerów przewiezionych statkami morskiej floty transportowej. W porównaniu z rokiem

poprzednim, przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej zmniejszyły się o 4 proc.

W 2009 r. wykonana praca przewozowa ogółem (łącznie z pracą zrealizo-

waną przy przewozach promowych kierowców samochodów ciężarowych) wyniosła według GUS 115994,8 tys. pasażeromil, czyli o 7,4 proc. mniej niż przed rokiem, z tego na rejsy międzynarodowe

Struktura przewozów ładunków morską flotą transportową według grup ładunkowych w 2009 r.



Źródło: GUS.

Krótką historia zmian wielkości polskiej floty handlowej

- krótko przed wybuchem II wojny światowej, Polska Marynarka Handlowa liczyła 32 statki o łącznej nośności 83 tys. ton (nie licząc floty przybrzeżnej);
- rok 1949 - 44 statki o łącznej nośności 195 tys. ton;
- 1975 - 314 statków o zsumowanej nośności ok. 4 mln ton;
- 1990 - 234 jednostki o nośności 4,1 mln t;
- 2001 - tylko 110 statków o łącznej nośności ok 2,3 mln ton;
- 2006 (koniec) - 121 statków - ok. 2,5 miliona ton nośności (2 532 500 t);
- 2008 (koniec) - 149 statków o nośności ok. 2,6 mln t (2 614 500 t) i łącznym tonażu pojemnościowym brutto 1 935 300 jednostek (123 statki pełnomorskie i 26 pasażerskich statków przybrzeżnych);
- 2009 (początek) - według Związku Armatorów Polskich, według stanu na 02.01.2009, 22 członków tej organizacji kontrolowało flotę:
 - 120 statków towarowych, o łącznym tonażu pojemnościowym brutto ok. 1,95 mln i łącznej nośności ok. 2,6 mln ton,
 - 3 trawlerzy, 20 holowników, 5 bunkierów, 7 serwisowców offshore (AHTS lub PSV),
 - na potrzeby tej floty zatrudnionych było ok. 4800 oficerów i szeregowych członków załóg (z czego - ok. 700 - na statkach pod polską banderą) oraz ok. 1100 zatrudnionych na lądzie bezpośrednio w żegludze (w biurach armatorskich);
- 2010 (początek) - **według stanu z lutego br.**, według własnych obliczeń autora, na flotę głównych polskich armatorów składało się **168 statków o łącznej nośności 3 099 029 ton.**

Polska flota transportowa wg typów statków - stan w dniu 31.12.2009

Wyszczególnienie	Ogółem	Statki do przewozu ładunków stałych	Zbiornikowce	Promy	Statki pasażerskie	Średni wiek statków [lata]
Ogółem						
liczba statków	120	95	11	11	3	20,4
nośność [tys. t]	2661,7	2551,8	55,0	54,7	0,2	x
pojemność brutto [tys. jedn.]	1950,8	1692,0	39,6	218,6	0,6	x
Pod polską banderą						
liczba statków	18	7	7	1	3	33,2
nośność [tys. t]	37,4	19,5	14,7	3,0	0,2	x
pojemność brutto [tys. jedn.]	49,7	24,7	10,2	14,2	0,6	x
Pod obcymi banderami						
liczba statków	102	88	4	10	–	18,2
nośność [tys. t]	2624,2	2532,3	40,3	51,7	–	x
pojemność brutto [tys. jedn.]	1901,1	1667,3	29,4	204,4	–	x

Liczba statków: dane obejmują jednostki stanowiące polską własność i współwłasność.
Źródło: GUS.

Polska flota transportowa według wybranych bander - stan w dniu 31.12.2009

Wyszczególnienie	Ogółem	Malta	Cypr	Bahamy	Polska	Panama	Liberia	Vanuatu
Ogółem								
liczba statków	120	24	21	27	18	4	13	7
nośność [tys. t]	2661,7	502,9	544,0	622,9	37,4	84,8	373,3	454,8
pojemność brutto [tys. jedn.]	1950,8	382,0	384,4	552,1	49,7	55,7	238,4	257,2

Źródło: GUS.

Fot. Piotr B. Słoneczak



Polska flota jako całość nie imponuje rozmiarami, ale w pewnych niszach nasi armatorzy bywają albo potentatami w skali światowej, jak w przypadku floty siarkowców Polskiej Żeglugi Morskiej - na zdjęciu chemikaliowiec do przewozu płynnej siarki Kaliope, lub przynajmniej znaczącymi graczami, jak Chipolbrok w przewozach ładunków ciężkich głównie między Europą a Dalekim Wschodem, lub jak PŻM zaznaczający swą obecność na Wielkich Jeziorach Amerykańskich.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Statki kontrolowanego w połowie przez rządy ChRL i Polski Chipolbroku rzadko pojawiają się w polskich portach. Statków o chińskich nazwach, obsadzanych chińskimi załogami i rejestrowanych pod banderą Hongkongu - jak przedstawiony na zdjęciu Chong Ming, z reguły nie zalicza się do floty polskich armatorów. Pojawiają się czasem opinie, że do floty naszego kraju nie powinno się zaliczać również „polskich” statków Chipolbroku.

Przewozy ładunków morską flotą transportową według relacji w 2009 r.

Wyszczególnienie	Ogółem	W relacji z polskimi portami			Pomiędzy portami	
		razem	wywóz z Polski	przywóz do Polski	obcymi	polskimi
		w tysiącach ton				
Ogółem	9377,9	6852,0	3338,1	3513,8	2323,0	203,0
- w tym w kontenerach	940,1	822,2	449,2	372,9	117,9	—

Źródło: GUS.

Przewozy ładunków morską flotą transportową według rodzajów żeglugi i zasięgów pływania w 2009 r.

Wyszczególnienie	Przewozy [tys. ton]	Praca przewozowa [mln tonomil]	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w milach
Ogółem	9377,9	12882,5	1373,7
Żegluga regularna	7280,3	7827,6	1075,2
bliskiego zasięgu	6426,5	1051,7	163,7
zasięg: europejski	933,3	426,2	456,7
bałtycki (promy)	5493,2	625,5	113,9
zasięgu oceanicznego	853,8	6775,9	7936,2
Żegluga nieregularna	2097,7	5054,9	2409,7
bliskiego zasięgu	1839,5	3741,2	2033,8
zasięg: europejski	956,3	1931,7	2020,0
bałtycki (promy)	883,2	1809,4	2048,7
zasięgu oceanicznego	258,2	1313,8	5088,3

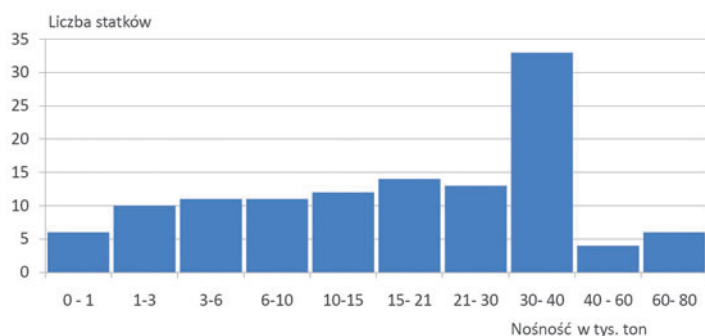
Źródło: GUS.

Przewozy pasażerów statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej w 2009 r.

Wyszczególnienie	Liczba przewiezionych pasażerów	Praca przewozowa [pasażero-mile]	Średnia odległość przewozu 1 pasażera w milach
	w tysiącach		
Ogółem	574,9	8094,8	14,1
W komunikacji międzynarodowej	4,5	504,3	112,8
Pomiędzy portami polskimi	570,4	7590,5	13,3

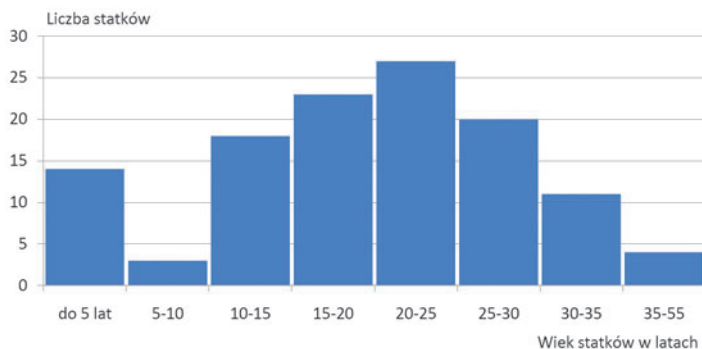
Źródło: GUS.

Rozkład nośności statków morskiej floty transportowej w 2009 r.
(stan w dniu 31.12.2009)



Źródło: GUS.

Rozkład wieku statków morskiej floty transportowej w 2009 r.
(stan w dniu 31.12.2009)



Źródło: GUS.

przypadło 115903,8 tys. pasażeromil (o 7,4 proc. mniej niż w 2008 r.). W morskich rejsach pomiędzy portami polskimi przewieziono 3 tys. pasażerów (o 59,7 proc. więcej niż w roku poprzednim), wykonując pracę przewozową 91,1 tys. pasażeromil (o 59,7 proc. więcej niż w 2008 r.).

Jak twierdzi GUS - przewozy promowe pasażerów, wraz z kierowcami samochodów ciężarowych, spadły o 4,2 proc., zaś pozostałymi statkami wzrosły o 14,7 proc. w stosunku do 2008 r.

Przybrzeżna morska flota transportowa na koniec 2009 r. liczyła 22 statki pasażerskie (o 4 mniej niż w roku poprzednim), o łącznej nośności 0,9 tys. ton i o

pojemności brutto GT 4,5 tys. Średni wiek tych statków na koniec 2009 r. wyniósł 37,2 lat.

Wszystkie statki pasażerskie przybrzeżnej floty morskiej pływały pod banderą polską. Warto dodać, że część „białej floty” operującej na polskich wodach, a nawet bazującej, zwłaszcza w sezonie turystycznym, w polskich portach, należy do armatorów zagranicznych. Chodzi tu głównie o niemieckie statki operujące w Szczecinie i Świnoujściu.

Statkami pasażerskimi morskiej przybrzeżnej floty transportowej przewieziono w 2009 roku 574,9 tys. pasażerów, o 10,3 proc. mniej niż w poprzednim

roku, w tym 570,4 tys. pasażerów pomiędzy portami polskimi, co stanowiło 99,2 proc. przewozów pasażerskich dla tej floty. W porównaniu z rokiem poprzednim przewozy te spadły o 9,5 proc. Wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych ogółem w 2009 wyniosła 8094,8 tys. pasażeromil i była niższa o 14,5 proc. w porównaniu do roku 2008, w tym w przewozach pasażerskich pomiędzy polskimi portami morskimi zmniejszyła się o 8 proc. i wyniosła 7590,5 tys. pasażeromil (93,8 proc. pracy przewozowej ogółem).

Przewozy pasażerskie statkami żeglugi przybrzeżnej w komunikacji międzynarodowej były mniejsze o 60,1 proc. niż przed rokiem i wyniosły 4,5 tys. pasażerów, a wykonana praca przewozowa w rejsach przybrzeżnych w komunikacji międzynarodowej w 2009 r. wyniosła 504,3 tys. pasażeromil, była mniejsza niż w roku poprzednim o 58,5 proc. (6,2 proc. pracy przewozowej ogółem).



Wydaje się, że dopracowania wymaga zarówno dokładność i metodyka opracowywania danych statystycznych dotyczących polskiej żeglugi przez zajmujące się tym instytucje, jak i gotowość do współpracy - w zakresie sprawozdawczości statystycznej - ze strony armatorów i operatorów statków. Zasadą działalności urzędów statystycznych jest nieujawnianie danych szczegółowych otrzymywanych od poszczególnych podmiotów gospodarczych. Jednak stan posiadania armatorów (spisy flot) nie jest niczym tajnym i poza agregowanymi danymi statystycznymi, ośrodek badań statystycznych zajmujący się żeglugą powinien także publikować aktualne na koniec każdego roku spisy flot, z adnotacjami czy np. dany statek jest brany pod uwagę w zbiorczych statystykach, a jeśli nie, to dlaczego.

Przedstawiliśmy, za Głównym Urzędem Statystycznym, liczbowy obraz polskiej żeglugi i floty transportowej. W najbliższych wydaniach „Nasze MORZE” podamy więcej rynkowo-operacyjnych informacji o polskich przedsiębiorstwach żeglugowych, ostatnich zmianach w stanie ich posiadania i wynikach przewozowych lub nawet - w przypadkach, w których będzie to możliwe - finansowych.

Piotr B. Stareńczak

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: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**
Odcinek dla banku odbiorcy:
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: **W P P L N** **Kwota:**

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: **OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.**
Odcinek dla banku zleceniodawcy:
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: **W P P L N** **Kwota:**

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 KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna: 106,80 PLN (36 €)*	<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna: 210 PLN (70,80 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna: 59,40 PLN (19,80 €)*	<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna: 111 PLN (37,80 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna: 32,70 PLN (12 €)*	<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna: 58,50 PLN (19,50 €)*
Od numeru <input type="text"/> / 10	<input type="text"/> × Ilość egz.	Od numeru <input type="text"/> / 10	<input type="text"/> × 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 sierpniu w „Naszym MORZU”

Fot. Zbigniew Kosycarz / KFP



Prom linowy w Gdańsku na Motławie na rok przed tragedią.

18 ofiar niedbalstwa i braku wyobraźni

Nagle prom rusza gwałtownie, z ogromnym przyspieszeniem, w kierunku przeciwnego brzegu. Nie na wprost, lecz jakoś dziwnie, ukośnie. Nikt nie ma czasu zastanawiać się, co się dzieje. Ludzie stojący na pokładzie przewracają się i wpadają do wody. Prom przechyliła się na burtę i w ciągu kilkunastu sekund opada na dno. Jest 1 sierpnia 1975 roku. W czasie przeprawy promowej przez Motławę w Gdańsku utonęło 18 osób. Najmłodsza ofiara miała 17 lat, najstarsza 55.

Powrót Czarnego Diamentu

Po trzydziestu dwóch latach powrócił do Polski jacht *Czarny Diament*. A na jego pokładzie największy wagabunda w historii polskiego żeglarstwa - kapitan Jerzy Radomski. Liczby opisujące jego włóczęgę po wszystkich niemal większych morzach świata są naprawdę imponujące. W ciągu trzydziestu dwóch lat żeglugi na jachcie *Czarny Diament* pokonał 240 tysięcy mil morskich! Odpowiada to jedenastokrotnemu okrążeniu ziemi!

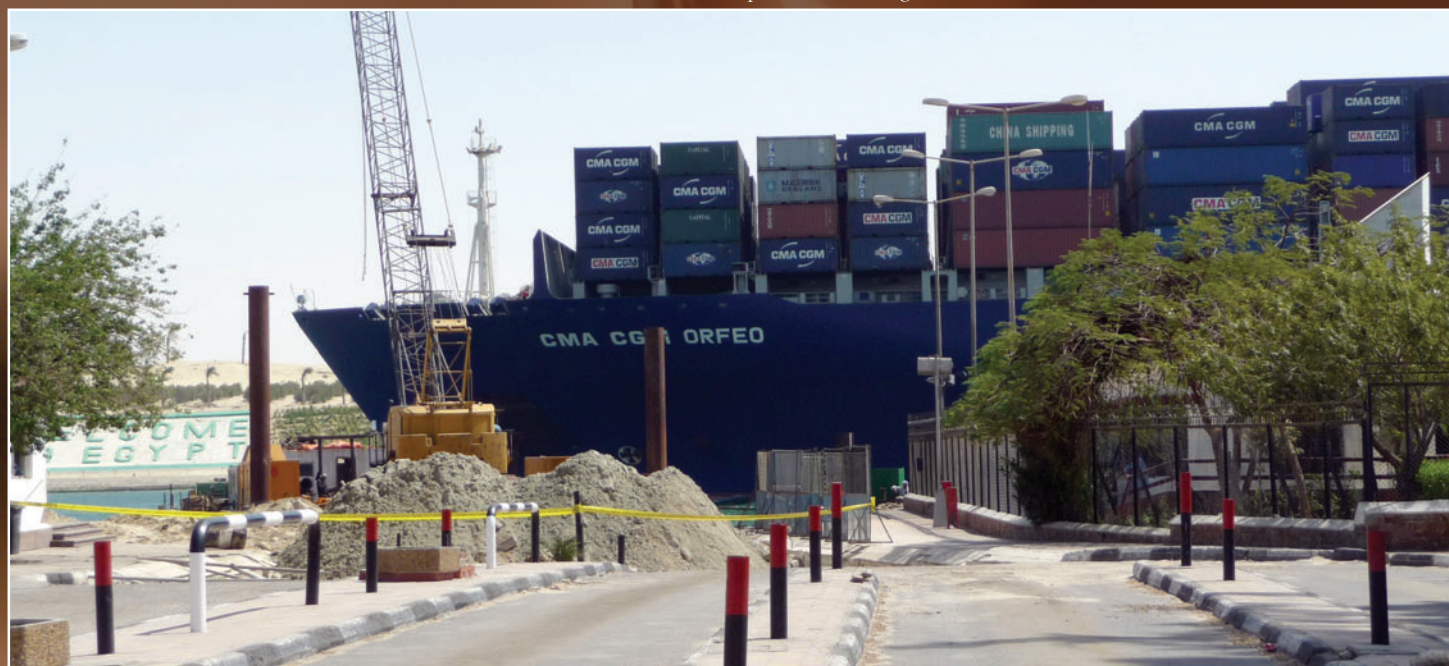


Fot. Marek Wiltczek, Polska Fundacja Morska

Przyłapanie w kanale

Wykopany między 1859 a 1869 r. połączył Morze Śródziemne z Czerwonym ułatwiając transport wodny między Europą i Azją bez konieczności opływania Afryki. Początkowo miał 164 km długości i 8 m głębokości, a obecnie, po wielu modernizacjach - 193,30 km długości, 24 m głębokości i 205 metrów szerokości. Co 10 km znajdują się zatoki, ułatwiające przepływającym statkom mijanie.

Codziennie przez Kanał Sueski jeden za drugim płyną statki. Bywa, że za ich przyczyną, z powodu niebezpiecznego ładunku, który mają na pokładzie, przejazd mostem Pokoju z Afryki do Azji jest zamknięty. Tak się przydarzyło w marcu br., kiedy zostały zrobione prezentowane zdjęcia. *CMA CGM Orfeo* został przyłapany z bliska, tuż przed wejściem do portu, w Ismaili, dwa pozostałe z drogi...



CMA CGM Orfeo - kontenerowiec zbudowany w 2008 r., IMO 9364992, długość 350 m, szerokość 42 m, nośność 120 000 t, ładowność 9658 TEU, prędkość 24,1 węzłów, pływa pod banderą Liberii.



Carpathia - kontenerowiec, zbudowany w 2003 r., IMO 9253038, długość 222 m, szerokość 30 m, nośność 39 443 t, ładowność 2826 TEU, prędkość 20,2 węzła, pływa pod banderą Liberii.



Cosco Beijing - kontenerowiec zbudowany w 2006 r., IMO 9308508, długość 350,56 m, szerokość 42,8 m, prędkość 25,4 węzły, nośność 107 277 t, ładowność 9450 TEU, pływa pod banderą grecką.