

Normand Pacific - statek konstrukcyjny, ROV i DSV

www.naszemorze.com.pl

# nasze MORZE

maritime magazine



**The Maritime Worker,**  
**dodatek dla marynarzy,**  
**- szukaj wewnątrz numeru**

Cena 9,50 zł  
(w tym 0% VAT)

Nr 11 (59) listopad 2010  
NR INDEKSU 211214

Informacje • Wywiady • Reportaże • Analizy

**Zbigniew „Gutek” Gutkowski - dookoła świata pod naszym patronatem!**

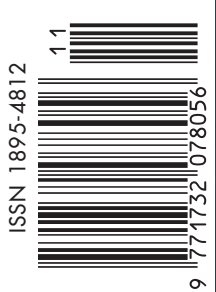


Odbijanie od dna



Mama pilnuje  
Ojca Bogusława

# PIERWSZA KREW





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](mailto:forum@forumokretowe.org.pl)  
<http://www.forumokretowe.org.pl>

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 11 (59) Rok V  
ISSN 1895-4812**WYDAWCA**„Okrętownictwo i Żegluga”  
Spółka z o.o.**Prezes zarządu,****Redaktor naczelny:**Grzegorz Landowski  
tel. (58) 307 12 49

grzegorz.landowski@naszemorze.com.pl

**Dyrektor****ds. wydawniczych:**Ilona Miluszevska  
tel. (58) 307 15 54

ilona.miluszevska@naszemorze.com.pl

**Sekretarz redakcji**Czesław Romanowski  
tel. (58) 307 16 35

czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35  
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35  
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Sekretariat:**

tel. (58) 307 17 90

fax (58) 307 12 56

sekretariat@naszemorze.com.pl

**Adres****wydawnictwa i redakcji:**ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk**Nr rachunku bankowego:**

57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

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

Tel. (58) 307 15 54

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

Sławomir Włodarczyk

**Autorzy:**Hubert Bierdgarski, Jerzy Bitner  
Jerzy Drzemczewski,  
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,  
Marian Lenz, Andrzej Olejko,  
Andrzej Perepeczko,  
Piotr Radwański,  
Marek Twardowski, Leo Walotek-  
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

**Druk:**

Techgraf

ul. Podwierzyniec 25  
37-100 Łañcut

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności  
za treść ogłoszeń i reklam.  
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.  
Zastrzegamy sobie prawo skracania  
i adustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,  
a także do zamieszczania kopii materiałów  
drukowanych w „Naszym Morzu”  
i „The Maritime Worker”  
na stronie WWW bez dodatkowego  
wynagrodzenia.

Nakład 2600 egz.

# Jesteśmy z Gutkiem!

W chwili pisania tego tekstu (7 listopada 2010 r.) polski żeglarz Zbigniew Gutkowski, który na jachcie *Operon Racing* 17 października br. wypłynął z La Rochelle w rejs samotników dookoła globu Velux 5 Oceans, zajmował 2 miejsce. Ścigał się z Amerykaninem Bradem van Liew, który płynie na jachcie *Le Penguin*. Do końca tej rywalizacji i całego wyścigu pozostało 7 miesięcy i jeszcze wszystko może się zdarzyć, ale Gutek już odniósł pierwszy sukces – udało mu się wystartować w tych regatach jako pierwszemu Polakowi.

Pamiętam, jak po raz pierwszy spotkaliśmy się z nim wiele miesięcy temu w jednej z gdyńskich restauracji. Siedział przed nami normalny, skromny facet bez najmniejszego cienia zadufania i gwiazdorskiego zadęcia. Opowiadał o swoim wielkim marzeniu. Przez rok cierpliwie pukał od drzwi do drzwi szukając sponsora i wsparcia dla tego szalonego, jak się wówczas wydawało, pomysłu. Mało kto wierzył, że jego realizacja jest w ogóle możliwa.

Teraz, gdy polski żeglarz płynie i jest w ścisłej czołówce, wszystko wydaje się proste i wszyscy się cieszą.

A przecież jeszcze nie tak dawno, inny polski żeglarz – utytułowany Roman Paszke – także zmagał się z przeciwnościami losu i... przegrał.

Tych dwoje zresztą zna się od dawna. Gutek był przecież w załodze MK Cafe Sailing Team, a od 1998 roku w Race Team 2000. W 2000 roku razem z Paszkem (jako skiperem) popłynął w słynnych regatach okołozimskich The Race na jachcie *Warta-Polpharma* jako kapitan wachtowy. Polski katamaran wywalczył wtedy 4 miejsce. Potem ich drogi się rozeszły.

Roman Paszke miał bardzo ambitne plany. Jednak w 2007 roku po nieustających problemach technicznych oraz wycofaniu się głównego sponsora, musiał zrezygnować z projektu związanego z próbą pobicia rekordu świata w samotnej żegludze wokółziemskiej na katamaranie *Bioton*. Na dokładkę, w 2008 roku rekord Brytyjki Ellen MacArthur (niecałe 72 dni) pobił Francuz Francis Joyon (niecałe 58 dni). Paszke przygotowywał się do kolejnej próby na tym samym jachcie, tyle że pod inną nazwą - *Maxicatamaran 90ft* (Ex *Bioton*). Jak dotąd, bez szczęśliwego finału.

Na „otarcie łez” spróbował pobić rekord na trasie Europa - USA. W 2007 r. jego załoga po-



konowała dystans około 2800 mil morskich w linii prostej w czasie około 285 godzin. Potem jeszcze, 25 października 2009 r., jacht *Gemini 3* dowodzony przez Romana Paszke pobił rekord na trasie Świnoujście – Gdynia, pokonując ją w czasie 8 godzin 55 min i 50 sekund, ze średnią prędkością ponad 21 węzłów.

Wszystko to pokazuje jak trudno jest naszym żeglarzom, nawet mając sponsorów, realizować marzenia. Nie wystarczy być świetnym i mieć pieniądze. Plany może pokrzyżować pogoda, awaria sprzętu, albo zwykły pech. Trzeba mieć dużo szczęścia i być naprawdę upartym, żeby dopiąć swego.

Gutkowi – jak dotąd – się udaje. Nie zła mały go nawet rwące się w pierwszym etapie żagle i kontuzja głowy. Jego *Operon* wciąż płynie (z logo „Naszego MORZA” na żaglach) i – przynajmniej w chwili pisania tych słów – razem z *Pingwinem* Brada van Liew’a mocno odskoczył od peletonu. Piszemy o tym w tekście okładkowym „Pierwsza krew” na str. 8-12, i... mocno trzymamy kciuki. Dawaj Gutek, dawaj!

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



## OD REDAKTORA

Jesteśmy z Gutkiem! str. **3**

## WYDARZENIA

Szkoła pod złamanymi żaglami str. **5**  
 Spór o suchy dok str. **6**  
 Pierwsza krew str. **8**  
 Odbijanie od dna str. **13**  
 Polacy narodem morskim? str. **16**  
 Po pierwsze: nie szkodzić str. **19**  
 Historyczny finał str. **21**  
 W czyje ręce Aukcja? str. **24**  
 Rybacy zapomniani str. **25**  
 Bergen i Gdańsk budują razem str. **26**

## MORSKIE MARZENIA

Mama pilnuje Ojca Bogusława str. **28**

## MORZE PAMIĘCI

Pod żaglami do Hanstholm str. **31**



28

## Mama pilnuje Ojca Bogusława

Ojciec Bogusław Paleczny był nietuzinkowym człowiekiem, kapitanem i zakonikiem. Przez wiele lat służył bezdomnym, bezkompromisowo walcząc o ich prawa. Uwielbiał morze i żeglarstwo. I postanowił z myślą o swoich podopiecznych, zbudować... jacht. Niestety, zmarł nagle w ubiegłym roku. Ale bezdomni, mimo szoku, nie załamali się. Budowa żaglowca idzie do przodu.



43

## Pirat za sterem

Kapitan Matsuzaki odczuwa wstrząs statku. Biegnie na mostek.

- *Co się stało? Zderzenie?* - pyta.

- *Zderzenie* - potwierdza III oficer.

- *Gdzie my jesteśmy?!* - krzyczy kapitan w języku japońskim. - *Niech ktoś mi powie!*

III oficer nie umie nic odpowiedzieć. Pilot de Baats wpada w panikę. Statek idzie nadal z prędkością około 15 węzłów.

WSPÓŁCZESNA  
TECHNIKA OKRĘTOWA

*Normand Pacific* - statek konstrukcyjny, ROV i DSV str. **35**

## MORSKIE PROCESY

Pirat za sterem str. **43**

## MORSKIE SKARBY

Śmiało, śmiało chłopcy! str. **52**

## MORSKIE LATARNIE

Latarnia Morska KIKUT str. **54**

## WSPOMNIENIE „MORZA”

Jazda wodą najtańsza str. **56**

## POCZTÓWKA Z MORZA

30 Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej str. **58**

## ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **66**

## MORZE TAJEMNIC

Tajemnica *Mary Celeste* str. **68**

## MORZE OPOWIADAŃ

Fregata z księciem w tle str. **72**

## MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **75**



68

Tajemnica *Mary Celeste*

Ta niesamowita historia zaczęła się 4 grudnia 1872 roku, kilkaset mil morskich od wybrzeży Portugalii. Około godz. 13.30 kapitan płynącej pod kanadyjską banderą w kierunku Gibraltaru, brygantyny *Dei Gratia*, Dawid Morehouse, ujrzał majaczące na horyzoncie maszty jakiegoś niewielkiego statku. To była *Mary Celeste*, żaglowiec doskonale znany Morehouse'owi, gdyż jego dowódcą był kapitan Benjamin Briggs, jego serdeczny przyjaciel. Na żaglowcu panowała martwa cisza. Statek wydawał się być w doskonałym stanie, ale był pusty.

A w dodatku str. **76**

## THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarskie, stoczniowców, portowców

InterManager - Rozmowa z kapitanem Kubą Szamańskim sekretarzem generalnym

InterManager str. **4**

Seatrans - nadal stawiamy na Polaków str. **6**

Ubezpieczenia armatorskie P&I, cz. 3 str. **8**

Cytadela bezpieczeństwa Kwalifikacje elektryków okrętowych str. **11**

Redukcja zawartości siarki w paliwach żeglugowych str. **15**

Redukcja zawartości siarki w paliwach żeglugowych str. **18**

## Zdjęcie na okładce:

**Zbigniew „Gutek” Gutkowski, jako pierwszy Polak w historii, wystartował w regatach samotników dookoła świata.**

Fot. onEdition i Łukasz Głowala

Marzenia o Karaibach

# Szkoła pod złamanymi żaglami

Żaglowiec *Fryderyk Chopin* połamał maszty na Atlantyku. Na szczęście, przebywającym na jego pokładzie 36 gimnazjalistom nic się nie stało. Być może, po naprawie uszkodzeń statek będzie kontynuował rejs na Karaiby.



Fot. archiwum armatora



Chopin po wypadku.

Do wypadku doszło 29 października około godz. 8 na Oceanie Atlantyckim, kilkadziesiąt mil morskich od zachodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii.

- To były dosłownie sekundy. Sztorm dochodził do 9 stopni w skali Beauforta - opowiadał zaraz po zdarzeniu kapitan żaglowca Ziemowit Barański. - Żeglowlaliśmy w sposób prawidłowy, ostrożny. Nieśliśmy tylko sztormowy komplet żagli, w sumie około 10 procent całego ożaglowania.

W chwili zdarzenia na pokładzie *Fryderyka Chopina* znajdowało się 36 gimnazjalistów w wieku 13-14 lat z różnych stron Polski, którzy odbywali rejs na Karaiby w ramach „Szkoły pod żaglami” pro-

wadzonej przez kapitana Krzysztofa Baranowskiego, jednego z najwybitniejszych polskich żeglarzy. Oprócz tego na pokładzie było 11 członków załogi i opiekunów dzieci.

Bezpośrednim powodem połamania masztów było uszkodzenie bukszprytu jednostki. Spowodowało to poluzowanie części sztagów, olinowania stałego służącego do podtrzymywania masztów w płaszczyźnie symetrii statku. W efekcie połamaniu uległ fokmaszt i grotmaszt. Ten pierwszy został zniszczony w większym stopniu niż drugi.

Na szczęście nikomu z przebywających na żaglowcu ludzi nic się nie stało. *Fryderyk Chopin* został wzięty na hol i odprowadzony do Falmouth w Kornwalii. Ze względu na złą pogodę akcja trwała aż trzy dni. 1 listopada statek przybił do boi, a dzień później stanął przy nabrzeżu tamtejszego portu.

Przebywający na pokładzie uczniowie doskonale znieśli całą przygodę. Nie potrzebowali nawet pomocy psychologów. Wszyscy zadeklarowali także chęć kontynuowania rejsu. Przypomnijmy, że gimnazjaliści musieli ciężko zapracować na swój pobyt na *Fryderyku Chopinie*. Aby dostać się na pokład, trzeba było najpierw udzielać się charytatywnie i przejść ostre eliminacje. Młodzież została zakwaterowana w hostelu na lądzie i rozpoczęła naukę, tak jakby nie schodziła w ogóle ze statku. Nikt nie zgłosił chęci powrotu do Polski.

Kiedy zamykaliśmy to wydanie naszej gazety, nie było jeszcze do końca jasne co będzie dalej ze statkiem. Trwał przegląd żaglowca pod kątem ewentualnej naprawy.

- Na dzisiaj mogę powiedzieć tylko tyle, że najprawdopodobniej *Fryderyk Chopin* będzie remontowany w stoczni w Falmouth - mówił nam 4 listopada kapitan Baranowski. - W wersji optymistycznej naprawa uszkodzonych masztów powinna potrwać około półtora miesiąca. Gdyby tak było, wtedy mogłoby się nam udać dokończyć rejs.

Jedno nie ulega jednak wątpliwości. Aby żaglowiec mógł dalej pływać, potrzebne są duże pieniądze. Armator żaglowca, Europejska Wyższa Szkoła Prawa i Administracji w Warszawie uruchomiła zbiórkę pieniędzy na ten cel. Odezwali się także pierwsi darczyńcy. Jedna z polskich żaglowni zaoferowała bezpłatnie nowe żagle.

- Potrzebna jest dosłownie każda złotówka - przekonuje kapitan Andrzej Mendygrał, były dowódca *Fryderyka Chopina*, kurator zbiórki. - Dlatego liczymy na nawet najdrobniejszy gest.

Nie wiadomo na razie dlaczego zламаł się bukszpryt *Fryderyka Chopina*. Rok temu podobnej awarii uległ na Bałtyku żaglowiec *Pogoria*. Także i ta jednostka straciła maszty. Również i tam, na szczęście, nikomu nic się nie stało. Jak na razie wszystko wskazuje na to, że w obu przypadkach zawinił żywioł. Niewykluczone są jednak i inne powody.

- Być może bukszpryt zламаł się na skutek jakiejś niezauważonej korozji - mówi Zygmunt Choreń, konstruktor żaglowca. - Ale nie chciałbym spekulować. Warto pamiętać, że takie wypadki jak ten z udziałem *Fryderyka Chopina*, na morzu po prostu się zdarzają i nie da się ich całkowicie uniknąć.

Tomasz Falba

## Możesz pomóc!

Wpłaty na remont *Fryderyka Chopina* można dokonywać na konto:

Europejska Wyższa Szkoła Prawa i Administracji, ul. Grodzieńska 21/29, 03-750 Warszawa, Bank Millenium 81 1160 2202 0000 0001 7240 3654.

Szczegóły zbiórki można znaleźć na oficjalnej stronie żaglowca

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

i „Szkoły pod żaglami”

([www.szkoalapodzaglami.org.pl](http://www.szkoalapodzaglami.org.pl)).

Ostatni dzień pracy Stoczni Gdynia - suchy dok, który półtora roku później nabyła stocznia Crist.

*Skandal czy świetna wiadomość*

# Spór o suchy dok

Stocznia Crist wygrała licytację suchego doku po gdyńskiej stoczni. Sęk w tym, że za pieniądze nie swoje, a pożyczone przez Agencję Rozwoju Przemysłu.

- Wychodzi na to, że państwo pożyczło prywatnej firmie kasę na zakup doku sprzedawanego przez... państwo - mówi jeden ze stoczniowych menadżerów. - Jak to się ma do zasady, że wszyscy chętni powinni mieć równe szanse? I czy nie jest to niedozwolona pomoc publiczna, która wcześniej była powodem zamknięcia stoczni?



Przypomnijmy - gdańska stocznia Crist w połowie września kupiła duży suchy dok z suwnicą za 175 mln zł. Wrześniowa licytacja była ostatnią próbą sprzedaży najistotniejszego składnika majątku, zwanego też sercem stoczni, po upadłym zakładzie w Gdyni. W poprzednich nie udało się znaleźć nabywcy - żadna firma nie zdecydowała się zapłacić ceny wywoławczej: niecałych 100 mln zł. We wrześniowym przetargu do próby kupna przystąpiło dwóch oferentów, Crist i zarejestrowana na Cyprze, powiązana z ISD - ukraińskim właścicielem

Stoczni Gdańsk - spółka Patia. Spółka chciała zapłacić za dok 160 milionów. Ostatecznie została przelicytowana przez Crist o 15 milionów.

- To ogromny sukces, że tyle udało się uzyskać - cieszył się po aukcji Roman Nojszewski, prezes Bud-Bank Leasing, spółki-córki państwowej Agencji Rozwoju Przemysłu, która odpowiada za sprzedaż majątku i spłatę długów stoczni. Szeffowie Crista enigmatycznie odpowiadali na pytania o źródło finansowania, twierdząc, że wreszcie udało im się znaleźć pieniądze na kupno doku. - Mamy środki własne, są banki, poza tym jesteśmy przecież spółką akcyjną i dzięki temu mogliśmy zdobyć dodatkowe pieniądze - mówił portalowi trójmiasto.pl Ireneusz Ćwirko, jeden z dwóch właścicieli stoczni.

Wnet pojawiły się plotki, że Crist kupił duży dok w imieniu innej, niemieckiej firmy, która miała w najbliższym czasie przejąć tę gdańską. Jej szefowie zaprzeczali. Niemal miesiąc po licytacji „Rzeczpospolita” ustaliła źródło finansowania. Crist dzień przed licytacją dostał pożyczkę od państwowej Agencji Rozwoju Przemysłu, właściciela Bud-Bank Leasing.

- ARP udzieliła 14 września firmie Crist 150 mln zł pożyczki - potwierdziła dziennikarzom Roma Sarzyńska-Przeciechowska, rzecznik ARP. - To pożyczka na zakupy inwestycyjne z programu wspierania polskiej gospodarki.

- Innymi słowy - prywatny inwestor gotów był zapłacić z własnych pieniędzy 160 milionów, a zwyciężyła firma, która licytowała państwowy majątek dzięki pieniądzom pożyczonym od państwa - mówi człowiek z branży. - Skandal to mało powiedziane.

Tym bardziej, że konkurująca z Cristem Patia nie planowała sięgania po państwowe fundusze, by kupić dok. - Nie wiedzieliśmy, że nasz konkurent korzysta z pomocy publicznej - mówił Krzysztof Feluch, przedstawiciel spółki. - Ta sytuacja rodzi wiele pytań, będziemy się temu przyglądać, musimy zebrać więcej informacji.

- Mieliśmy zbyt mało czasu na zbudowanie konsorcjum bankowego do sfinansowania tej inwestycji, dlatego zdecydowaliśmy się skorzystać z programu ARP. Nie widzimy w tym nic złego, ten program był dostępny także dla innych firm - wyjaśniał dziennikarzom Andrzej Szwarz, pełnomocnik zarządu Crist. - Nie były to pieniądze łatwe do zdobycia. Takie pożyczki przyznawane są jedynie firmom spełniającym bardzo wysrubowane wa-

runki. Spłacimy pożyczkę, mamy wiedzę i kontrakty - zapewnia.

Według wiceministra skarbu Zdzisława Gawlika, w państwowej pomocy prywatnej firmie nie ma nic złego, bo „Crist ma dobre, innowacyjne pomysły na wykorzystanie stoczniowego majątku”. - Dlatego się cieszę, że polska firma, która zatrudni polskich pracowników, kupiła ten dok - mówił minister Gawlik. Według niego pożyczki nie można absolutnie mylić z pomocą publiczną, bo została przez ARP udzielona na zasadach rynkowych.

- To pożyczka komercyjna. Nie jest to żadna forma pomocy publicznej - potwierdza rzeczniczka ARP. Jak wyjaśnia, program „Wsparcie Inicjatyw Pobudzających Polską Gospodarkę”, z którego skorzystał Crist, działał od połowy 2009 roku i skorzystać z niego mogły wszystkie przedsiębiorstwa.

- Finansowaniu nie podlegały projekty, które mogłyby być uznane za pomoc publiczną. Nie ma żadnego zagrożenia, że taka forma pożyczki zostanie zakwestionowana przez Komisję Europejską. Pożyczka jest w pełni zabezpieczona - zapewnia Sarzyńska.

- Pomoc czy nie pomoc, najważniejsze, że ludzie będą mieli pracę. Ktoś, kto będzie próbował to teraz sabotować, działa wbrew interesowi zwolnionych z pracy stoczniowców - mówi Dariusz Adamski, szef Solidarności w zlikwidowanej Stoczni Gdynia.

- To świetna wiadomość, że Crist ma suchy dok, że ma rozległe i dalekosiężne plany, i że zamierza zatrudniać ludzi. Należy się cieszyć z tego, że do Gdyni wróci stoczniowe życie - mówi jeden ze stoczniowych specjalistów. - Szkoda tylko, że nie stało się to na do końca przejrzystych warunkach.

Pieniądze zebrane przez Bud-Bank Leasing ze sprzedaży stoczniowego majątku w znacznej mierze wrócą do... państwa, bowiem w pierwszej kolejności mają być zaspokojone długi wobec ZUS i fiskusa.

Podczas ostatniej, rozpoczętej pod koniec października, licytacji sprzedawano to, co pozostało ze stoczniowego majątku, m.in.: modele statków, obrazy, koło żurawia stoczniowego oraz materiały biurowe: dyskietki, płyty kompaktowe, papier, tonery, koperty i skoroszyty oraz kredę do pisania na tablicy.






Fot. opEdition



# Pierwsza krew

Pozdrowienia z pokładu Operona.

Awarie, kłopoty z żaglami, a nawet wypadek, po którym musiał sobie ogolić głowę, nie zmusiły go do rezygnacji z walki o czołowe miejsce w Velux 5 Oceans. Zbigniew „Gutek” Gutkowski, jako pierwszy Polak w historii, wystartował w regatach samotników dookoła świata. Na żaglu ma logo „Naszego MORZA”.

- Nie macie pojęcia jak się cieszę, że w końcu zaczną się te regaty - mówił nam Gutek na chwilę przed wypłynięciem w rejs. - Skończy się ta cała organizacja, żagle wypełnią się wiatrem i będę miał wreszcie święty spokój.

Te słowa to nie kokieteria. Kiedy rok temu Gutkowski zgłosił chęć startu w Velux 5 Oceans, mało kto w Polsce wierzył, że uda mu się tę zapowiedź zrealizować. I nie ma się co dziwić. Velux 5 Oceans to niezwykle prestiżowe zawody, najstarsze

i najdłuższe regaty samotników na świecie, prawdziwy żeglarski szczyt. Żadnemu Polakowi nie udało się jak dotąd wziąć udziału w tego rodzaju imprezie.

37-letniemu żeglarzowi z Gdańska nie można zarzucić braku doświadczenia. Może nie jest znany szerokiej publiczności, ale w środowisku żeglarskim Gutkowski od dawna cieszy się dobrą opinią. Przez kilka lat był członkiem kadry narodowej w klasie 470, brał udział w regatach The Race i próbie bicia rekordu prędkości w rejsie dookoła świata na jednodobowcu – a to tylko niektóre jego osiągnięcia. W sumie na koncie ma przebytych pod żaglami około 100 tysięcy mil morskich.

Sam dorobek, najbardziej nawet znakomity, to jednak za mało, aby wziąć udział w regatach tej klasy co Velux 5



Oceans. Główną przeszkodą mogły stać się pieniądze. Aby wystartować, dodajmy w regatach tak zorganizowanych, aby były jak najtańsze, trzeba mieć nie mniej niż 600-700 tysięcy euro.

Oczywiście większość żeglarzy, w tym i Gutek, nie dysponuje takimi kwotami. W takiej sytuacji najważniejszą sprawą staje się znalezienie sponsora albo sponsorów. A to wcale nie jest proste. Szczególnie w dobie ogólnoświatowego kryzysu, który czyni skąpymi najbogatsze nawet firmy.

Gutek jednak się nie poddał. Z miesiąca na miesiąc był bliżej upragnionego celu – linii startu. Najpierw udało mu się kupić i przygotować do wyścigu jacht klasy Eco 60 (to proekologiczne, jednokadłubowe jachty o długości 18 metrów), bo na takich odbywają się regaty Velux 5 Oceans. Była to jednostka, która swego czasu zwyciężyła w innych legendarnych regatach samotników dookoła świata Vendée Globe. Gutek odbył na pokładzie swojej nowej łódki rejs kwalifikacyjny.

Tak więc dwa tygodnie przed startem miał jacht, sponsora (niemal w ostatniej chwili zostało nim Wydawnictwo Pedagogiczne Operon z Gdyni, znane m.in. z organizowania w polskich szkołach próbnych sprawdzianów - TF) i kwalifikację do regat.

Ale i to nawet nie dawało stuprocentowej pewności udziału w wyścigu. Do końca wszystko mogło się wydarzyć. Przykład? Na kilka dni przed regatami na jachcie belgijskiego zawodnika Christophe'a Bullensa doszło do złamania masztu i innych poważnych uszkodzeń. Gdyby, jakimś cudem, nie znalazł on wtedy pieniędzy na zakup nowej łódki, musiałby już w tym momencie zakończyć swój udział w Velux 5 Oceans.

Dzień przed startem łódka została ochrzczona otrzymując imię *Operon Racing*, od nazwy tytułowego sponsora polskiego żeglarza. Jego portem macierzystym zaś, został Sopot.

### Bez respektu

Pierwotnie w regatach miało brać udział dwanaście łódek. Jednak lista zawodników nie była pewna niemal do ostatniego dnia przed startem.

Ostatecznie ściga się w nich pięciu żeglarzy. Poza Gutkiem są to: 42-letni Amerykanin Brad Van Liew na jachcie *Le Pingouin* (po polsku *Pinguin*), wspomniany już 48-letni Belg Christophe Bul-



Gutek płynie z logo „Naszego MORZA” na żaglu.

lens na *Five Oceans of Smiles*, 57-letni Kanadyjczyk Derek Hatfield na *Active House* i 32-letni Brytyjczyk Christopher Stanmore-Major na jachcie *Spartan*. Wszyscy oni to znakomici zawodnicy na świetnych łódkach. Brad Van Liew np. w 2002 roku wygrał już Velux 5 Oceans i to w pięknym stylu, bo odnosząc zwycięstwo na wszystkich etapach.

Trzeba szczerze przyznać, że Gutek nie pojawił się na linii startu jako faworyt, bardziej jako pewnego rodzaju egzotyka z kraju, który nigdy nie wystawił w tego rodzaju zawodach swojego reprezentanta. Za kandydata na zwycięzcę powszechnie uważa się Amerykanina, który w regatach Velux 5 Oceans startuje po raz trzeci.

Gutkowski wychodzi na prowadzenie.



Fot. Lukasz Cichawa



Gutek z rodziną. Od lewej: córka Zuzia i żona Eliza.

Warto jednak podkreślić, że Gutek absolutnie nie poczuł respektu przed rywalem. Co więcej! Na zorganizowanej w Warszawie konferencji prasowej, publicznie zapowiedział, że zrobi wszystko, aby nawiązać z nim równorzędną walkę. Kiedy więc 17 października o godz. 16, z La Rochelle we Francji regaty w końcu ruszyły, polski żeglarz przekroczył linię startu jako pierwszy, kilkaset metrów przed Amerykaninem. To oczywiście nic takiego, ale na pewno wprawiło Polaka w dobry nastrój.

Potem było jeszcze ciekawiej. Gutek twardo walczył o swoje z Bradem

Van Liew. A po pierwszych kilkudziesięciu godzinach wyścigu zaczęto głośno mówić, że tegoroczny Velux 5 Oceans może stać się pojedynkiem tych dwóch zawodników. W pewnym momencie pozostawili daleko w tyle pozostałą trójkę. Panowie zmieniali się na pierwszym miejscu, raz prowadził Gutek, raz Brad Van Liew. Jako ostatni płynął Christophe Bullens, który co prawda wystartował razem ze wszystkimi, ale decyzją komisji regatowej musiał powrócić do La Rochelle i wyruszyć ponownie kilka dni po wszystkich.

Mogłoby się wydawać, że Bullens nie ma już szans na dogonienie czołówki. A jednak...

Pamiętajmy, że trasa Velux 5 Oceans liczy 30 tysięcy mil morskich, a regaty potrwają do czerwca przyszłego roku. W tym czasie wszystko może się wydarzyć. Tu nie ma pewniaków. Dzisiejsi faworyci, jutro mogą walczyć o życie w trawie ratunkowej.

Velux 5 Oceans to regaty etapowe. Składają się z pięciu odcinków wiodących trasą z La Rochelle do Cape Town i dalej przez Wellington, Salvador, Charleston, ponownie do La Rochelle. Bez przesady można powiedzieć, że to morderczy szlak. W 28-letniej historii regat dwóch żeglarzy poniosło śmierć w trakcie wyścigu.

Patrząc z lądu trudno sobie nawet wyobrazić trudności, z jakimi muszą się mierzyć zawodnicy w tego rodzaju regatach. Sternicy będą musieli walczyć z pogodą, jachtem, awariami, nieoczekiwanymi wypadkami, jak np. zderzenie z wielorybem czy zagubionym przez jakiś statek kontenerem, ale przede wszystkim z samymi sobą. Samotność, ciągła koncentracja, notoryczny brak snu, to gigantyczne obciążenia, którym sprostać mogą najsilniejsze tylko organizmy i to zarówno od strony fizycznej jak i psychicznej. Do tego dochodzą jeszcze emocje czysto sportowe, rywalizacja, bo każdy z nich chciałby być po prostu pierwszy na mecie.

Biorąc to wszystko pod uwagę, nie ma się co dziwić, że samo ukończenie regat będzie wielkim sukcesem. Tym bardziej, że ta sztuka udała się zaledwie 65 pro-



Fot. onEdition

Startowi przyglądały się tłumy gapiów.

centom uczestników wszystkich dotychczasowych edycji.

A wbrew pozorom fakt, że Velux 5 Oceans to regaty etapowe, nie ułatwia żeglarzom zadania. Czas pobytu w porcie etapowym jest ograniczony i wcale nie musi oznaczać odpoczynku. A pięć razy wystartować jest trudniej niż raz.

W tym kontekście aż nie wypada wspominać, że na zwycięzcę regat czeka pół miliona euro nagrody. Czy jest ona w stanie zrekompenzować wszystkie trudy?

### Pierwsze kłopoty

Start regat z La Rochelle odbył się przy znakomitej pogodzie, z tysiącami ludzi na nabrzeżu i 400 jednostkami towarzyszącymi na wodzie. O dziwo, Zatoka Biskajska ciesząca się złą sławą wśród żeglarzy ze względu na kapryśną pogodę, tym razem jakby odpuściła. Aż do przylądka Finisterre nic specjalnego się nie wydarzyło. Gutek był co prawda zmuszony usunąć kilka awarii sprzętu, nie było to jednak nic na tyle skomplikowanego, że uniemożliwiałoby mu dalsze płynięcie. Wszelkie poważniejsze usterki mają zaś zostać usunięte po dotarciu do Cape Town.

Po wyjściu na Ocean Atlantycki Gutek zaczął mieć kłopoty z żaglami, które się rwały, musiał też wdrapywać się na maszt (na stronie internetowej Velux 5 Oceans obejrzeć można video z tej ekwilibrystycznej wyprawy). Polski żeglarz jakoś sobie z tym wszystkim radził. Był nawet dzień kiedy twierdził, że się... nudzi. Ta sielanka skończyła się, kiedy *Operation Racing* przechodził przez centrum niżu, czyli mówiąc prościej, wpadł w burzę z silnymi wiatrami i ulewnym deszczem.

- Wpakowałem się pod chmurę, nic nie było widać, alarm od radaru wyl, że mam tutaj tragedię, Armagedon normalnie, zmęczony jestem na maksa - opowiadał Gutek. - Wyjechałem z tej chmury, przyszedł w końcu wiatr taki, jak miał być, bo kręcił wcześniej jak karuzela, narobiłem się z żaglami, ale w końcu stawiam spinakera. No i jak nie gwizdnie 45 węzłów, fale olbrzymie, 7-8 metrów, jak łódka zaczęła frunąć to mówię sobie: „Aha, a jak ja go teraz zrzucę?” Jechałem 22 węzły równo, jak normalnie F1 na środku Marszałkowskiej pełnym gazem, tylko czekać aż się coś wysypie.

Gutek nie był wyjątkiem, także inni zawodnicy walczyli z awariami i pogodą. Jednak polski żeglarz stał się pierwszym

rannym w tym wyścigu. Po ośmiu dniach żeglugi Gutkowi owinęło się wokół steru jakieś zielsko. W trakcie jego wyciągania, został uderzony śmigłem generatora wiatrowego w przednią część głowy. W pierwszej chwili wypadek wyglądał niezwykle groźnie.

- Krew leciała bardzo mocno. Natychmiast założyłem opatrunek, by zatamować krwawienie. Nawet nie mogłem ocenić rany, ponieważ krew zalewała mi oczy i nic nie widziałem w lusterku. Zażyłem paracetamol i wypilem butelkę soli fizjologicznej zagryzając czekoladą. Bardzo się obawiałem, że nie zdążę się pozbiierać przed utratą świadomości z powodu straty krwi - relacjonował na gorąco.

Na szczęście rany okazały się mniej straszne niż wyglądały. Polski żeglarz, poza krwią, stracił jednak włosy na głowie. Musiał je ściąć, aby porządnie opatrzyć uraz.

Wypadek Gutka zdarzył się w okolicach Wysp Zielonego Przylądka. Kiedy zamykaliśmy ten numer „Naszego MORZA” grupa prowadząca regaty, czyli Gutek i Brad Van Liew (Gutek na drugiej pozycji) mieli już za sobą niemal połowę pierwszego etapu (najdłuższego, bo liczącego 7,5 tysiąca mil morskich) regat. Jeśli uda im się utrzymać takie tempo i nic się nie zdarzy, można się ich spodziewać w Cape Town w drugiej połowie listopada.

Ale to wszystko wróżenie z fusów. Przed żeglarzami znajduje się pas ciszy morskiej rozciągający się w okolicy równika. Tam pogoda może dokonać całkowitego przetasowania. Jeśli wcześniej nie



**Szkolenie medyczne. Gutkowski uczy się szyc rany trenując na świńskiej nodze.**

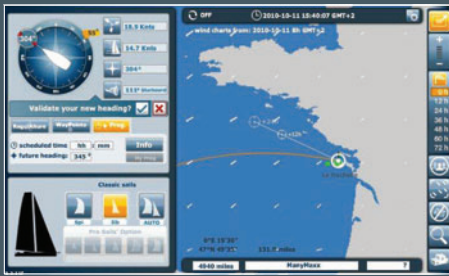
zrobi tego ludzkie zmęczenie, czy awaria sprzętu.

### Siec pięciu oceanów

Podobne emocje, choć bez krwi, towarzyszą także graczom biorącym udział w wirtualnych regatach o nazwie Virtual Regatta, rozgrywanych równoległe do Velux 5 Oceans i na tej samej trasie. Ma się więc wrażenie rywalizacji z zawodnikami w realu. W grze bierze udział 35 tysięcy ludzi z całego świata. Każdy z nich dysponuje swoją łódką, otrzymuje pro-



**Uczestnicy tegorocznej edycji Velux 5 Oceans. Od lewej: Chris Stanmore-Major, Christophe Bullens, Brad Van Liew, Zbigniew Gutkowski i Derek Hatfield.**



Tak wygląda Virtual Regatta.

gnozy pogody i musi podejmować samodzielne decyzje – jak ustawić jacht w stosunku do wiatru, czy jakie postawić żagle. Jeden manewr może zadecydować, że w ciągu kilku chwil można podskoczyć w rankingu o kilka tysięcy miejsc albo spaść na jego szary koniec. Warto się postarać, bo do wygrania jest 10 tysięcy zupełnie nie wirtualnych euro. Kiedy tam zaglądaliśmy ostatni raz, prowadzili Francuzi.

Choć wirtualni gracze nie muszą wspinać się na maszty, a swoimi jednostkami mogą sterować popijając kawę czy jedząc chipsy, to i tak gra potrafi mocno zaabsorbować. Aby utrzymać się na dobrym miejscu trzeba bowiem często sprawdzać pozycję swojej jednostki i korygować jej

ustawienia. A przecież, od czasu do czasu, trzeba położyć się spać, pójść do szkoły czy do pracy.

- Kilka razy na dobę zaglądam na stronę - mówi *roti12*, nastolatek z Gdyni. - Wszystko zależy od przyjętej strategii. Trzeba mocno uważać na prognozy pogody. Najlepsze miejsce jakie osiągnąłem, to wejście do pierwszej czterechsetki, ale bywało że spadałem na miejsce 15 tysięcy ileś tam. Raz nawet wylądowałem na afrykańskim brzegu, ale to przez tętę, który dał mi szlaban na komputer, kiedy dostałem zły stopień w szkole.

Trzeba podkreślić, że oprawa internetowa regat jest imponująca. Nie mogło być inaczej. Oceanicznych regat nie można przecież oglądać na żywo z ustawionych na wodzie trybun. Taką rolę spełnia za to oficjalna strona Velux 5 Oceans (prowadzona także po polsku, adres obok). Można na niej niemal na bieżąco śledzić zmagania zawodników. Są tam umieszczane zarówno informacje pisane, jak i zdjęcia oraz filmy wideo nagrane przez kamery umieszczone na pokładach jachtów. Specjalna mapa pokazuje dokładne położenie jednostek na oceanie. Ist-

nieje także strona regat na Facebooku i polski blog dotyczący startu Gutka w Velux 5 Oceans.

Informacje na ten temat (także ekskluzywne) publikować będziemy w każdym numerze naszej gazety aż do zakończenia regat. „Nasze MORZE” patronuje Gutkowi, a nasze logo, umieszczone na żaglu, towarzyszy mu w regatach. Choć wiem, że wszystko może się wydarzyć, życzymy mu abyśmy w następnym numerze mogli napisać, że do Cape Town dotarł jako pierwszy i prowadzi w drugim etapie.

**Tomasz Falba**

## Zajrzyj tu

Chcesz wiedzieć więcej?  
Zajrzyj na strony internetowe:

**[www.velux5oceans.com](http://www.velux5oceans.com),**  
**[www.polishoceanracing.com.pl](http://www.polishoceanracing.com.pl)**  
i **[www.operonracing.com](http://www.operonracing.com)**.



### Pięć wyczerpujących etapów oceanicznych 2010-2011

- |                          |   |                          |                          |                          |
|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>1</b>                 | <b>2</b>                                  | <b>3</b>                 | <b>4</b>                 | <b>5</b>                 |
| <b>1 ETAP OCEANICZNY</b> | <b>2 ETAP OCEANICZNY</b>                  | <b>3 ETAP OCEANICZNY</b> | <b>4 ETAP OCEANICZNY</b> | <b>5 ETAP OCEANICZNY</b> |
| 7 500 mil morskich       | 7 000 mil morskich                        | 7 400 mil morskich       | 4 000 mil morskich       | 3 600 mil morskich       |
| Start: La Rochelle       | Start: Cape Town                          | Start: Wellington        | Start: Salvador          | Start: Charleston        |
| Francja, 17 październik  | Republika Południowej Afryki, 12 grudzień | Nowa Zelandia, 6 luty    | Brazylia, 10 kwiecień    | USA, 14 maj              |

**Trasa regat  
Velux 5 Oceans.**

Debata o gospodarce morskiej

# Odbijanie od dna

Rynek okrętowy powoli zaczyna wychodzić z dołka, stwierdzili podczas X Forum Gospodarczego w Gdyni fachowcy od gospodarki morskiej. Europa nie zniknie z mapy przemysłu okrętowego, choć nie ma szans na odzyskanie wiodącej pozycji na rynku budowy statków.

W jubileuszowym forum uczestniczyli polscy i zagraniczni eksperci, wybitne postaci świata biznesu, nauki i przemysłu. Odbiło się pięć paneli dyskusyjnych, w tym poświęcony potencjałowi polskiej gospodarki morskiej i jej miejscu w Europie i na świecie.

Według prezydenta Gdyni, Wojciecha Szczurka, upadek wielkich potentatów, jak np. Polskie Linie Oceaniczne, Dalmor, czy Stocznia Gdynia, spowodował brak przekonania, że w ciągu ostatnich dwudziestu lat państwo polskie prowadziło świadomą politykę morską.

- Ale, paradoksalnie, podjęcie dyskusji o tym, że przemysł stoczniowy jest potrzebny, w chwili, gdy upadła Stocznia

Gdynia, ma sens - mówił prezydent Szczurek. - Pomimo bardzo złożonej sytuacji w branży stoczniowej, warto podejmować debatę o obszarach, które mogą stworzyć szansę dla polskiego przemysłu stoczniowego. Bo nawet w najtrudniejszej sytuacji może pojawić się światełko w tunelu i można z niego budować sukces. Wierzę, że w nowej formule, w zmienionych warunkach, przemysł stoczniowy dla Gdyni i dla Polski może być bardzo ważną gałęzią gospodarki.

O tym, jak trudna będzie walka europejskiego przemysłu stoczniowego z azjatyckimi potentatami, mówił Reinhard Lützen, sekretarz generalny Community of European Shipyards Associations, zrzeszającego europejskie stocznie. Tłumaczył, że ostatnie lata należały do Azjatów, tamtejsze stocznie i ich pracownicy mają coraz wyższe kompetencje, przejęli większość rynku i już go nie oddadzą.

Według Niclasa Martenssona konieczne jest zintensyfikowanie działań miast i regionów nadmorskich w ich autopromocji.

**Piotr Soyka:**  
- Stocznie powinny w swoich strategiach rozwoju uwzględnić przede wszystkim produkcję statków tzw. niszowych oraz zwiększyć liczbę remontów.

Europa jednak wciąż pozostaje wiodącym regionem finansowania sektora okrętowego i nadal dominuje w światowej żegludze.

- W najbliższym czasie możemy się spodziewać prób wejścia firm azjatyckich na rynek żeglugowy, zatem powinniśmy podjąć działania, aby go utrzymać - mówił Reinhard Lützen. - Mamy powody do optymizmu. Zaczyna się nowa era. Budownictwo okrętowe ma obecnie jeden cel - jak najtańszy transport światowy. Coraz większy nacisk będzie jednak kładziony na jakość, powiązaną z oszczędnością paliwa i ochroną środowiska. Do rozwoju tych technologii potrzebny jest kapitał. Obecnie połowa zamówień na rynku stoczniowym generowana jest w Europie, a więc ów kapitał posiadamy.

## Mekka armatorów

Opinię sekretarza generalnego CESA uzupełnił Piotr Soyka, prezes Forum Okrętowego i szef Rady Nadzorczej Gdańskiej Stoczni Remontowej.

- My w tym przemyśle musimy patrzeć optymistycznie, musimy myśleć o przyszłości naszych firm, o tym, że lu-



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Czesław Romanowski

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Sławomir Kalicki:**  
- Można z optymizmem patrzeć w przyszłość.

dzie u nas zatrudnieni nie tracą pracy, przeciwnie - zyskają większe zarobki. Gospodarka morska generuje około 12 proc. światowego PKB. To jest miejsce, w którym możemy się znaleźć, szukać swego pola.

Prezes Soyka tłumaczył dalej, że optymistyczną informacją dla naszego

przemysłu stoczniowego jest to, iż Europa jest mekką armatorów. Łącznie 41,6 procent tonażu światowego należy do armatorów europejskich, co daje pole działania dla tutejszych stoczni.

Jak mówił, stocznie europejskie działające w sposób rynkowy nie są w stanie konkurować z Azją w produkcji typowego tonażu, związanego z przewozem towarów, ponieważ stocznie Dalekiego Wschodu subwencjonowane są przez budżety owych państw.

- W związku z tym Polska i Europa muszą konkurować na rynku dostarczającym statki, obiekty dla energii odnawialnej, turystyki morskiej oraz inne usługi o większej wartości dodanej - wyjaśniał Piotr Soyka. - Los wielu stoczni europejskich, które nie umiały znaleźć się w nowej sytuacji, podzieliły polskie stocznie produkcyjne w Gdyni i Szczecinie.

Jego zdaniem, kryzys przetrwały stocznie i firmy, które z jednej strony działały w niszach rynkowych, a z drugiej ściśle współpracowały z dobrze prosperującymi stoczniami europejskimi (np. w zakresie podwykonawstwa, budowy kadłubów i montażu wyposażenia).

Przykładem takiej firmy jest Stocznia Północna w Gdańsku, która buduje w pełni wyposażone statki pomocnicze do obsługi platform wiertniczych i promy pasażersko-samochodowe napędzane gazem. Według prezesa, dla rozwijania się sektora stoczniowego niezbędne jest zwiększenie współpracy z armatorami z Europy, a szczególnie ze Skandynawii, zagospodarowanie majątku po dwóch upadłych stoczniach, szczególnie tej w Szczecinie, zajmowanie kolejnych nisz i zwiększanie współpracy między polskimi stoczniami. Stocznie powinny w swoich strategiach rozwoju uwzględniać przede wszystkim produkcję statków tzw. niszowych oraz zwiększenie liczby remontów.

- W Europie przy tylu armatorach, przy silnych portach i tylu zawinięciach, statki do remontu zawsze będą - powiedział.

**Bogdan Gutkowski przekonywał, iż szansą dla polskiego przemysłu stoczniowego jest zarówno zapotrzebowanie na konstrukcje wiatrowe, jak i na jednostki do ich montowania.**

Fot. Czesław Romanowski



Fot. Czesław Romanowski

**Jerzy Czuczman:** - Rodzimy przemysł stoczniowy stoi mocno na gruncie ekonomicznym.

Jego zdaniem, przyszłością dla przemysłu okrętowego jest również produkcja pływających konstrukcji stalowych oraz remonty i przebudowy wysoko zaawansowanych technologicznie obiektów. Przedsiębiorstwa przemysłu okrętowego powinny uwzględniać w swoich strategiach rozwojowych przebudowę i budowę wież wiatrowych, budowę morskich elektrowni wiatrowych oraz współpracę ze stoczniami zachodnioeuropejskimi, zwłaszcza skandynawskimi, w podwykonawstwie konstrukcji stalowych i budowie kadłubów. Ważna jest także współpraca polskich stoczni przy realizacji dużych zamówień, np. na budowę statków wycieczkowych i platform wiertniczych.

### Konieczność inwestycji

Arkadiusz Aszyk, dyrektor ds. restrukturyzacji Stoczni Gdańsk uważa, że konkurencyjność polskich stoczni polega na bardzo elastycznym podejściu do armatorów i innych partnerów biznesowych. Jego zdaniem, powinna się także przejawiać we wzroście efektywności i poprzez inwestycje w nowe maszyny. W tym celu, mówił, Stocznia Gdańsk SA montuje najnowocześniejsze w świecie maszyny i urządzenia do budowy statków, o wartości kilkudziesięciu milionów złotych. - Polskie stocznie nie wdziały inwestycji od 30 lat - podkreślał.

Jedną z dziedzin, w której przedsiębiorcy związani z gospodarką morską pokładają wielkie nadzieje, jest morska energetyka wiatrowa. Bogdan Gutkowski, prezes Polskiego Towarzystwa Energetyki Wiatrowej, przekonywał, że to jeden z najszybciej rozwijających się sektorów energetyki w Europie.

- Dekada od 2011 do 2020 będzie dekadą rozwoju energetyki wiatrowej - mówił prezes Gutkowski. - W Europie energetyka morska rozwinęła się do tej pory w pięciu krajach: Anglii, Irlandii, Holandii, Danii, Szwecji. Za chwilę dołączy Niemcy.

Szansę dla polskiego przemysłu stoczniowego stanowi według niego, zarówno zapotrzebowanie na konstrukcje wiatrowe, jak i jednostki do ich montowania.

- Ocenia się, że będzie ich potrzeba około dwudziestu - wyliczał Bogdan Gutkowski. - Jedna taka jednostka kosztuje między 100 a 200 milionów euro.

Jak mówił, skorzystać mogą również porty, które będą świadczyły usługi portowo-magazynowe dla tej gałęzi przemysłu. Oblicza się, że nasz kraj ma około 2 tys. kilometrów kwadratowych przestrzeni morskiej, na której mogłyby być zamontowane turbiny wiatrowe. Na rzecz całego sektora mogłoby pracować od 6 do 9 tysięcy ludzi.

Jerzy Czuczman, dyrektor biura Forum Okrętowego, w podsumowaniu panelu morskiego mówił, że widać, iż przemysł stoczniowy stoi mocno na gruncie ekonomicznym, a firmy, które przetrwały kryzys, potrafią same dzielnie sobie radzić, nawet w trudnej sytuacji spowolnienia.

Także Sławomir Kalicki, prezes Inter Marine podkreślał, że można z optymizmem patrzeć w przyszłość. Według niego, wszyscy mają chyba świadomość, że na tradycyjny przemysł stoczniowy, czyli budowanie z wielu ton stali wielkich statków, nie ma dziś miejsca. Dziś przemysł stoczniowy, w którym Polska powinna szukać swojej drogi, to budowanie jednostek o wysokim zaawansowaniu technologicznym, konstrukcji pływających, obiektów off-shore.

- W przemyśle remontowym widać ożywienie. Na budowę nowych jednostek musimy jednak jeszcze trochę poczekać - podsumował prezes Kalicki.

### Morska turystyka

Sprawy morskie poruszano także na panelu zatytułowanym „Przemysł czasu wolnego”. Traktował o żegludze promo-

wej i wycieczkowej. Szkoda, że nie poświęcono tym branżom więcej czasu, temat został jedynie zasygnalizowany. Nie znalazło się np. miejsce dla tematyki morskiego sektora coraz bardziej popularnej na świecie turystyki przemysłowej. W tematyce żegludgi wycieczkowej, postawiono pytanie: jak zwiększyć udział regionu w bałtyckim rynku cruisingowym? Tymczasem, w przypadku Trójmiasta, a szczególnie Gdyni, bardziej aktualnym i ważnym byłoby: jak zahamować lub odwrócić tendencję spadku dynamiki wzrostu udziału regionu na tle bałtyckiego rynku cruisingowego? Jak wskazywaliśmy w „Naszym MORZU” pod koniec 2009 roku, coraz więcej najatrakcyjniejszych statków, premierowych i rekordowych zawinąć bałtyckich omija polskie porty. Niestety, nie padły na panelu turystycznym ważne pytania dotyczące przyszłości polskich portów, zwłaszcza Gdyni, na bałtyckiej mapie cruisingowej.

Bo Nylandsted Larsen, dyrektor Cruise Baltic i International Marketing of Ore-sund, zwracał uwagę na fakt, iż niezależnie od wzrostu całego rynku bałtyckiego czy poszczególnych ośrodków, ważne jest przede wszystkim podjęcie działań w kierunku skłonienia turystów ze statków wycieczkowych do pozostawiania większej ilości pieniędzy w portach i regionach destynacji cruisingowych. Twierdził, że przynajmniej w najbliższej przyszłości, w tym właśnie leży większy potencjał biznesowy niż w statystycznym dalszym wzroście rynku bałtyckiego żegludgi wycieczkowej.

Niclas Martensson, dyrektor linii Gdynia-Karlskrona Stena Line zwrócił z kolei uwagę na konieczność zintensyfikowania działań miast i regionów nadmorskich w ich autopromocji jako przeznaczenia linii promowych i cruisingowych.

Z prezentacji ściślej związanych z żegludką promową i wycieczkową odnotować też warto wystąpienie Ryszarda Toczy, naczelnika Biura Rozwoju Miasta Gdyni, koordynatora projektu Interface, któ-



**Reinhard Lücken: - Budownictwo okrętowe ma obecnie jeden cel - jak najtańszy transport światowy.**

ry przedstawił działania w Gdyni i Trójmieście prowadzące do poprawy obsługi pasażerów promów w mieście, szczególnie w kontekście rozwiązań komunikacyjnych.

**Czesław Romanowski  
Piotr B. Stareńczak**



**Jak twierdzi Arkadiusz Aszyk, konkurencyjność polskich stoczni przejawia się w elastycznym podejściu do armatorów i innych partnerów biznesowych.**



Wśród słuchaczy była także wiceminister Anna Wypych-Namietko.

*Morze nasze i nie nasze*

# Polacy narodem morskim?

Wykładów o polskim wywiadzie morskim, czy naszych związkach z Morzem Czarnym z jednej oraz o filmowych ikonach Wybrzeża i morzu w powojennych piosenkach z drugiej strony, można było posłuchać na konferencji „Morze nasze i nie nasze”. Konferencja odbyła się w Muzeum Miasta Gdyni w ramach III Forum Europa Nostra.

- Nie chcieliśmy robić sesji tylko dla fachowców, ale dotrzeć do szerszego kręgu odbiorców, w tym do młodzieży, w wykładach brali udział m.in. gimnazjaliści czy studenci z Instytutu Morskiego - wyjaśnił organizator konferencji, prof. Tadeusz Stegner z Uniwersytetu Gdańskiego. - Bo o morzu można mówić nie tylko przez pryzmat zamkniętych stoczni, nie tylko przez pryzmat gospodarki, ale i inaczej, może być ono widziane z różnych perspektyw. I mam nadzieję, że prelegenci tego dowiedli.

## Zimna woda na zdrowie

Referaty, zgodnie z zapowiedzią profesora Stegnera, omawiały więc sprawy rzadko poruszane. I tak np. prof. Andrzej Gąsiorowski opowiedział o działaniach polskiego wywiadu morskiego w latach 1935-1945 i trudnościach pojawiających się przy badaniu tego tematu. Z kolei dr Andrzej Drzewiecki poddał krytyce pojęcie „dominium Maris Baltici” („władztwo



Morza Bałtyckiego”) starając się udowodnić, że za tym hasłem niewiele się w polskiej polityce kryło.

Ale nie tylko o tematach militarnych rozprawiano podczas gdyńskiej konferencji. Prof. Eugeniusz Koko zaskoczył zebranych referatem, w którym pokazał, że tak popularne wśród współczesnych Polaków wakacyjne wyjazdy do Chorwacji nie rozpoczęły się wcale w XX wieku, ich tradycja jest o co najmniej sto lat starsza. W wieku XIX nad Adriatyk chętnie wyjeżdżali polscy ziemianie, artyści i pisarze. O polskich związkach z innym morzem, Morzem Czarnym – opowiedział natomiast prof. Tadeusz Stegner.

Wielkie zaciekawienie słuchaczy wzbudziło wystąpienie prof. Małgorzaty Omilanowskiej, która mówiła o początkach kąpielisk morskich w Europie okraszając swoją prezentację licznymi ilustracjami. Jej referat spotkał się także z żywą reakcją obecnej na konferencji wiceminister infrastruktury Anny Wypych-Namiotko, odpowiedzialnej w naszym kraju za gospodarkę morską, która przyznała się zebranym, że regularnie kąpie się w zimnej wodzie i potwierdza jej lecznicze zalety.

### Morski przemysł

Nietypowo do morza podszedł prof. Jerzy Kochanowski, który zreferował strategię czarnorynkowe w polskich miastach portowych w latach 1945-1989, czyli pokazał jak w PRL-u marynarze zajmowali się przemysłem towarów z Zachodu. Rów-

nie wyjątkowe okazało się wystąpienie prof. Jolanty Maćkiewicz, która szukała odpowiedzi na pytanie, czy w świetle danych językowych Polacy są narodem morskim.

- Niestety - podsumowała pani profesor. - Odpowiedź na tak postawione pytanie brzmi: nie. W języku polskim próżno szukać słów o pierwotnym morskim znaczeniu. Polskie słownictwo morskie oparte jest na zapożyczeniach, albo ma łądowy rodowód.

Mocną stroną konferencji były referaty historyczne. Badacze z kilku ośrodków naukowych – Gdyni, Gdańska, Warszawy, Słupska i Torunia – przedstawili kilkudziesięciu zebranym słuchaczom, panoramę najnowszych ustaleń dotyczących szeroko rozumianych polskich związków z morzem. Nie stronili przy tym od artykułowania własnych poglądów. Na przykład prof. Jerzy Przybylski przedstawił plany rozwoju polskiej floty wojennej formułowane od 1918 roku po czasy współczesne, nie zostawiając na nich suchej nitki. Wystąpienia budziły żywe reakcje publiczności.

### Rozwijanie skrzydeł

Gdynia, czyli „miasto z morza i marzeń”, była przystanią dla kilkuset polskich Żydów, którzy we wspomnieniach przytoczonych przez dr Jarosława Drozda z Uniwersytetu Gdańskiego, przedstawiali to miasto jako niemalże ziemię obiecaną. Pomorze oferowało im okazję do rozwinięcia skrzydeł. Jeden z nich wspominał,



**Jak wyliczył dr Krzysztof Kornacki, sopockie moło i Grand Hotel są najczęście filmowanymi elementami naszego Wybrzeża.**

iż bliskość portu pozwalała na oglądanie przedstawicieli mnogości kultur przechadzających się po mieście, co szczególnie dla młodego człowieka, było niezwykle ekscytujące. Niestety, jak mówił dr Drozd, w latach 30. ubiegłego wieku również Gdynia stała się widownią antysemitycznych marszów rodzimych narodowców. Prowadzony był również bojkot żydowskich sklepów, a napisy: „Nie kupuj u żyda” nie należały do rzadkości.

Ocalali z holokaustu Żydzi wyjeżdżali po wojnie z Polski nie tylko legalnie. Jak w referacie o ucieczkach Polaków do Szwecji w latach 1945-1980 mówił dr Arnold Kłoncewicz z Uniwersytetu Gdańskiego, po pogromie kieleckim Żydzi w obawie o własne życie wybierali nielegalną drogą morską do Szwecji. Im oraz Polakom, którzy z powodów politycznych czy z braku perspektyw uciekali z komunistycznego kraju, pomagali marynarze

**Wielu referatom przysłuchiwała się młodzież gimnazjalna.**



obcych jednostek. Niektórzy płacili za to kilkuletnim pobytom w PRL-owskich więzieniach. Dr Kłonczyński ocenia liczbę bezpośrednich uciekinierów z PRL na kilka tysięcy osób.

## Elementy filmowe

Morze i Wybrzeże stanowiły tło akcji lub nawet „grały” jedną z głównych ról w wielu filmach. Dr Krzysztof Kornacki z Uniwersytetu Gdańskiego wymienia wybrzeżowe ikony występujące w filmach: sopockie molo i Grand Hotel, gdańskie Główne Miasto, Stocznia Gdańska, oba transatlantyki *Batory* i *Stefan Batory* oraz orłowski klif.

- Grand Hotel i molo były najczęściej filmowanym elementem wybrzeża. Były symbolem luksusu, najczęściej miały złe konotacje - mówił dr Kornacki. - Z kolei nasze transatlantyki miały, szczególnie w latach 70. ubiegłego wieku, symbolizować łatwość i luksus, nasze otwarcie na świat.

Morze dostrzegli już reżyserzy przedwojenni. Jednak, jak tłumaczył mgr Piotr Kurpiewski, kino miało wówczas zdecydowanie mniejsze znaczenie propagandowe niż np. prasa i nie było traktowane poważnie, dlatego w dwudziestolecu



Fot. Czesław Romanowski

- O morzu można mówić inaczej - przekonywał prof. Tadeusz Stegner.

międzywojennym nakręcono jedynie 20 tytułów mających związek z morzem, z czego do naszych czasów zachowała się połowa.

- Najważniejszym filmem o tej tematyce jest „Rapsodia Bałtyku” Leonarda Buczkowskiego, reżysera, który po wojnie zrobił m.in. „Orła” - mówił Piotr Kurpiewski. - To jedyny polski film, którego akcja toczy się w Gdyni, mieście będą-

cym wizytówką rozwijającego się prężnie młodego państwa. Bohaterami są żołnierze Polskiej Marynarki Wojennej. Zdjęcia gdyńskiego portu miały pokazać, jak szybko i sprawnie Polacy uporali się z budową owego okna na świat.

## Muzyczne okno na świat

Po tematykę morską sięgali również muzycy i kompozytorzy. Pieśni o morzu śpiewane były w nadmorskim Kołobrzegu podczas cyklicznego Festiwalu Piosenki Żołnierskiej, będącego tubą propagandową ówczesnej władzy. Ale, jak podkreślał mgr Piotr Małecki, o polskim morzu śpiewano nie tylko patetycznie, ale też bardziej zwyczajnie. - Najbardziej znaną piosenką o morzu jest bez wątpienia „10 w skali Beauforta” zespołu Krzysztofa Klenczona „Trzy Korony” - mówił Piotr Małecki. - Wcześniej, macierzysta grupa Klenczona, czyli Czerwone Gitary śpiewały o „Historii jednej znajomości”, której akcja również dzieje się nad morzem.

Podobnie jak dla wielu mieszkańców nadmorskich miejscowości, tak i dla innego muzyka zespołu, Jerzego Kosseli, Gdynia była oknem na świat, a dzięki płytom przywożonym przez rodziców on i jego koledzy mogli niemal na bieżąco poznawać to, co w latach 60. ubiegłego wieku działo się w światowym rocku.

**Tomasz Falba**  
**Czesław Romanowski**

Fot. Czesław Romanowski



**Dr Jarosław Drozd**  
opowiadał o żydowskich  
mieszkańcach Gdyni.

# Po pierwsze:

# nie szkodzić

**- Rok temu przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdynia podpisali umowę na dofinansowanie z funduszy unijnych jednej z najważniejszych inwestycji portowych, czyli przebudowy Kanału Portowego w gdyńskim porcie...**

- Tak, były to środki z Funduszu Spójności, Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, działanie 7.2., czyli środki przeznaczone na rozwój transportu morskiego. W wypadku tego projektu istotne znaczenie miał fakt, że nasz port mieści się w VI Korytarzu Transportowym sieci unijnej, że inwestycja ma zwiększyć możliwości przeładunkowe, a przede wszystkim umożliwić wykorzystywanie większych statków, dzięki czemu ma wywierać pozytywny wpływ na środowisko.

Transport morski generalnie w UE postrzegany jako przyjazny środowisku (stąd jego rozwój, w tym poprzez wprowadzanie i wykorzystywanie większych statków), jest traktowany jako jedno z istotnych działań na rzecz środowiska naturalnego. Do nas, przy przygotowaniu tego projektu, należało wykazanie, że służy on realizacji celów zawartych w poszczególnych, strategicznych dokumentach unijnych i krajowych. Projekt przebudowy Kanału Portowego jest ważny z tego względu, że umożliwia wykorzystywanie większych statków o większym zanurzeniu. Zarówno w transporcie kontenerów, jak i ładunków masowych, trend jest taki, że wprowadzane są jednostki o coraz większej pojemności, wymagające większego zanurzenia.

W naszym wypadku najgłębszym nabrzeżem było Nabrzeże Francuskie – drobnicowe, przeznaczone do obsługi konwencjonalnej drobnicy – miało dwaście i pół metra głębokości. W tej zaś chwili, przy Nabrzeżu Holenderskim, masowym, mamy głębokość trzysta i pół metra. I już wykonanie części robót

o funduszach unijnych wspierających rozwój Portu Gdynia oraz o tym, czy zmieniać strukturę własnościową portów, z Walerym Tankiewiczem, dyrektorem ds. infrastruktury i zarządzania majątkiem, wiceprezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA rozmawia Czesław Romanowski

czerpalnych w ramach tej inwestycji umożliwiło terminalowi masowemu pozyskanie do obsługi dużych ładunków węgla w imporcie, transportowanego statkami o zanurzeniu trzynastu metrów. W tej chwili kończymy pogłębianie i umacnianie Nabrzeża Helskiego – kontenerowego – przy głębokości technicznej nabrzeża 13,2 m, będzie tam możliwość obsługi kontenerowców o zanurzeniu do 12,7 metrów.

**- To nie jedyny projekt w gdyńskim porcie, który ma być realizowany przy pomocy środków unijnych...**

- Takich projektów mamy w sumie pięć. Jednym z równie ważnych jest projekt zagospodarowania rejonu Nabrzeża Bułgarskiego, w ramach którego po drugiej stronie basenu od terminalu BCT, powstanie około 350 metrów nabrzeża, które zostanie pogłębione do trzynastu i pół metra. Basen przy tym nabrzeżu będzie można w przyszłości pogłębić o kolejne dwa metry, czym otwieramy sobie perspektywę przyjmowania jeszcze większych jednostek. Jeżeli oczywiście taka będzie potrzeba rynku, a na razie wszystko wskazuje, że tendencja wprowadzania większych statków się utrzyma. Kolejne projekty to rozbudowa infrastruktury do obsługi statków ro-ro, budowa infrastruktury centrum logistycznego oraz przebudowa dostępu drogowego do wschodniej części portu.

**- Niedawno w Gdańsku odbyła się konferencja na temat modeli zarządzania portami morskimi w Polsce i Europie (pisaliśmy o niej w poprzednim numerze „Naszego MORZA” - red.). Jednym z jej głównych punktów była dyskusja na temat ewentualnej komunalizacji polskich portów, zwiększenia w nich udziału samorządów. Pan i prezesi portów w Gdańsku i Szczecinie-Świnoujściu byliście przeciw zmianie obecnego modelu. Powiedział pan: po pierwsze – nie szkodzić. Czego się panowie obawiacie?**

- Nie określiłbym tego obawą. Pytanie, czy to spowoduje jakąś istotną zmianę na lepsze? Ale zacznę od czegoś innego – na Wybrzeżu mówimy zazwyczaj, że Warszawa nie widzi, nie czuje morza, nie docenia...

**- Pan neguje tę opinię?**

- Nie. Mało tego, twierdzą, że jest to w pewnym sensie oczywiste, tak będzie zawsze – Polska zawsze będzie krajem ładowym. Gospodarka naszego kraju zlo-

kalizowana jest na południu. Na marginesie - jaki jest sens przeladowywania kontenera z Chin w Hamburgu na statek, po czym przywożenie go do Gdyni i do Gdańska, wyładunku, załadunku na samochód i wiezienie kilkaset kilometrów na południe Polski? Nie ma przecież żadnych ograniczeń w transporcie kolejowym, czy drogowym z Rotterdamu, Hamburga i innych niemieckich portów. Czasami dziwię się, że kontenery zza oceanu w ogóle płyną przez polskie porty.

Ale wracając do głównego wątku – z punktu widzenia skali, problem autostrad, kolei dla każdego rządu jest problemem dużo ważniejszym, problemem całego kraju, bo w grę wchodzi setki tysięcy miejsc pracy i niemal wszyscy są takim transportem i jego sprawnością zainteresowani. A morze obchodzi tylko tych, którzy tutaj żyją. W związku z tym należy zadać sobie pytanie, czy w sytuacji, gdy zmaleje udział własnościowy Skarbu Państwa w zarządach portów, zainteresowanie państwa sprawami gospodarki morskiej, albo szanse zwiększenia takiego zainteresowania w przyszłości nie zmniejszą się jeszcze bardziej?

**- Jeżeli owo zainteresowanie i tak jest niewielkie, to nie powinno przynieść wielkiej szkody...**

- Jest niewielkie, a trzeba robić wszystko, żeby było jak największe. Jeżeli będziemy „wycinać” Warszawę z tych tematów, przestaną być one w Warszawie w ogóle widoczne. A przecież jakieś wsparcie państwa jest potrzebne. Nie twierdzą przy tym, że tak będzie – tak może być.

Druga sprawa – właścicielem wszystkich portów jest Ministerstwo Skarbu, które i tu się można zgodzić, nie wykorzystuje wystarczająco wynikających z tego faktu narzędzi wpływania na relacje między poszczególnymi portami. Takim narzędziem jest chociażby zatwierdzanie przez jeden podmiot, jakim jest ministerstwo, strategii rozwoju poszczególnych portów. Na tym poziomie państwo może realizować swoją politykę, koordynować strategiczne działania poszczególnych zarządów portów. Ale to narzędzie istnieje - można go użyć. A gdy będziemy mieli różne województwa, cztery różne gminy, różne grupy interesów i różne rządzące ugrupowania polityczne, a jeszcze mocno ograniczony, do jednej trzeciej, udział Warszawy, to owo narzędzie może zostać w ogóle zlikwidowane.

To są argumenty przeciw ograniczeniu roli Skarbu Państwa w portach. Ale są

też argumenty za: w końcu władzom lokalnym mocniej leży na sercu rozwój portów, Gdynia i Gdańsk leżą w jednym województwie i zapewne taka koordynacja mogłaby być prowadzona. Czy zwiększenie z dwóch do trzech (państwo, gmina plus województwo) podmiotów, które będą decydowały o obsadzie stanowisk w zarządach portów spowoduje polepszenie „jakości” tych zarządów – śmiem wątpić.

**- A przykład gdańskiego Portu Lotniczego, w którym właśnie taki trójpodział doskonale funkcjonuje, nie przekonuje pana do tego modelu?**

- To dobry przykład. Ale mam poważną wątpliwość, czy port osiągnął swój sukces akurat dzięki zmianie stosunków właścicielskich. Nie upieram się, widzę potencjalne minusy i plusy. Według mnie nie najważniejszy jest mechanizm, tylko sposób jego wykorzystania. Postawą jest chęć właściciela i określanie przez niego konkretnej strategii działania. Kluczowym elementem sukcesu jest zapewnienie ciągłości w zarządzaniu. Być może to był zresztą klucz do sukcesu Portu Lotniczego Rębiechowo. Bo śmieszne jest, gdy ktoś wpada do firmy na rok, półtora czy na dwa lata i zaczyna mówić o efektach. Dwa lata to czas przygotowania do budowy poważnej inwestycji. Przedtem trzeba tyle samo, by ją wymyślić, przeanalizować i sformatować. Następnie potrzebne są kolejne dwa lata na budowę. W zarządzaniu infrastrukturą portową, lotniskową czy kolejową kadencja zarządu nie powinna być krótsza niż pięć lat, a trzy kadencje powinny być regułą, przy założeniu oczywiście, że nie ma merytorycznych podstaw do wprowadzania zmian, a zarządzający działają efektywnie.

**- Ale właśnie państwo, czyli aktualny rząd często robi sobie z portów polityczny łup. Podobnie zresztą jak w poprzednich latach z zarządów stoczni.**

- Przecież samorząd, zwłaszcza wojewódzki, rządzi się podobnymi zasadami: są partie, są koalicje, są interesy. Przykład portu lotniczego był bardzo dobry, bo tam istniała kontynuacja zarządzania. Ale mechanizm wcale jej nie gwarantuje – równie dobrze mogło tam dojść do kilkukrotnej wymiany zarządów i sukcesu by nie osiągnięto. Bo tym samym narzędziem, w zależności od tego, w jaki sposób się go użyje, można i zaszkodzić, i uleczyć.

## PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO W PORCIE GDYNIA

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze Środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, na podstawie podpisanej w dniu 30 listopada 2009 roku umowy o dofinansowanie nr POIS.07.02.00-00-004/09-00, w ramach działania 7.2. Rozwój Transportu Morskiego, w priorytecie VII Transport Przyjazny Środowisku.

**Beneficjent:** Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

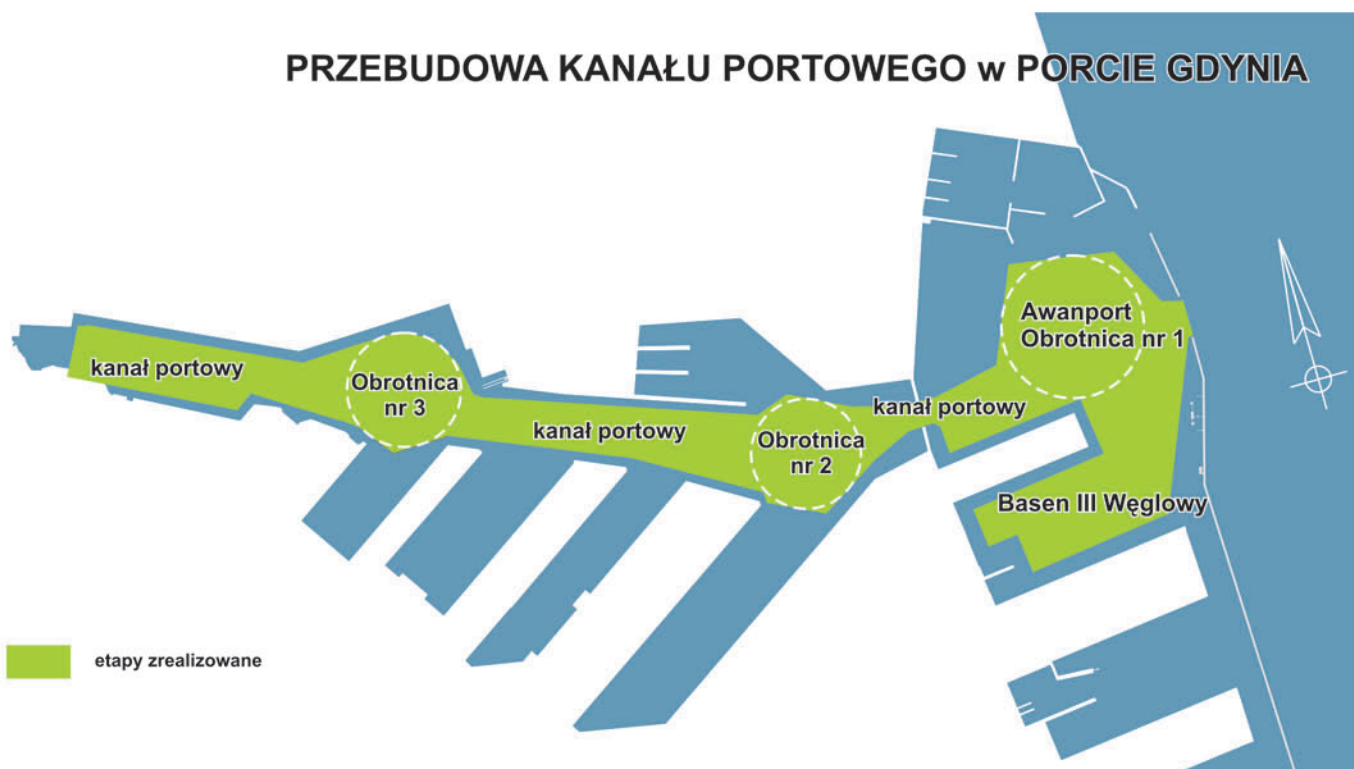
**Wartość projektu:** 95.277.412,26 PLN

**Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej:** 53.726.362,96 PLN

**Cel i zakres projektu:** Zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków oraz poprawa warunków nawigacyjnych w Porcie Gdynia, dzięki przebudowie kanału portowego poprzez jego pogłębienie do docelowej głębokości -13,5 m. Inwestycja obejmuje również pogłębienie obrotnic portowych oraz powiększenie średnicy dwóch z nich. Ponadto przebudowane zostanie nabrzeże Ostrogi Pilotowej, w wyniku czego szerokość wejścia wewnętrznego na głębokości maksymalnej -13,5 m będzie wynosiła 98 m, co pozwoli na bezpieczną obsługę manewrową statków o większej szerokości. W wyniku realizacji inwestycji zostanie zmodernizowanych 6 portowych nabrzeży.

**Okres realizacji prac:** marzec 2008 - grudzień 2010.

### PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO W PORCIE GDYNIA



Więcej informacji o projekcie: <http://www.port.gdynia.pl/kanal/>  
Więcej informacji o POliŚ : <http://www.pois.gov.pl/>

## Nowa atrakcja Gdyni

## Historyczny finał

Już za rok pierwsi zwiedzający wejdą do nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Ruszyła realizacja drugiego etapu budowy obiektu, który stał niewykończony przez kilka ostatnich lat.

W magazynach gdyńskiego MMW znajdują się tysiące bezcennych pamiątek związanych z historią polskiej floty wojennej. Niestety, większość z nich, przede wszystkim z powodu braku miejsca na ekspozycję, nigdy nie była pokazywana publicznie. Do celów wystawieniowych placówka wykorzystuje okręt-muzeum *Błyskawicę* (to zaledwie 170 metrów kwadratowych powierzchni), niektóre eksponaty można obejrzeć także na wystawie plenerowej i wyjazdowych wystawach krążących po Polsce. To niewiele, a w każdym razie za mało, aby zadowolić miłośników dziejów polskiego oręża morskiego.

Co prawda w 2001 roku rozpoczęła się w centrum Gdyni budowa nowego gmachu muzeum, jednak po zamknięciu stanu surowego, w 2006 roku, inwestycja stanęła. Zabrakło pieniędzy na wykończenie budynku. Ten pierwszy etap

budowy kosztował 10 milionów złotych i został sfinansowany głównie z datków społeczeństwa, przy wsparciu sponsorów. Na dokończenie inwestycji potrzeba było jeszcze drugie tyle złotych.

Szefostwo placówki, pod kierownictwem jej dyrektora, kmdr. por. dr Sławomira Kudeli, przez cztery lata zabiegało o pieniądze na realizację drugiego etapu. W końcu się udało. Potrzebną kwotę zdecydowało się przekazać placówce Ministerstwo Obrony Narodowej. 1 października została podpisana umowa na 8 milionów złotych. Kolejne 4 miliony Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni otrzyma w przyszłym roku. Dodatkowo stara się także o fundusze z Unii Europejskiej.

Dofinansowanie oznacza, że dokładnie 20 października 2011 roku, jak przewiduje kontrakt z wykonawcą, firmą Extra-

bau z Gdańska, obiekt zostanie oddany w użytkowanie. Zaraz potem odbędzie się jego urządzenie, a następnie uroczyste otwarcie dla zwiedzających.

- Termin jest niezagrożony. Nie ma żadnego powodu, aby nie został dotrzymany - mówi Romuald Adamski, menadżer kontraktu z firmy Extrabau. - Zdajemy sobie sprawę, co budujemy, ale trzeba też przyznać, że nie jest to jakaś specjalnie skomplikowana inwestycja.



Na placu budowy pracują już pierwsi robotnicy.



Parter nowego gmachu.



Na piętrze.



Sala multimedialna.

Budynek Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni z zewnątrz.

Pieniądze przekazane przez MON umożliwią skupienie instytucji, dotąd rozproszonych w różnych częściach miasta, w jednym miejscu. W gmachu znajdują się więc, poza ekspozycjami, magazyny, pracownie konserwatorskie, biblioteka i część administracyjna. Zwiększy się także stan etatowy pracowników. Teraz jest ich w muzeum dwudziestu, docelowo ma ich być dwa razy tyle. Dzięki temu placówka będzie mogła prowadzić aktywniejszą i rozleglejszą niż do tej pory działalność.

Nowy gmach Muzeum Marynarki Wojennej ma być nowoczesnym, interaktywnym obiektem, wzorującym się na najlepszych muzeach morskich w Europie. Dzięki uprzejmości dyrektora Kudeli mogliśmy zwiedzić plac budowy, na którym pojawili się już pierwsi robotnicy.

Do MMW wchodzić się będzie od strony Bulwaru Nadmorskiego. Obok wejścia podziwiać będzie można jacht *Bosman II*, jedną z bardziej zasłużonych dla wychowania żeglarskiego marynarzy w Polsce jednostek. Na parterze prezentowane będą wystawy czasowe i okolicznościowe. Znajdzie się tu także sala multimedialna na 120 miejsc. Z głównego holu będzie się można dostać schodami na piętro, gdzie ma być eksponowana wystawa stała, poświęcona dziejom Marynarki Wojennej. Stamtąd windą pojechać będzie można do umieszczonej na szczycie budynku kawiarni i tarasu z widokiem na morze. A specjalnym przejściem przypominającym trap, przechodzić się będzie do punktu widokowego i wystawy plenerowej. Po drodze podziwiać będzie można kuter pościgowy *Batory*, najstarszy okręt RP i jedyny, który brał czynny udział w wojnie obronnej 1939 roku, a zachował się do dzisiaj (w akcję jego ratowania była zaangażowana także nasza gazeta). Wystawa plenerowa, prezentująca uzbrojenie polskiej floty wojennej, zostanie odnowiona i zmodernizowana.

W sumie, w gmachu liczącym około 5 tys. metrów kwadratowych, 3,5 tys. zajmować będzie ekspozycja. Wydaje się, że to niewiele, ale i tak w porównaniu z dotychczasowymi 170 metrami kwadratowymi na *Błyskawicy*, jest to skok o dwadzieścia razy! Dodajmy, że na legendarnym niszcycielu, cumującym nieopodal muzeum, pozostanie wystawa poświęcona wyłącznie dziejom tego okrętu.

- Cieszę się, że udało się w końcu zdobyć pieniądze - mówi kmdr. Kudela. - Proszę mi uwierzyć, że odgłosy dochodzące z placu budowy brzmią w moich uszach jak najpiękniejsza muzyka.



Kmdr por. dr Sławomir Kudela (z lewej) i kierujący budową Romuald Adamski, nad planami inwestycji.

Póki co, nie wiadomo jeszcze jak będzie wyglądać sama ekspozycja. Na początku roku ma zostać rozpisany konkurs na jej projekt. Sławomir Kudela liczy na ciekawe pomysły, może nie tak spektakularne jak Muzeum Powstania Warszawskiego, czy Muzeum Drugiej Wojny Światowej w Gdańsku, ale odpowiadające randze tematu.

Szefostwo placówki szacuje, że w przyszłości Muzeum Marynarki Wojennej może odwiedzać nawet 300 tysięcy osób rocznie. To ostrożne dane, oparte o liczbę tych, którzy dotychczas zwiedzali okręt-muzeum *Błyskawicę* i wystawę ple-

nerową. Położony w niezwykle atrakcyjnym miejscu obiekt może się od przyszłego roku stać jedną z największych turystycznych atrakcji Gdyni.

Bilet normalny powinien kosztować około 8 zł, ulgowy odpowiednio mniej. Placówkę będzie można zwiedzać w kilku wariantach. Można będzie kupić bilet np. tylko na *Błyskawicę*, tylko do muzeum, czy do wszystkich obiektów naraz. Najprawdopodobniej we wtorek zwiedzanie będzie za darmo.

**Tekst i zdjęcia:**  
Tomasz Falba



Kmdr por. dr Sławomir Kudela, dyrektor Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni nie kryje zadowolenia z rozpoczęcia drugiego etapu budowy.

## Zamieszanie wokół prezesa

## W czyje ręce Aukcja?

Jerzy Kołakowski nie jest już prezesem spółki Aukcja Rybna w Ustce. Podał się do dymisji w połowie października. Okazało się bowiem, że Rada Nadzorcza spółki zatrudniając Kołakowskiego w kwietniu tego roku, złamała ustawę o samorządzie gminnym i powiatowym oraz ustawę antykorupcyjną. Żona Jerzego Kołakowskiego - Barbara Kołakowska jest dyrektorką Liceum Ogólnokształcącego w Ustce, które podlega pod Starostwo Powiatowe w Słupsku oraz radną miejską w Ustce. Zarówno słupskie starostwo powiatowe, jak i Urząd Miasta w Ustce są udziałowcami w spółce Aukcja Rybna. Prawo wyklucza taką zależność.

Co ciekawe, mimo że Kołakowski był prezesem od pół roku, sprawa wyszła na jaw dopiero teraz, kiedy spółkę za ponad 9 mln zł mają odkupić rybacy zrzeszeni w Krajowej Izbie Producentów Ryb. Na szczęście, zdaniem prawników, zmiana na stanowisku prezesa nie wpłynie

negatywnie na procedurę przekazywania spółki rybakom. Może ją jednak znacznie opóźnić. Obecnie spółką zarządza prokurent - Barbara Remiszewska, która wcześniej była tam główną księgową.

Jerzy Kołakowski był wcześniej członkiem Rady Nadzorczej. Na funkcję prezesa został wybrany w kwietniu b.r., po tym jak poprzedni prezes, Wiesław Kamiński został wicemarszałkiem woj. pomorskiego. Już wtedy planowano, że spółka zostanie przekazana rybakom. Głównym zadaniem prezesa stało się przygotowanie procedury sprzedaży Aukcji. Na początku października rybacy zrzeszeni w Krajowej Izbie Producentów Ryb podpisali umowę z Agencją Modernizacji i Restrukturyzacji Rolnictwa na dofinansowanie zakupu Aukcji Rybnej w Ustce. Zapłacą za nią 9 mln zł. Pieniądze w całości pochodzą z Unii Europejskiej, bowiem organizacje takie jak Krajowa Izba Producentów Ryb mogą ubiegać się o 100 procent dofinansowania.

Kiedy tylko doszło do podpisania umowy, na jaw wyszła informacja o problemach kadrowych. Starosta słupski, Sławomir Ziemianowicz, który ma większość udziałów w spółce (84 proc.) natychmiast zamówił ekspertyzę prawną, która wykazała, że prezes Kołakowski nie może pełnić swojej funkcji. Jednocześnie zwołano posiedzenie Rady Nadzorczej, która miała przeanalizować sytuację. Kołakowski, jeszcze przed posiedzeniem rady złożył rezygnację. Jak twierdzi, nie chce przeszkadzać w przekazaniu spółki rybakom. W oficjalnym oświadczeniu, które wydał, przyznaje jednak, że wiele środków nie chce po prostu dopuścić do przejęcia Aukcji Rybnej przez rybaków.

*- Obejmowałem spółkę w bardzo trudnej sytuacji finansowej i moim głównym zadaniem było nie dopuścić do jej upadłości przed planowaną sprzedażą majątku Krajowej Izby Producentów Ryb - czytamy w oficjalnym oświadczeniu Kołakowskiego. - Realizacja tego zamierzenia planowana była na okres około 6 miesięcy. Z powodów obiektywnych proces przekazania Aukcji nieco się opóźnił. Dzisiaj - w przededniu finału - wiadomo, że są grupy ludzi działających na rzecz*



Prezes Jerzy Kołakowski.

Fot. H. Bierndgarski

*opóźnienia, czy wręcz nie dopuszczenia do transakcji, która ze strony spółki jest już w pełni przygotowana. Chciałem osobiście podpisać stosowne umowy, aby do końca zrealizować podjęte zobowiązanie. Wobec powstałych zastrzeżeń, postanowiłem zrezygnować z funkcji prezesa i oddalić możliwość podważania ważności umowy sprzedaży budynku aukcji, co powinno zmaterializować się w ciągu najbliższych dni.*

Andrzej Marczyński, przewodniczący Rady Nadzorczej spółki przyjął rezygnację Kołakowskiego i jednocześnie wyznaczył jego zastępcę, który zajmie się przekazaniem spółki rybakom.

- Krajowa Izba Producentów Ryb przejmie oficjalnie spółkę w ciągu najbliższego miesiąca - wyjaśnia Marczyński. - Będę wnioskował, aby do tego czasu spółką kierowała główna księgową. Prezes Kołakowski podjął taką decyzję i ją uszanujemy, choć przyznam się, że powstało wiele niepotrzebnego zamieszania wokół tej sprawy.

Całą sytuacją zaskoczony jest również Sławomir Ziemianowicz, starosta słupski.

- Faktycznie prawo jasno mówi, że Kołakowski nie może być prezesem. Można to nazwać przeoczeniem, ale zapewniam, że nie było w tym żadnego prywatnego interesu. Szkoda tylko, że nie pozwolono mu na dokończenie misji związanej ze sprzedażą spółki. Został niespełna miesiąc. Nic by się w tym czasie złego nie stało. Od samego początku byłem za tym, aby to rybacy zarządzali bezpośrednio Aukcją, bo najlepiej wiedzą, jakie są potrzeby tego sektora gospodarki. Mam nadzieję, że więcej niespodzianek nie będzie i w listopadzie obiekty trafią do rybaków.

Hubert Bierndgarski

## Aukcja Rybna w Ustce

Budowa Aukcji Rybnej w Ustce zakończyła się w 2003 roku. Na inwestycję i wyposażenie obiektu wydano ponad 12 mln zł. Głównym jej zadaniem miało być kojarzenie ze sobą rybaków oraz firm i instytucji, które zajmują się przetwarzaniem ryby. Spółka nie miała zarabiać na pośrednictwie, a jedynie pobierać niewielki procent z przeznaczeniem na utrzymanie hal i pracowników. Pojawił się jednak problem. Rybacy nie chcieli oddawać ryby na aukcję, ponieważ każda wpisana byłaby w ewidencję, a większość kutrów łowiła więcej niż pozwalają na to limity. Dlatego mimo optymistycznych biznesplanów, spółce nie udało się spłacić kredytów inwestycyjnych. Na koniec ubiegłego roku miała ponad 800 tys. złotych straty i prawie 2,5 mln zł ogólnego zadłużenia.



*Polacy walczą o odszkodowania*

# Rybacy zapomniani

150 tysięcy złotych dla każdego armatora rybackiego. Takich pieniędzy domagają się polscy rybacy od firmy Nord Stream, która na dnie Morza Bałtyckiego będzie kładła rurociąg gazowy. Stowarzyszenia rybackie jednoczą się w walce o pieniądze, a rząd zapowiada, że pomoże w konsultacjach prawnych. Polskie środowisko rybackie nie ukrywa wzburzenia, bo rybacy z innych krajów nadbałtyckich już dawno dostali rekompensaty.

Nord Stream to konsorcjum niemieckich firm E.ON i BASF oraz rosyjskiego Gazpromu, operator planowanego Gazociągu Północnego. Rurociąg ma służyć do transportu gazu ziemnego z Rosji do Niemiec. Według planów, będzie przebiegać dnem Morza Bałtyckiego, omijając Polskę i republiki bałtyckie, i zacznie funkcjonować w 2011 roku. W miejscu, w którym ma przebiegać, wprowadzony zostanie całkowity zakaz połowu ryb i wykorzystywania narzędzi połowowych.

Stowarzyszenia rybackie takich krajów jak Niemcy, Szwecja, Dania, Estonia, Litwa i Łotwa już od lat prowadziły rozmowy z firmą Nord Stream. Za ich sprawą większość armatorów otrzymała wysokie odszkodowania za wspomniany wyżej zakaz połowu w miejscu poprowadzenia Gazociągu Północnego. Niestety, nikt nie prowadził rozmów z polskimi rybakami.

- Tłumaczono nam, że rurociąg nie przebiega przez polską strefę ekonomiczną i dlatego nie należy nam się odszkodowa-

nie - mówi Grzegorz Hałubek, prezes Związku Rybaków Polskich. - Jednak od momentu, kiedy jesteśmy w Unii Europejskiej nie obowiązują nas granice i możemy łowić na całym Bałtyku. Dlatego rurociąg zagraża tak samo nam, jak rybakom z innych krajów. Całkiem przypadkowo dowiedzieliśmy się, że rybacy ze Szwecji otrzymali w przeliczeniu, po 150 tysięcy złotych dla każdego armatora. Moim zdaniem podobne pieniądze należą się i nam.

Rybacy rozmawiali o problemie z przedstawicielami polskiego rządu. Do spotkania doszło w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni. Dowiedzieli się jednak, że rząd polski nie jest stroną w sprawie. Zdaniem Kazimierza Plocke, wiceministra do spraw rybołówstwa w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, rybacy sami powinni prowadzić rozmowy i negocjacje ze spółką Nord Stream. - To stowarzyszenia, w których skupieni są rybacy powinny zabiegać o te odszkodowania - mówi Plocke. - Rybacy mogą jednak liczyć na naszą pomoc prawną w momencie, kiedy pojawiają się pierwsze umowy i porozumienia pomiędzy stronami.

Rybakom zachowanie polskiego rządu się nie podoba i zapowiadają, że będą pisali pisma do ministra rolnictwa oraz przewodniczącego Parlamentu Europejskiego z prośbą o interwencję. - Wiemy, że w innych krajach przedstawiciele rządu na równi z rybakami walczyli o odszkodowania - mówi Grzegorz Hałubek. - Nie wiem dlaczego u nas tak nie może być. Ciągle się o nas zapomina.

**Hubert Bierndgarski**

**Gazociąg Północny to kolejne ograniczenie dla polskich rybaków.**

*Partnerzy polskiej  
gospodarki morskiej*

**Agate Christensen - matka  
chrzestna i Terje Sjumarken,  
dyrektor zarządzający stoczni  
Bergen Group BMV.**



# Bergen i Gdańsk budują razem

W norweskim Bergen, 2 października br.,  
ochrzczono zaawansowany technicznie norweski  
statek *offshore* - piątą tego rodzaju jednostkę  
ze stoczni Bergen Group BMV w tym roku.

Zdecydowaną większość prac wyposażeniowych i wykończeniowych wykonała stocznia Fosen z grupy Bergen Group BMV, ale na część prób morskich oraz uroczystość nadania imienia i przekazania armatorowi do Bergen, statek sprowadzono do stoczni BMV, która była głównym kontraktującym. Dodajmy, że częściowo wyposażony kadłub jednostki powstał w Stoczni Gdańsk SA.

Statek przygotowany jest do instalacji zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych wraz z towarzyszącymi im systemami oraz systemu dla obsługi, w tym dekompresji, nawet 24 nurków. Typ ST 256 L CD, zaprojektowany przez Skipsteknisk AS z Alesund, zbudowany dla armatora Solstad Shipping AS, prezentujemy od strony technicznej w oddzielnym materiale (str. 35 tego wydania „Naszego MORZA”).

## Spokojna praca Polaków

Honory matki chrzestnej powierzono pani Agate Christensen, żonie shipbrokera Karsten'a Christensen'a. Chrzest w norweskiej stoczni zdaje się odrobinę różnić od tradycyjnych form, jakie przyjęły się w Polsce. Butelka szampana rozbiła się o burtę, jak należy, ale poza tym uroczystość była oszczędna, a przemówienia, jak to się dzieje nierzadko przy okazji polskich wodowań, nie przedłużały jej w nieskończoność. Tym razem, choć to nie reguła, nadanie imienia odbyło się bez obecności duchownego. Nie było też poświęcenia statku.

Z krótkim adresem do zgromadzonych gości, partnerów i klientów stoczni oraz stoczniovców, z których wielu zaprosiło rodziny, wystąpił jedynie Terje

Sjumarken, dyrektor zarządzający Bergen Group BMV. Potem, dość licznie zgromadzeni goście zarządu i armatora udali się na zwiedzanie statku i na lunch podany w mesie. Statek zwiedzali też stoczniovcy wraz z rodzinami. Dla nich, w namiocie ze stołami i ławkami, ustawionym na rufie, na pokładzie roboczym serwisowca, przygotowane były hot-dogi i napoje.

Wśród stoczniovców, ich rodzin i znajomych nierzadko dało się słyszeć język polski. Dość znaczną część stoczniovców zatrudnionych w Bergen Group stanowią bowiem Polacy, np. w stoczni w Bergen - ok. 150 osób na ok. 450 zatrudnionych. Dawniej wielu rodaków pracowało w tej stoczni głównie w polskich spółkach będących podwykonawcami Bergen Group BMV na krótszych, nieregularnych kontraktach „zadaniowych”. Ten system jednak nie do końca się sprawdził. Teraz stocznia w Bergen zatrudnia ich może nieco mniej niż w rekordowych pod tym względem okresach, ale za to bezpośrednio i na dłuższych kontraktach, co okazało się korzystne dla obu stron - dla norweskiej stoczni i dla Polaków, którzy mają lepsze warunki i stabilność pracy.

Polscy stoczniovcy, z którymi rozmawiałem przy okazji chrztu *Normand Pacific*, chwalili sobie spokój, dobrą organizację i „ludzkie tempo” pracy, jakich doświadczają w stoczni BMV.

Bergen Group ASA jest grupą przemysłowo-morską, notowana jest na giełdzie w Oslo, zatrudnia ok. 1800 osób. Skupia swoje zainteresowania i działania głównie na rynkach budowy, przebudów i remontów jednostek dla przemysłu of-

**Pierwsze cięcie blach w Stoczni  
Gdańsk SA na prom dla stoczni Bergen  
Group Fosen i armatora Fjord Line.**



*fsbore* i innych rodzajów statków specjalistycznych. Składa się z kilkunastu firm różnych specjalności.

### Polsko-norweska współpraca

Mamy więc w Bergen Group m.in. stocznie (Bergen Group BMV - dawniej Bergen Mekaniske Verksted i Mjelllem&Karlsen, Bergen Group Fosen / Fosen Yards - dawniej Fosen Mekaniske Verksteder, Bergen Group Laksevåg, remontową Bergen Group Kimek, dużą stocznia *offshore* Bergen Group Rosenberg, czy produkującą małe statki robocze, m.in. do obsługi akwakultury), producentów wyposażenia okrętowego (np. Bergen Group Dreggen), firmy instalatorskie (Bergen Group Vest Elektro), a także BG (Bergen Group) Engineering, BG Halsnøy, BG Hanøytagen, BG Idntækni, BG Intech, BG Kimek Offshore, BG Group Sjø, BG Skarveland i Bergen Group Skjøndal.

Biuro projektowo-konsultingowe Bergen Group ShipDesign powstałe w 2009 roku, opracowało i promuje nowoczesne, ekonomiczne ro-paxy typoszeregu Fosen Optima.

Bergen Group Amia to spółka rekrutująca na stałe zatrudnienie lub dłuższe oraz krótkie kontrakty w norweskim przemyśle okrętowym pracowników z zagranicy, głównie z Polski. Polacy zatrudnieni przez Amia pracują w systemie „4-tygodnie pracy w stoczni w Norwegii / 2 tygodnie wolnego w Polsce”.

Stocznie Bergen Group, zwłaszcza BMV z Bergen, od dawna współpracują z polskim przemysłem okrętowym, głównie Stocznia Gdańska, zamawiając w Polsce budowę częściowo wyposażonych kadłubów statków sejsmicznych i zaawansowanych serwisowców *offshore* (konstrukcyjnych, DSV, *subsea*, *ROV support*). Współpraca rozpoczęła się jeszcze przed rokiem 2000, gdy polska stocznia należała do Grupy Stoczni Gdynia, a stocznia w Bergen działała w strukturach grupy Mejllem&Karlsen. Obecnie, od kilku lat, szczególnie od przejęcia Stoczni Gdańsk przez inwestorów ukraińskich, kooperacja jest zacieśniana i rozszerzana. Gdańska stocznia buduje cały czas w coraz większym zakresie wyposażane jednostki dla rynku *offshore* dla stoczni w Bergen i Fosen i właśnie rozpoczęła budowę pierwszego w swej powojennej historii statku, który można bez zastrzeżeń zakwalifikować jako pasażerski - 26 października odbyła się



Chrzest *Normand Pacific*.

w wielkiej hali prefabrykacji Stoczni Gdańsk uroczystość rozpoczęcia cięcia blach na pierwszy z dwóch statków dla armatora Fjord Line, których dwa częściowo wyposażone kadłuby (po 7000 t konstrukcji) zamówiła Bergen Group.

Statki (po 4000 t nośności, 170 m długości, 303 kabin, do 1500 miejsc pasażerskich, miejsce dla 600 samochodów osobowych lub kombinacji mniejszej liczby „osobówek” oraz samochodów ciężarowych i autobusów) zostaną wykończone i wyposażone w Fosen Yards, która ma przekazać do eksploatacji pierwszy z nich w kwietniu 2012 roku, a drugi w listopadzie 2012 r.

W pierwszym cięciu blach w Gdańsku, na nowe promy typu ro-pax dla Fjord Line, z zaplanowanymi w wysokim standardzie pomieszczeniami pasażerskimi (określanymi przez armatora jako *cruise ferries*, przeznaczone na linie Bergen - Stavanger - Hirtshals i Kristiansand - Hirtshals), wzięli udział przedstawiciele armatora i norweskiej stoczni. Morten Larsen - dyrektor techniczny Fjord Line - osobiście wystartował sterowaną numerycznie maszyną do plazmowego cięcia blach w Stoczni Gdańsk.

**Tekst i zdjęcia:  
Piotr B. Stareńczak**



**Morten Larsen - dyrektor techniczny Fjord Line - osobiście wystartował sterowaną numerycznie maszyną do plazmowego cięcia blach w Stoczni Gdańsk.**



# Mama pilnuje

## *Ojca Bogusława*



Bezdomni, którzy pod okiem ojca Bogusława Palecznego budowali szkuner, którym zamierzali opłynąć świat, nie załamali się po niespodziewanej śmierci kapłana. Budowa żaglowca idzie do przodu dzięki determinacji jego następczyni.

**Adriana Porowska**  
kontynuuje dzieło ojca  
Bogusława Palecznego.

Ojciec Bogusław Paleczny był nietuzinkowym człowiekiem, kapłanem i zakonnikiem. Przez wiele lat służył bezdomnym, bezkompromisowo walcząc o ich prawa. Tak jak wtedy, kiedy chciano ich usunąć z warszawskiego Dworca Centralnego, a on stanął w ich obronie.

Nie był człowiekiem tylko jednej akcji. Ten niezwykły kamilianin (tak nazywa się zakon, do którego należał) był też pomysłodawcą i szefem Kamiliańskiej Misji Społecznej, której celem jest niesienie pomocy potrzebującym, szczególnie bezdomnym. Przy ul. Traktorzystów na warszawskim Ursusie założył pensjonat socjalny dla bezdomnych mężczyzn o nazwie „Św. Łazarz”. Szybko stał się on jednym z najlepszych tego rodzaju ośrodków w kraju.

Ale ojciec Paleczny miał jeszcze jedną pasję. Uwielbiał morze i żeglarstwo. Postanowił więc, z myślą o swoich podopiecznych, zbudować... jacht. Nie taką jednak zwykłą, kilkumetrowej wielkości łódkę z laminatu, ale prawdziwy żaglowiec – stalowy szkuner gaflowy długi na 17,1 m, szeroki na 5,25 m i z zanurzeniem 1,6 m. Jednostka ta, na dwóch masz-

tach, nieść ma 153 metry kwadratowe żagli. Załogę stanowić ma 15 osób. Projekt opracował i podarował bezdomnym, zachwycony ich pomysłem, znany konstruktor jachtów inż. Bogdan Małolepszy.

### Budowa postępuje

Budowa jednostki wystartowała cztery lata temu. „Nasze MORZE” towarzyszy realizacji tego niezwykłego projektu niemal od samego początku. Ostatni raz odwiedziliśmy ojca Palecznego wiosną ubiegłego roku. Umówiliśmy się na kolejne spotkanie za kilka miesięcy. Niestety, kamilianin zmarł nagle 2 czerwca ubiegłego roku na zawał serca, przygotowując materiał na swoją kolejną płytę (duchowny był uzdolniony muzycznie i literacko), z której dochód miał być, a także, przeznaczony na budowę jego ukochanego jachtu. Miał 50 lat.

- To był dla nas szok. Ale ani na chwilę nie pomyśleliśmy, aby zarzucić budowę jachtu - mówi 32-letnia Adriana Porowska, za życia ojca Palecznego jego najbliższa współpracowniczka, a obecnie kontynuatorka jego dzieła. - Przeciwnie, uznaliśmy, że budowę trzeba dokończyć. Właśnie dlatego, że było to marzenie ojca Bogusława. Uznałam, że moim zadaniem jest pilnować, aby zostało zrealizowane.

Jak pomyśleli, tak robią. Dzięki determinacji Adrianie Porowskiej, jak mogliśmy się przekonać na miejscu, budowa jachtu postępuje powoli, ale konsekwentnie naprzód. Jednostka nabiera kształtów. Jak oceniają jej budowniczy, gotowa jest już w około pięćdziesięciu procentach. Wewnątrz zainstalowane zostały zbiorni-



Sławomir Michalski przychodzi na budowę codziennie.

ki na paliwo, wodę i ścieki. Kadłub przygotowywany jest teraz do piaskowania i instalacji silnika.

Kiedy spaceruje się po szkunerze, łatwo już sobie wyobrazić jak będzie wyglądał w przyszłości. Na rufie będzie się znajdowała kajuta kapitana, którym ojciec Paleczny mianował Waldemara Rzeźnickiego. Bliżej środka będzie maszynownia i mesa, a w kierunku dziobu biec ma korytarz, po którego obu stronach znajdować się będą kabiny załogi.

### Terapia pracą

Dla bezdomnych, których przy jachcie pracowało jak dotychczas kilkudziesięciu, ta praca jest swoistą terapią. Kie-

dy przyjechaliśmy na miejsce budowy, przy jednostce „dłubało” dwóch ludzi: 53-letni Sławomir Michalski i starszy od niego o dwa lata Kazimierz Sokołowski. Panowie znają się na robocie. W przeszłości obaj pracowali w stoczniach w Gdańsku i Gdyni. Kiedy rozmawiamy o jachcie oczy im błyszczą. Widać, że podobnie jak Porowska, są całkowicie zaangażowani w realizację tego projektu.

- Nawet nie umiem dokładnie powiedzieć, czym dla mnie jest praca przy szkunerze - mówi Michalski. - Ja tego po prostu potrzebuję. Dzień bez przyścia na pokład jachtu byłby jakiś niepełny.

Adriana Porowska oblicza, że dokończenie budowy żaglowca potrwa około półtora roku, maksymalnie dwa lata. Po zakończeniu prac zostanie on Wisłą przetransportowany na Wybrzeże, skąd powinien wypłynąć w swój pierwszy rejs z bezdomnymi – dookoła świata. Na cześć ojca Palecznego nosić ma imię *Ojciec Bogusław*. Jeśli wszystko się uda, Polska stanie się jedynym krajem na świecie, w którym bezdomni będą mieć swój własny jacht.

Największym zmartwieniem budowniczych szkunera są oczywiście pieniądze. Ale nie próbują nawet liczyć, ile ich jeszcze potrzeba na dokończenie budowy jednostki.

- Gdybyśmy to robili, pewnie ze strachu nigdy byśmy tego nie doczekali - mówi Porowska, pieszczotliwie nazywana przez swoich podopiecznych „Mamą”.

Następczyni charyzmatycznego duchownego wierzy, że także dzięki jego duchowej opiece, jakoś na wszystko wy-



Kazimierz Sokołowski cały swój wolny czas zainwestował w budowę jachtu.



A tak wygląda jacht w środku.

starczy. Zresztą każdy sam może się przekonać jak postępuje budowa jachtu, a także ją wesprzeć. Śledzić ją bowiem można na stronie internetowej [www.ojciec-boguslaw.pl](http://www.ojciec-boguslaw.pl).

- Wolę nie myśleć co będzie, kiedy w końcu wypłyniemy w morze. Liczę na to, że gdziekolwiek zawitamy, budzić będziemy sensacją. Może to choć trochę zmieni wyobrażenie o ludziach, którzy stracili dach nad głową? - powiedział nam ojciec Bogusław Paleczny kiedy pierwszy raz się z nim spotkaliśmy.

**Tomasz Falba**

**Zdjęcia: Łukasz Głowala**



Ojciec Bogusław powoli nabiera kształtów.





# Pod żaglami do Hanstholm

Fot. Wojciech Serńków

Jesienne  
Morze Bałtyckie.

Fatalny falochron portu Hanstholm.

Polscy żeglarze, pamiętając o zawsze serdecznym kontakcie z rybakami i często wielkiej pomocy od nich doświadczanej, gdzieś z dala od ojczyzny, postanowili odwdziżyć się odstonięciem tablicy pamięci poświęconej katastrofie trawlera *Brda* i tragicznej śmierci 11 członków jej załogi, z których część nie znalazła mogiły na stałym lądzie.

Będąc wówczas w wieku, kiedy już czyta się gazety i słucha wiadomości, z przerażeniem śledziłem relacje o katastrofie z 10 stycznia 1975 roku w Hanstholm... W dorosłym życiu, podczas rozmów z kolegami rybakami o tragicznych zdarzeniach na morzu, wracaliśmy także do *Brdy*. Wzbudzała zawsze największe emocje. Może z tej racji, że byli o krok od bezpiecznego lądu, że tuż obok ludzi wyciągali do nich bezsilne ręce.

Po latach, dr Maciej Krzeptowski, pisząc książkę o powojennej historii polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, zadzwonił do mnie poruszony dokumentami, do jakich dotarł. Nie mógł powstrzymać wzburzenia, kiedy opowiadał o braku kompetencji, jeśli nie o głupocie kapitana *Brdy* i postawie kapitana siostrzanej *Baryczy* stojącej obok w porcie, który odmówił zrobienia czegokolwiek, by pomóc. Później sięgnąłem po „Tragedie Rybackiego Morza” Ryszarda Leszczyńskiego i trudno mi było opanować bez-

silną złość i wzruszenie, kiedy czytałem dokładny opis katastrofy...

## Miejsce pamięci

W ubiegłym roku szczeciński jacht *Stary*, dowodzony przez kpt. Macieja Krzeptowskiego, płynąc do Islandii zawinął do Hanstholm, by złożyć na falochronie, w miejscu katastrofy, wieniec dla jej ofiar. Później, kiedy Maciej opowiadał mi o tym, pomyślałem, że czas najwyższy zrobić coś w tej sprawie. Upamiętniamy sportowe wyczyny, a ofiary systemu (awansowanie niektórych kapitanów za wierność doktrynie, a nie wiedzę, wielokrotnie było przyczyną zagrożenia życia załóg) pozostają w zapomnieniu... Wieniec to piękny gest, ale przecież trwający chwilę, pomyślałem że tablica zostanie na lata... Czy nie byłoby pięknie, gdyby polski jacht zawiózł tablicę poświęconą ofiarom tragedii *Brdy* do Hanstholm? To bardzo symboliczne miejsce, najwięk-

szy port rybacki w tej części Morza Północnego, gdzie wydarzyła się cała seria zatoneń naszych jednostek łowczych...

Maciej podchwycił pomysł.

Najpierw wywiązała się dyskusja mailowa. Dlaczego tylko *Brda*, przecież na Północnym wydarzyło się wiele katastrof?



Fot. Wojciech Serńków

Dar Szczecina.

Fot. Wojciech Serków



**Przedstawiciel władz portu Hanstholm (z lewej), dr. Maciej Krzeptowski, szef projektu (w środku) i Andrzej Krajniak, przedstawiciel rodzin, odsłaniają tablicę.**

Dlaczego tylko rybacy, a żołnierze i marynarze okrętów wojennych RP, a flota handlowa, a żeglarze? I jeszcze dlaczego tylko Morze Północne, przecież nasi marynarze ginęli na całym świecie? Godząc dyskusyjantów Kazimierz Sawczuk, żeglarz ze Świnoujścia, uczestnik rejsu na *Starym*, rzucił pomysł, by wszystkie ofiary upamiętnić na stronie internetowej, a tablicę poświęcić zgodnie z pierwotnym zamiarem załodze *Brdy*. Tak też się stało.

Założyłem stronę w domenie <http://www.nordseememorial.org>. Jest tam miejsce do zabierania głosu w dyskusji,

a także tabela, w której każdy może dopisać nazwisko kolejnej ofiary morza, niezależnie od miejsca czy pokładu, z jakiego odeszła na wieczną wachtę. Z czasem, mam nadzieję, strona ta nabierze właściwego wyglądu i każda z tragedii morskich znajdzie tam swoje odzwierciedlenie, a każda z ofiar miejsce pamięci...

Tymczasem ruszyła lawina. Szczeciński plastyk Zdzisław Sobierajski zaprojektował i wykonał w brązie piękną tablicę. Wielu ludzi, firmy i instytucje wsparli finansowo projekt. Dzięki prezydentowi Szczecina wyprawa wycarterowała cu-

downy jacht *Dar Szczecina* - flagową jednostkę miasta. Dr. Tomasz Linkowski, dyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni wsparł nas finansowo i objął patronatem cały projekt. Pomogli także prezydent Gdyni, Dalmor SA, Północnoatlantycka Organizacja Producentów, Stowarzyszenie Absolwentów PSRM „Śledziolapy”, Sieć Handlowa NETTO, rodzinna piekarnia „Arfa” z Żarowa k/Świdnicy, Kołacz Łopiński Dealer VW Audi, oraz prywatnie Konstanty Chłapowski i Cezary Figurski. Bez nich wszystkich wyprawa pewnie by się nie powiodła... Wielką pracę wykonał oczywiście Maciej, ale i Zbigniew Karnicki z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, która także objęła patronatem wyprawę, udzielając niemałej pomocy finansowej.

## Płyniemy

W efekcie tych wszystkich zdarzeń, rankiem 21 września grupka 12 osób stanęła na pokładzie *Daru Szczecina* gotowa do podjęcia wyzwania dotarcia pod żaglami do Hanstholm.

Kapitan Jerzy Szwoch podczas wstępnej rozmowy w mesie ustalił zasady „nie dziobiemy maselka i nie rysujemy lakierku”... Załoga dobrana przez głównego organizatora rejsu Maćka Krzeptowskiego dzielnie zabrała się za wykonywanie obowiązków. Drugi oficer Michał Josewicz -bosman legenda JK AZS, z Agnieszką Marchlewicz - dobrym duchem JK AZS w Szczecinie, lokowali w zakamarkach jachtu górę prowiantu, którą pozostali członkowie załogi znosili z zajeżdżających pod keję samochodów. Wszystko poszło sprawnie, a Michał i Agnieszka już do końca rejsu posiadali magiczną wiedzę o ciasteczkach czy konserwach...

Pierwszy oficer, Andrzej Kacała zajął się formalnościami, mapami i dokumentami załogi, a ja w roli trzeciego - zaworami, żegami, itp. przyjemnymi sprawami. Reszta załogi to bliźniaki Michał i Rafał Grzanki - wspaniali, dzielni chłopcy z Domu Dziecka w Goleniowie, których udział w wyprawie stał się możliwy dzięki opiekującym się nim szczecińskim Rotarianom, a także Maciek Arent, Piotr Owczarski, „bojownik” sprawy Żeglarskiego Szczecina - uczestnicy ubiegłorocznego rejsu *Starego*, Paweł Kukowski i Tomek Stachoń, świdnicki żeglarz głowiący się nad poprawą strony Nordseememorial.org.

Ruszyliśmy ze Szczecina przy umiarkowanej pogodzie do Świnoujścia, tu



**Rodziny tragicznie zmarłych rybaków z Brdy.**



przed odpłynięciem, jacht pożegnał prezydent miasta. Za główkami pogoda przywołała nas do jesiennej rzeczywistości. Wysoka, szarpiąca fala, silny, zimny wschodni wiatr spowodowały, że szybko wdzialiśmy ciepłe ubrania, a sztormiaki podopinaliśmy wysoko pod szyję. Wszyscy z niepokojem oczekiwali oznak morskiej choroby. Większości została szczęśliwie oszczędzona, co niektórzy jednak wyraźnie osłabli... Jacht szedł ostro do wiatru na zarefowanym grocie, tłukąc w dzikich harcach skotłowaną wodę dziobem. Jerzy, czy to folgując regatowemu zacięciu, czy też chcąc nas wypróbować albo zaprawić do pracy na pokładzie, zażyczył sobie zmianę fok. Na dziobie, co chwila celującym w niebo lub nurkującym w morzu, nie było to zadanie specjalnie proste. Żagle twarde i grube nie poddawały się łatwo naszym manipulacjom, przy czym „smycze”, jakimi byliśmy podpięci do liny bezpieczeństwa (bezwzględny nakaz kapitana obowiązujący cały rejs), choć nie ułatwiały zadania, dodawały pewności siebie. W końcu nowy fok wypełnił się wiatrem, jeszcze żwawiej ciągnąc nas na północ, a poprzednik starannie sklarowany spoczął przy relingu... Zabawy z żaglami należały do ulubionych zajęć Starego.

- Chłopaki, nie ma co narzekać - komentował naszą „radość” z pracy na dziobie kapitan. - Podczas regat załoga zmienia żagielki kilkanaście razy w ciągu jednej nocy...

A my jeszcze tej nocy stawialiśmy genuę (100m<sup>2</sup>), później w Kattegacie kawał drogi przepłynęliśmy pod dwoma fokami „na motyla”, całkiem żwawo i bardzo widowiskowo.

Do Hanstholm dopłynęliśmy w ostatniej chwili przed nadciągającym sztormem, kapitan nie opuszczał ani jednej prognozy, toteż dobrze znaliśmy rozwijającą się sytuację baryczną w Skagerraku. Ostatnie godziny gnaliśmy ile sił, żeby zdążyć, no i udało się. Zwinęliśmy żagle, a niezawodny silnik zamruczał na 2000 obrotów.

Stary zażyczył sobie, żebym został przy sterze na wejście, czułem mrowienie na plecach, kiedy podchodziliśmy do główki. Załoga zastygła w milczeniu. Jerzy cicho, spokojnie podawał komendy na ster, a ja równie cicho odpowiadałem:

- Lewiej.  
- Jest lewiej.  
- Uwaga na prąd, kontruj znoszenie dziobu.  
- Kontruję.

- Teraz prawiej.  
- Mam prawiej.  
- Dość! Ster zero.  
- Jest ster zero, itd...

W życiu tak szybko moje ręce nie biegały po kole sterowym...

Wszystko odbywało się w napięciu, ale w spokoju, mimo tkwiących w pamięci wydarzeń sprzed 35 lat, rozgrywających się tu właśnie przy podobnych warunkach pogodowych.

Kiedy główki pierwszego falochronu przesunęły się wzdłuż burt, znaleźliśmy się na pozornie spokojniejszej wodzie, jednak prądy wyraźnie próbowały przejąć jacht. Jerzy czujnie parował każde ich wewnętrzne falochronu, tablica wcześniej tu przesłana, była już zamontowana, czekała na nas... Z ulgą stanęliśmy na bezpiecznym, nieruchomym lądzie... A nieopodal coraz większe gejzery wody przewalały się przez falochron do awanportu.

Zostaliśmy serdecznie przywitani przez bosmana portu, który doradził przejście do dalej od wejścia położonej kei, bo tu groziło jachtowi ciągle szarpanie przez prąd. Miał rację, nawet po zmianie miejsca postoju, w południowym zakątku portu, cumy *Daru* szarpane były tak mocno, że założyliśmy dodatkowe dwie z dziobu i z rufy.

W końcu, po zabezpieczeniu jachtu można było usiąść przy wspólnym stole na zasłużony posiłek i chwilę refleksji. A więc dotarliśmy.

Wycie wiatru w olinowaniu wzmagało się, fały tłukły konwulsyjnie o maszt potęgując niesamowity nastrój nadchodzącej nocy. Ustaliliśmy, że załoga będzie trzymać kotwiczną wachtę.

Fot. Wojciech Serkiw



**Idol spotkany na Bałtyku.**

## Tablica

Jeszcze w sobotę przyjechała ekipa Tv Teletop Sudety ze Świdnicy ofiarowując nam partię świeżutkiego, pachnącego chleba, co wzbudziło entuzjazm wśród załogi. Następnego dnia kolejna niespodzianka, na nabrzeżu pojawił się autokar z rodzinami rybaków, którzy zginęli w katastrofie *Brdy*, zasługa dr. Zbigniewa Karnickiego, który to zorganizował i *Dalmore*, który to sfinansował.

Dla mnie dzięki temu cała uroczystość nabrała nowego wymiaru. To już nie była tylko nasza sprawa.

Punktualnie o 12 na kei przy feralnym falochronie, tuż przed tablicą, zgromadziła się całkiem spora grupa ludzi. Sceneria istic zimowego sztormu potęgowała wrażenie chwili. Matki, żony, siostry, bracia, dzieci, wnukowie ludzi, którzy tu zginęli nie mogli uwierzyć, że to się dzieje naprawdę, że oto mogą tu, na miejscu pože-



Fot. Maciej Wójcik

**Załogi *Daru Szczecina* i *Idola*.**

gnać bliskich, ze łzami wzruszenia dotyka-  
li tablicy, falochronu i... milczeli tuląc się do  
siebie nawzajem, nawzajem chroniąc się  
przed porywami sztormowego wiatru.

Obok stały załogi dwóch polskich  
jachtów, bo na uroczystość postanowili  
przypląć także moi klubowi koledzy  
ze Świdnicy na jachcie *Idol* oraz my z *Da-  
ru Szczecina*.

Nie zabrakło oczywiście dobrego,  
opiekuńczego ducha, dr. Karnickiego  
z gdyńskiego MIRu, przedstawicieli Dal-  
moru, władz portowych Hanstholm, oraz  
Duńczyków, świadków tamtych wyda-  
rzeń, którzy nie kryjąc poruszenia, z uzna-  
niem przyjęli nasze działanie, obiecując  
odwiedzać to miejsce i dbać o tablicę.

Tomasz Kamiński, kiedyś pracownik  
Dalmoru, dzisiaj restaurator z Redy,  
w szczególny sposób postanowił oddać  
hołd ofiarom katastrofy. Przyjechał do  
Hanstholm ze Świnoujścia na... rowerze!

Natomiast Maciek Sokołowski Brat  
Wybrzeża specjalnie na tę uroczystość  
przyplął wraz z rodziną z Norwegii pro-  
mem.

Podczas odsłonięcia tablicy były oczy-  
wiście przemówienia, skracane z powodu  
pogody, była historia tragicznego wydarze-  
nia, naszego projektu i przedstawienie dar-  
czyńców, dzięki którym stała się możliwa  
jego realizacja. Pan Andrzej Krajniak, brat  
tragicznie zmarłego tu I oficera, powiedział  
między innymi: „*Dzisiaj stoi nas tu garst-  
ka, bo po tylu latach sytuacja rodzin jest  
bardzo różna. Ale w imieniu wszystkich  
członków rodzin obecnych na tej uroczy-  
stości, jak i tych, którzy nie mogli przyje-  
chać, mogą powiedzieć, że jesteśmy wzru-  
szeni, szczęśliwi i wdzięczni wszystkim  
ludziom dobrej woli, dzięki którym może-  
my naszym bliskim oddać hołd w miejscu,  
gdzie przedwcześnie stracili życie, a nie-  
którzy znaleźli tu miejsce wiecznego spo-  
czynku. Odjedziemy stąd ze świadomo-*

**Port rybacki  
Hanstholm.**



Fot. Wojciech Serków

*ścią, że pamięć o naszych Mężach, Ojcach  
i Braciach w tym dalekim porcie będzie  
żyła tak długo, jak długo będzie tu ta ta-  
blica...*

Po uroczystości spotkaliśmy się z ro-  
dzinami, wiele było chwil wzruszenia, wie-  
le podziękowań. Pan Krajniak ścisnął nas  
wzruszony mówiąc „moi żeglarze, moi  
kochani żeglarze...” Odjeżdżający autobus  
żegnaliśmy, stojąc na pokładzie, dźwię-  
kiem rogu mgłowego... Autokar zniknął  
za zabudowaniami, a my powoli wracali-  
śmy do codzienności, do nasłuchiwanie  
prognozy pogody - Niemcy na kolejne  
12 godzin podawali ostrzeżenie o sztormie  
z NE.

Wieczorem kolejna niespodzianka, pani  
Kasia, osiadła tu Polka, właścicielka piekarni  
i cukierni, nawiozła nam pyszności swoje-  
go wyrobu... Razem z pysznymi owocami  
morza, jakie przywiózł nam z Norwegii  
Maciek Sokołowski, stanowiły nieliczną ucztę  
dla całej załogi i gości.

## Powrót

Poniedziałek przyniósł nadzieję, na-  
stępного dnia miała nastąpić poprawa  
pogody. We wtorek wyszliśmy w morze.

Ze względu na kierunek wiatru, kapitan  
wybrał trasę wzdłuż wybrzeża Danii  
i przez Kanał Kiloński, i zamiast walczyć  
z narastającym przeciwnym wiatrem już  
w Sundach, dość szybko znaleźliśmy się  
w rejonie Rugii. Tu jednak trochę nas  
„przytrzymało”... Ciężka halsówka w sil-  
nym wietrze mocno dała się nam we zna-  
ki, to był zdecydowanie najtrudniejszy od-  
cinek rejsu. Ale czego innego można spo-  
dziewać się po jesiennym Bałtyku?

Za to nadspodziewanie trudnym i peł-  
nym napięcia okazał się odcinek przez  
Zalew Szczeciński, który ze względu na  
termin zakończenia rejsu, pokonywaliśmy  
już po ciemku. Byłem nieprzyjemnie za-  
skoczony ilością nieoświetlonych boi na  
szlaku nawigacyjnym. Dla jachtów to pa-  
skudna niespodzianka. Niby XXI wiek,  
restrykcyjne wymogi PRS w stosunku do  
jednostek pływających, wymagające  
przepisy bezpieczeństwa, a tu groźba roz-  
bicia jachtu o nieoświetloną, potężną, sta-  
lową boję, będącą własnością nowocze-  
snego państwa... Przekazuję pozdrowie-  
nia dyrektorowi szczecińskiego Urzędu  
Morskiego od całej załogi *Daru Szczeci-  
na* i pewnie całej braci żeglarskiej mają-  
cej za sobą nocne przejście Zalewu.

Na zakończenie jeszcze jedna niespo-  
dzianka, poziom wody w Jeziorze Dąb-  
skim tak się obniżył, że mający 3 m za-  
nurzenia jacht nie miał szans przepłynąć  
do przystani Centrum Żeglarskiego. Mu-  
sieliśmy przycumować u burty stojącego  
u wejścia do przystani Pogoni, jachtu *Roz-  
tocze*. To była miła niespodzianka i chy-  
ba jedyne do tej pory spotkanie dwóch  
bliźniaczych, jakże wspaniałych jachtów.

Tak, ten rejs był pełen dobrych „zna-  
ków”, potwierdzających to co powiedział  
Maciej na zakończenie - „Dobrze że to  
zrobiliśmy!”

**Wojciech Serków**



**Niezwykła  
chwila -  
spotkanie  
bliźniaków.**

Fot. Wojciech Serków

## Normand Pacific - statek konstrukcyjny, ROV i DSV



Fot. Solstad

Normand Pacific			9491977	LAIL7	NIS	Normand Pacific		
imię statku			nr IMO	call sign	bandera	zbudowany jako / kolejne nazwy		
Solstad Shipping AS*			Solstad Offshore**		Solstad Shipping AS		b.d. / Solstad	
operator			armator zarządzający		armator / właściciel / grupa kapitałowa		armator zarejestrowany	
b.d.			2010	Bergen Yards 167	Bergen Group**		Skipsteknisk****	
pierwsze zatrudnienie			rok budowy	nr budowy	stocznia		projektant	
122,40	107,40	23,00	9,60	7,00	diesel-electric	6400 kW	b.d.	15 (maks.) / 12
LOA [ m ]	LBP [ m ]	B [ m ]	H [ m ]	T [ m ]	rodzaj napędu	moc napędu [ kW / KM ]	uciąg na palu	prędkość [ w. ]
konstrukcyjny, DSV, ROV support				azymutalne, ze śrubami nastawnymi		b.d.	ok. 5000	9778*****
rodzaj statku				pędniki główne		wyporność [ t ]	nośność [ t ]	GT

\* - Solstad Shipping AS / Solstad Rederi AS; \*\* - zarząd załogowy - OSM Group (OSM Crew Management AS); \*\*\* - główny kontraktujący: Bergen Group / BMV (nr budowy 167), budowniczy częściowo wyposażonego kadłuba: Stocznia Gdańsk SA (nr budowy 167/1), prace wykończeniowe i wyposażenie - głównie Bergen Group Fosen (Fosen Mek. Verksteder AS, Rissa), w małym stopniu także Bergen Group BMV (dawniej Bergen Mekaniske Verksted) - kontraktacja (Bergen Group) 20.12.2007, położenie stępki w Gdańsku 26.06.2009, wodowanie w Gdańsku 23.12.2009, formalne przekazanie armatorowi i nadanie imienia 02.10.2010; \*\*\*\* - Skipsteknisk AS, Ålesund, projekt ST 256 L CD; \*\*\*\*\* - niektóre źródła podają 8000.

Jednostka należy do szeroko rozumianej grupy OSV (*offshore support vessels*), czyli serwisowców lub jednostek obsługujących oceanotechniki i górnictwa morskiego (platform *offshore*, odwiertów i innych instalacji podwodnych). *Normand Pacific* klasyfikowany jest najczęściej jako DSV / Subsea Vessel. Opiswany jest także jako statek konstrukcyjny, DSV i ROV support vessel. Zaprojektowany został według szczegółowych wymogów klienta (projekt ST 256 L CD), na bazie standardowego projektu Skipsteknisk ST 256 L.

### Współczesny bazowiec prac podwodnych

*Normand Pacific* zbudowany w 2010 roku przez norweską grupę stoczniową Bergen Group (cena kontraktowa 129 000 000 USD), na bazie kadłuba, który powstał w polskiej stoczni, to typowy przedstawiciel współczesnych bazowców prac podwodnych. Z funkcją konstrukcyjną zapewnioną przez dużego udźwigu (200 t) żuraw pokładowy standardu *offshore*, z systemem kompensacji nurzania, który

może obsługiwać prace *subsea* przeprowadzane na dnie akwenu o głębokości do 2000 m.

Choć w momencie przekazania do eksploatacji armatorowi, na początku października 2010 r., statek nie był jeszcze w pełni uzbrojony w wyposażenie do prac podwodnych, był już przystosowany do jego instalacji, m.in. samych pojazdów podwodnych ROV i systemu ich zdalnego kierowania, tzw. *WROV systems*. Posiadał natomiast wyposażenie do manipulowania i wodowania pojazdów ROV (łoża rucho-

Fot. Solstad



**Normand Pacific podczas prób morskich w okolicach Haugesund.**

me na pokładzie, w hangarze, suwnice, żurawiki „A-frame”, etc.).

Z hangarem ROV sąsiaduje pomieszczenie sterowania podwodnymi pojazdami, tzw. *on-line room / ROV control room*. Nie jest w pełni wyposażone w sprzęt funkcjonalny, gdyż statki konstrukcyjne w wielu przypadkach budowane są dla armatorów pod czartery długookresowe. Czarterujący często instaluje na wynajętym statku własne zestawy zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych ROV, a co za tym idzie - także systemy ich kierowania, montowane m.in. w tym pomieszczeniu.

Jednostka ma rufę pawężową i wydajną gruszkę dziobową. Na wysokiej dziobówce, przed nadbudówką, umieszczono pokład dla śmigłowców. Została wykonana w całości ze stali spawanej (odstęp międzywrgowy 600 mm) posiada obszerny pokład roboczy zajmujący fragment śródkręca oraz część rufową, wysoką i długą dziobówkę i nadbudówkę mieszczące pomieszczenia załogi oraz, w tylnej części, hangar zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych, gdzie zaplanowano również płaski luk, zamykany niewystającą ponad pokład pokrywą lukową, prowadzący do ładowni pod pokładem głównym. Hangar przygotowany jest do szybkiej i łatwej mobilizacji dostarczonych przez klienta (czarterującego) pojazdów podwodnych.

Na śródkręciu przewidziano *moonpool* (studnię do prac podwodnych i nurkowych) o wymiarach 7,20 × 7,20 m, przygotowany do montażu nad nim wieży do manipulowania modułami (*module handling tower*) dostarczonej przez klienta (czarterującego statek).

Statek przygotowany jest też do instalacji systemu nurkowania saturowanego, łącznie z systemem komór dekompresyjnych i ratunkowym dla nurków w trakcie dekompresji, który umożliwia im przejście z komór dekompresyjnych do komory w ratunkowej łodzi hiperbarycznej.

### Statek zaawansowany technicznie

Jak informuje stocznia, *Normand Pacific* jest przedstawicielem „nowej generacji zaawansowanych technicznie statków konstrukcyjnych i usług podwodnych (*sub-sea*)”.

Mieści 120 osób, z czego niewielką część stanowi załoga stała, morską, a większość miejsc przewidziano dla pracowników klienta (techników, inżynierów i *project managerów* prac podwodnych). Statek wyposażony jest w system pozycjonowania dynamicznego klasy DP 3.

Na *Normand Pacific*, podobnie jak na podobnych, zaawansowanych technicznie serwisowcach *offshore*, mamy do czynienia z dublowaniem lub rozdzielaniem i rozpraszaniem urządzeń i systemów, co ma służyć bezpieczeństwu i niezawodności statku jako całości.

Są więc tam dwa, niezależne pomieszczenia elektrycznej okrętowej. Ich istnienie wymuszają wymogi dotyczące redundancji systemu pozycjonowania dynamicznego. W każdej z tych niezależnych, sąsiadujących, ale odizolowanych grodzią w płaszczyźnie symetrii statku siłowni, znajdują się dwa zespoły prądotwórcze na bazie dużych silników średnioobrotowych.

Na takich nowoczesnych, dużych statkach typu OSV (*offshore support vessel*), jak *Normand Pacific* poszczególne urządzenia i pomieszczenia siłowni i systemów napędowych oraz innych, są na ogół odseparowane i rozproszone. Np. pomieszczenie głównej rozdzielniczy elektrycznej jest oddzielne od pomieszczenia centrum manewrowo-kontrolnego (CMK) siłowni. Oddzielną kwestią jest, czy jest to rozwiązanie wygodne dla mechanika wachtowego. Swoje odrębne pomieszczenia mają redundancje siłownie napędu głównego i pomocnicze, etc.

Duża część elektroniki nawigacyjnej, komunikacyjnej, manewrowej oraz automatyki siłownianej i systemów ogólnokrętowych, zwłaszcza procesory, centralne komputery, znajduje się nie w sterówce i w

Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak



**Próby morskie pod koniec września br.**



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Stanowisko nawigacyjno-manewrowe i robocze / DP (w tylnej części sterówki) z widokiem na pokład roboczy.**



Fot. Piotr B. Stareńczak

**Główne stanowisko nawigacyjne w sterówce Normand Pacific (w przedniej części).**

CMK (gdzie konsole zawierają często jedynie przełączniki, wyświetlacze i manetki) tylko w wydzielonych „serwerowniach”.

### Kadłub z Polski

W efekcie, wygląd centrali manewrowo-kontrolnej (CMK), w porównaniu do typowych, współczesnych statków towarowych, jest zaskakujący. Na *Normand Pacific* jest to spore pomieszczenie, ze stosunkowo niewielką konsolą automatyki siłownianej i monitoringu z jednej strony i częścią biurową, z komputerami (automatyki siłownianej oraz biurowymi) przy przeciwległej ścianie. Pośrodku znajduje się kącik wypoczynkowy ze stolikiem i dużymi, wygodnymi fotelami.

Sterówka jest bardzo obszerna. Jest w niej miejsce również na kącik rekreacyjny, podobnie jak w CMK. Przepisy wymagają, by „zapasowa sterówka” z systemem DP stanowiła oddzielne pomieszczenie. Na *Normand Pacific* rozwiązano to w ten sposób, że ścianą z drzwiami ognioodpornymi wydzielono z niej specjalne pomieszczenie zajmujące lewe skrzydło sterówki, mieszczące zarówno konsolę DP (pozycjonowania dynamicznego), jak i typową

konsolę nawigacyjno-manewrową, z repetytorami urządzeń monitorujących i sterujących, nastawami silników napędu głównego, pędników, sterów, etc.

We wszystkich pomieszczeniach zwraca uwagę wysoka jakość mebli i wykończeń.

Częściowo wyposażony kadłub statku zbudowany został w Stoczni Gdańsk SA. Sępka pod jednostką 167/1 została położona 26 czerwca 2009 r. *Normand Pacific* spłynął na wodę 22 stycznia 2010 r. Następnie stanął przy nabrzeżu wyposażeniowym Stoczni Gdańsk, gdzie przeprowadzono prace wykończeniowe i wyposażeniowe, w tym głównie prace rurarskie i związane z montażem innych instalacji okrętowych. Po ponad jednomiesięcznym okresie prac wyposażeniowych w Gdańsku, kadłub odholowano do Norwegii, do stoczni Fosen.

### Charakterystyka podstawowa

Długość całkowita 122,40 m, długość między pionami 107,40 m, szerokość konstrukcyjna 23 m, wysokość do pokładu 1. 12,35 m, wysokość do pokładu 2. 15,10

m, wysokość boczna (do pokładu głównego) 9,60 m, wysokość do międzypokładu 6,40 m, zanurzenie konstrukcyjne 7 m, zanurzenie maksymalne (*scantling draft*) 7,30 m; nośność ok. 5000 t, tonaż pojemnościowy brutto 9778, tonaż pojemnościowy netto - b.d., tonaż skompensowany (CGT) 9039 (według bazy danych on-line „Sea-Web” IHS Fairplay).

### Pojemność zbiorników

paliwo lekkie MDO 1864 m<sup>3</sup>; woda słodka 781 m<sup>3</sup>; woda balastowa 3600 m<sup>3</sup>.

### Pomieszczenia załogi

#### i pracowników czarterującego

liczba miejsc w kabinach (42 jednoosobowych i 39 dwuosobowych): 120 osób; sala konferencyjna, kawiarnia internetowa, sala recepcyjna / poczekalnia dla pasażerów śmigłowców, sauna, sala gimnastyczna, kawiarnia, szpital, mesa, 3 pomieszczenia rekreacyjne.

### Elektrownia okrętowa

#### i system elektroenergetyczny

liczba i typ: 4 × Wärtsilä 8L32; moc elektroenergetyczna: 4 × 4100 kVA przy 720 obr./min. (na paliwie MDO); łączna moc



Fot. Piotr B. Stareńczak

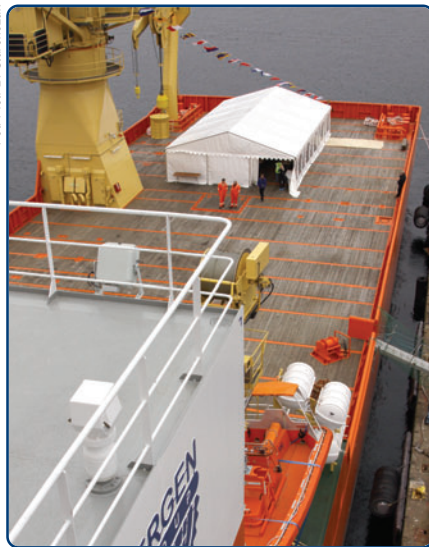
**U wybrzeży zachodniej Norwegii.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**„Zapasowa sterówka” z systemem DP - oddzielne pomieszczenie przy gł. sterowni.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Za nadbudówką, na śródokręciu i rufie znajduje się obszerny pokład roboczy.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Lewe skrzydło pomostu nawigacyjnego (z pomieszczeniem zapasowej sterowni DP).**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Uchylone drzwi hangaru dla zdalnie kierowanych pojazdów podwodnych (ROV).**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Kabina kapitana.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Mesa załogowa.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Centrala manewrowo-kontrolna (CMK).**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Jedna z dwóch siłowni głównych.**

zainstalowana 15360 kW (20 890 HP); generatory: 4 × Alconza NIR-7195 A-10LW; moc elektroenergetyczna 4 × 4100 kVA system elektroenergetyczny Wärtsilä: główna rozdzielnica elektroenergetyczna 690 V, 450 V i 230 V, tyrystorowe przekształtniki częstotliwości, prądnice, transformatory, elektryczne silniki napędu głównego, silniki sterów strumieniowych, system zarządzania rozdziałem energii elektrycznej (*power management system*); awaryjny zespół prądotwórczy: 1 × Caterpillar 3412 o mocy 687 kVA; portowy zespół prądotwórczy 1 × Caterpillar 3412 o mocy 687 kVA.

**Napęd / pędniki główne**

napęd główny spalinowo-elektryczny (elektrownia okrętowa działa na potrzeby zarówno napędu głównego, jak i pozostałych odbiorników / systemów na statku); pędniki azymutalne napędu głównego 2 × Schottel SRP 3030 CP; moc (napędu głównego) przenoszona przez pędniki 2 × 3200 kW; osiągi: prędkość maksymalna: 15 węzłów, prędkość ekonomiczna 12 w.

**Urządzenia sterowe i system pozycjonowania dynamicznego**

stery strumieniowe Brunvoll: 2 × dziobowe, poprzeczne FU100LTC2750 o mocy 2000 kW każdy; 1 × rufowy FU100LTC2750 o mocy 2000 kW; azymutalny (także jako awaryjny napęd główny - *system take me home*) 1 × AR100LNC600 o mocy 2200 kW; system pozycjonowania dynamicznego klasy DP3 - Kongsberg, Norwegia.

**Wyposażenie siłowni i pomocnicze**

kocioł: 1 × Pyro *hotwater boiler* E 11-33 o mocy 872 kW; dostawcy pozostałych systemów i komponentów: sieci elektroenergetyczne, instalacje elektryczne - Bergen Group Vest Elektro Electrical engineering; automatyka siłowniana - Wärtsilä Integrated Alarm System (IAS); pompy - Per Gjerdrum; odolejające / separatory - Westfalia; wytwornica wody słodkiej - Alfa Laval; sprężarki powietrza rozruchowego - Sperre industri AS; sprężarki niskiego ciśnienia - Tamrotor; osmoza zwrotna (wytworzenie wody słodkiej) - ENWA.

**Obsługa prac podwodnych**

hangar ROV o powierzchni 170 m<sup>2</sup> z suwnicą podwieszoną DOR 40 T; *moonpool* o wymiarach 7,20 × 7,20 m.

**Pokład roboczy**

powierzchnia 1300 m<sup>2</sup>; wytrzymałość 10T/m<sup>2</sup> (*T-BAR design: 25T/m*).

**Żurawie pokładowe i dźwignice**

główny dźwig *offshore* do prac podwodnych do głębokości 2000 m, z systemem

kompensacji nurzania 1 × MacGregor HMC 4240 (DOR 200 T przy wysięgu 10-15 m); 1 × Bergen Group Dreggen (podwieszony - *underslung crane*, DOR 40 T w hangarze ROV); 2 × Bergen Group Dreggen DKF 100 (DOR 5 T przy 15 m wysięgu, z liną o długości 1000 m); 2 × Heila 35-55 (DOR 10 T przy wysięgu 2,9 m).

**Pozostałe wyposażenie funkcjonalne i pokładowe**

wciągarki kotwiczne, cumownicze, pokładowe, kabestany, etc. - Norwegian Deck Machinery; drzwi wodoszczelne - IMS; drzwi hangaru ROV (×2) - TTS.

**System kompensacji przechyłów i kołysania**

1 × Intering Rolls-Royce (*anti heeling / active roll reduction system*).

**Pokład dla śmigłowca**

średnica 21 m; maks. obciążenie 12,8 T; dla śmigłowców wielkości Sikorsky S-92.

**Wyposażenie ratunkowe i ratownicze**

łodzie ratunkowe z systemami żurawików łodziowych: 2 × Norsafe davit system LH-185 / lifeboat JYN 115 - łodzie po 120 miejsc każda; tratwy ratunkowe Viking 8 × 35 osób; łódź ratownicza (*MOB boat / FRC - fast rescue craft*): 1 × Norsafe Magnum 750 - 6 osób (maks. 15), żurawik z zawieszem jednopunktowym 1 × Norsafe NDA 28.

**Elektronika okrętowa, nawigacja i komunikacja**

integrator systemów nawigacyjnych i komunikacyjnych - NavCom; konsole w sterówce i CMK - Elpro Industrier AS; system pomiaru zanurzenia i poziomu zapełnienia zbiorników - Xtronica; wyposażenie m.in. produkcji.

**Inni dostawcy systemów, wyposażenia oraz podwykonawcy**

prace malarskie i powłoki antykorozyjne - Premator, Jotun Paint system; antykorozyjna ochrona katodowa (ICCP - *Impressed Current Cathodic Protection*, ICAF - *Impressed Current Anti Fouling*) - MPE, Corrosion & Water- Control bv; wyposażenie wnętrz, meble - R&M; wyposażenie kuchni - Beha Heddo; system sanitarnościowy - Jets; izolacje i panele ścienne - Bergen Group Fosen.

**Klasyfikacja i przepisy:**

klasyfikator: Det Norske Veritas; notacja klasy: Det Norske Veritas: DNV + 1A1, E0, DYNPOS AUTRO, CLEAN DESIGN, COMF C(3)-V(3), ICE C, HELDK-SH Dk(+), NAUTOSV (A) CRANE

**Opracował:  
Piotr B. Stareńczak**



**Pokój konferencyjny.**



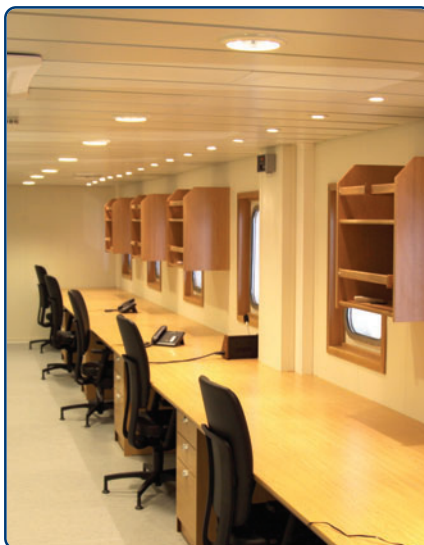
**Pokój rekreacyjny.**



**Łódź ratownicza (MOB boat).**



**Łódź ratunkowa we wnęce nadbudówki.**



**Pomieszczenie sterowania podwodnymi pojazdami ROV.**



**Dwuosobowa kabina.**



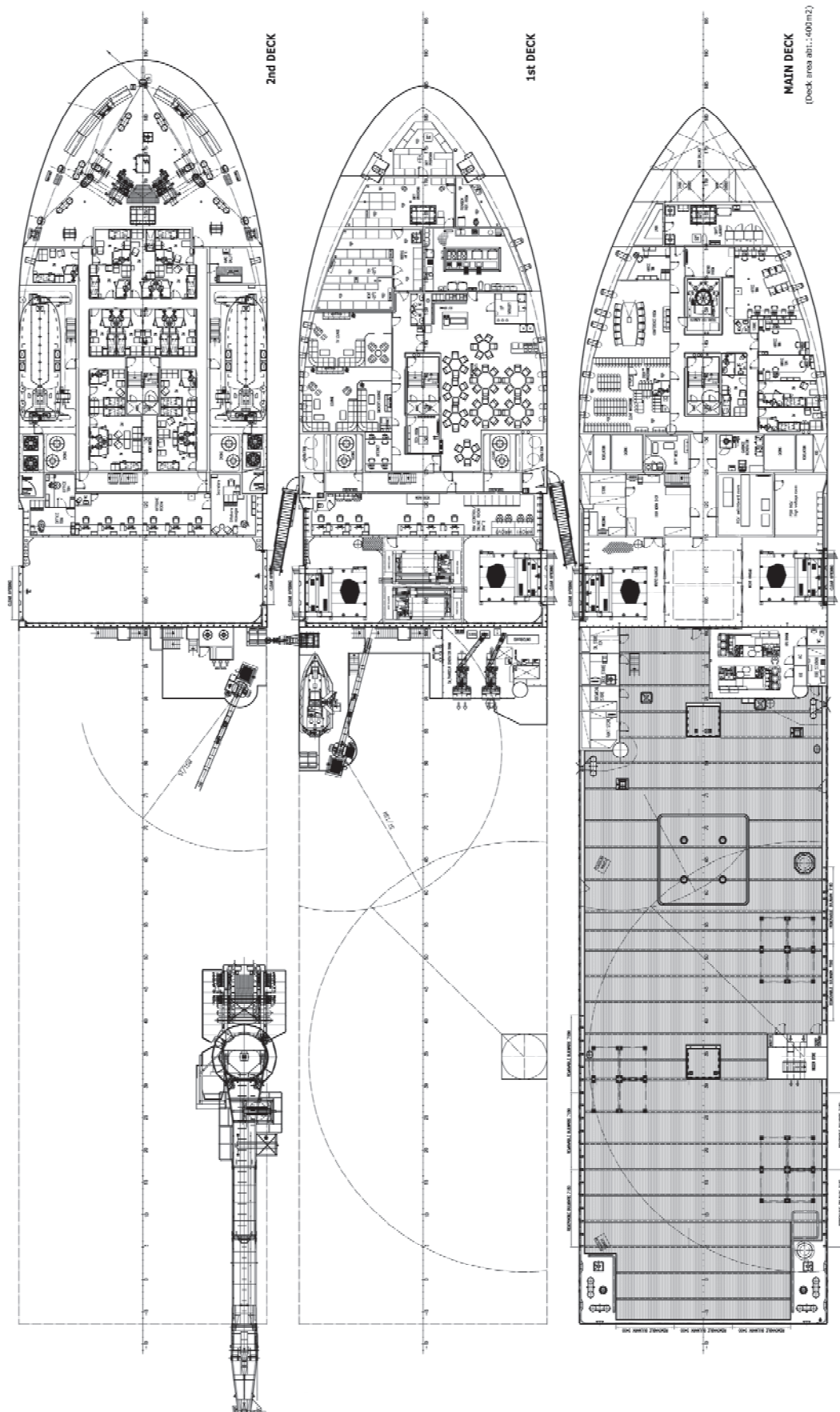
**Przy prawej burcie umiejscowiono potężny żuraw pokładowy.**

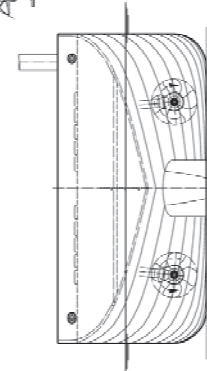
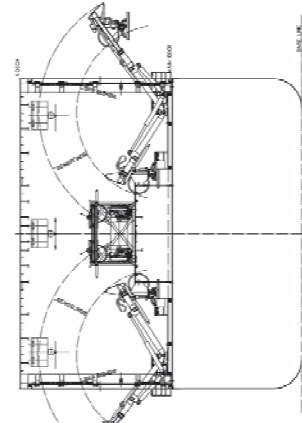
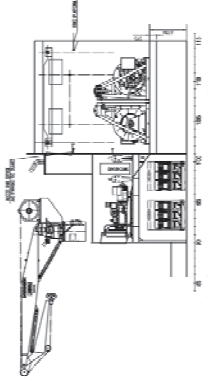
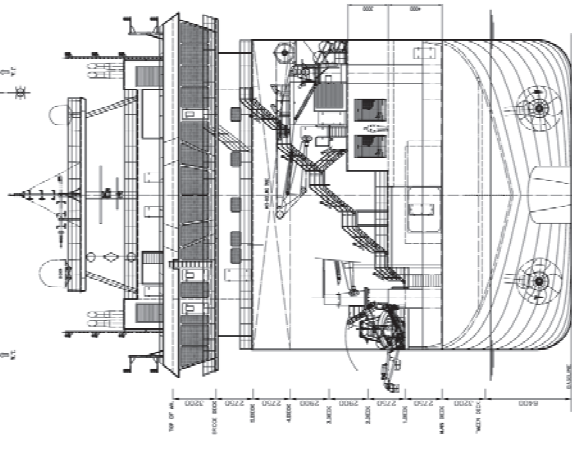
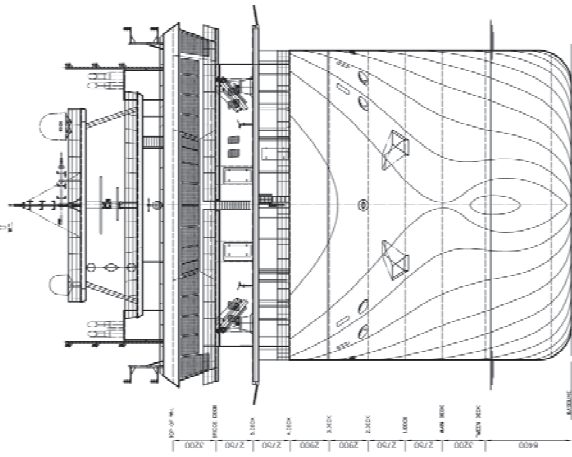
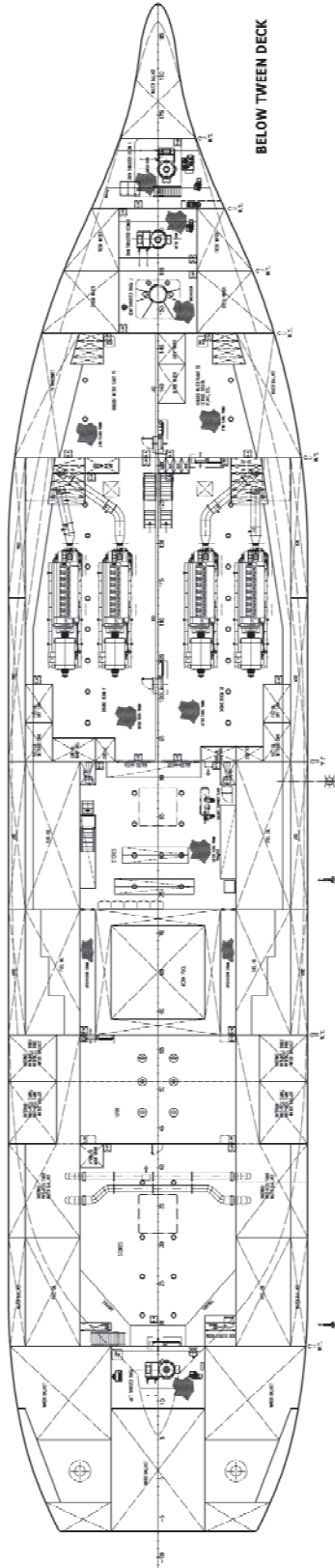
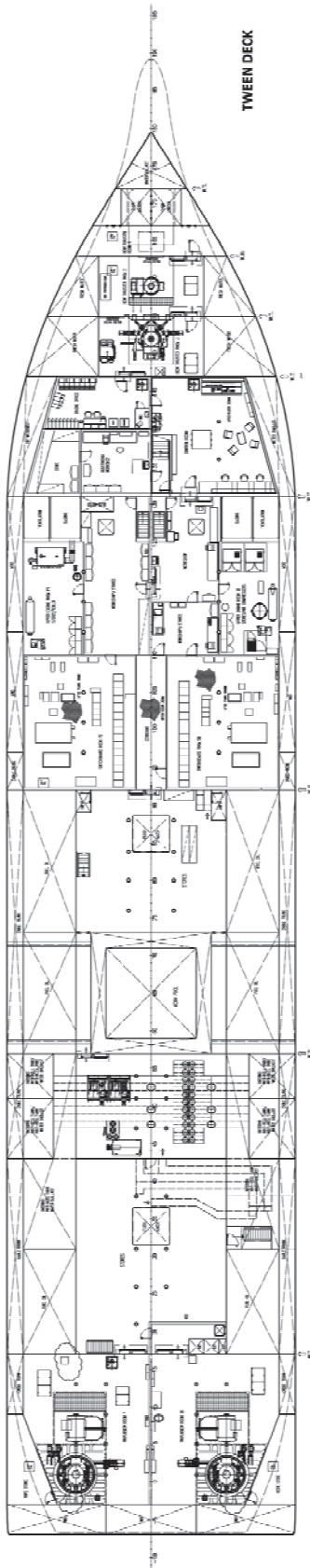


**Pomocniczy żuraw pokładowy, obsługuje pokład roboczy.**









Zderzenie *Zamościa* z *Jinei Maru*

# Pirat za sterem



Fot. PLO

**Może statki z serii B-446 nie były piękne, ale funkcjonalne i lubiane przez marynarzy.**

Jakże często słyszymy przerażające informacje o kierowcach, którzy jechali z nadmierną prędkością, nieostrożnie wyprzedzali, stracili panowanie nad kierownicą i doprowadzili do zderzenia czołowego.

Czy jednak podobny wypadek możliwy jest w odniesieniu do statku? Okazuje się, że tak! Potwierdzeniem tego jest tragiczne zderzenie *Zamościa* z japońskim samochodowcem *Jinei Maru*. Polski statek napotkał na swoim kursie „nawigacyjnego pirata”.

*Zamość* był drugim statkiem z PLO-wskiej serii tzw. „Za”. Nazwy wszystkich pięciu siostrzanych statków B-446 zaczynały się na spółgłoskę „Za” (*Zakopane, Zambrów, Zawichost, Zawiercie*, no i *Zamość*). Były to drobnicowce zbudowane w latach 1968-69 w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego, przeznaczone do żeglugi po Wielkich Jeziorach Amerykańskich. Miały 5 ładowni (jedna rufowa), 4 bomy z wysokimi masztówkami i dużą, długą, ale dość niską nadbudówką o pochylonym i zaokrąglonym forszocie.

Ze względu na konieczność pokonywania śluz na Wielkich Jeziorach, skrzydła ich mostków były wkomponowane w nadbudówkę tak, aby nie sięgały do burty. Statki te charakteryzowały się również mocno zaokrągloną krążowniczą rufą, na której znajdowała się trzecia kotwica, no i bardzo mocno pochylonym ku rufie kominem. Silnik główny o mocy 7200 KM zapewniał osiąganie prędkości 17 węzłów. Nowością były też automatyczne windy cumownicze z regulowanym uciągami.

Może nie były one piękne, ale bardzo funkcjonalne i lubiane przez marynarzy, a jak na początek lat 70. ub. wieku – także nowoczesne. Zaletę stanowiła bez wątpienia duża, przestronna sterówka, wyposażona m.in. w dwa radar, a także wygodne pomieszczenia mieszkalne. Specyficzną cechą jednostek tej serii był pokład kapitański, na którym oprócz pomieszczeń „pierwszego po Bogu” znajdowało się 7 przestronnych, luksusowych kabin pasażerskich, obszerny hol oraz salon dla pasażerów. Każdy statek z serii mógł przewozić 12 pasażerów.

### Ostatnia podróż

10 stycznia 1979 r. *Zamość* wychodzi z Montrealu, kierując się przez Atlantyk do Antwerpii. Ładunek stanowią celuloza, lój i części do maszyn, a więc typowa drobica. Nie jest to ładunek całokształowy, dwa międypokłady pozostają puste. Statek ma w zbiornikach 210 t balastu, 249 t paliwa, 14 ton smarów i 80 t wody słodkiej. Zanurzenie wynosi na dziobie 14'06", a na rufie 23'08". Oprócz liczącej 41 osób załogi, na statku zaokrętowanych jest 11 praktykantów: 3 studentów Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni i 8 studentów Politechniki Warszawskiej, a ponadto 3 pasażerów.

Kapitanem *Zamościa* jest 52-letni Zbigniew Gniadowicz. Pracę na morzu rozpoczął w 1949 r., po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej, początkowo jako pilot w Gdyni i Szczecinie. Potem przez dwa lata dowodził statkiem żegluga przybrzeżnej, po czym znowu podjął pracę w pilotażu. Pełnił funkcję st. pilota oraz szefa pilotów w porcie Gdynia. W 1964 roku powrócił na morze, pracując jako oficer pokładowy, a następnie kapitan na statkach PŻM, a od 1970 r. PLO. Zbigniew Gniadowicz jest więc kapitanem bardzo doświadczonym, mającym na koncie również bogatą praktykę pilotową. Na *Zamościu* pływa od czerwca 1977 r., już prawie półtora roku.

Podróż z Kanady jest typowa dla zimy, więcej silne wiatry, a morze jest wzburzone. Przechylił statek dochodzą okresowo do 30°. Załoga jest wymęczona wielogodzinnym kołysaniem. Odczuwają to dotkliwie zwłaszcza praktykanci i pasażerowie, nie obcy z morzem. Zdarza się, że muszą rezygnować z posiłków, a nawet, jak to się umownie określa, oddawać hołd Neptunowi.

W tym czasie w Polsce szaleje tzw. zima stulecia. Cały kraj zasypany jest obficie śniegiem, sparaliżowana została komunikacja, pociągi stoją w zaspach, elektrowniom zaczyna brakować węgla. Morze rządzi się jednak swoimi prawami, na oceanie nie widać śniegu ani lodu. Śruba wytrwale pcha statek do przodu, w stronę Europy. Nikt nie wie, że to ostatnia podróż *Zamościa*.

### Ale mgła!

20 stycznia 1979 r., po przejściu przez Kanał La Manche, *Zamość* jest na Morzu Północnym i zbliża się do statku pilotowego *Vandelaar Pilot*, zakotwiczonego w pobliżu ujścia rzeki Skaldy. O g. 16

wachtę na mostku obejmuje I oficer Józef Pietruczuk. Nawiązuje kontakt ze statkiem pilotowym, po czym telefonuje do kpt. Gniadowicza.

- *Panie kapitanie, tu „pierwszy” z mostku, podchodzimy do statku pilotowego, nawiązałem łączność, pilot jest już w drodze do nas.*

- *Fajnie, zaraz przychodzę* - odpowiada kapitan.

Okolo 16.25 polski statek podejmuje pilota i rozpoczyna żeglugę w kierunku ujścia rzeki Skaldy. Zapada już zmierzch, widzialność jest ograniczona, po wejściu na Skaldę pojawiają się pierwsze pasma mgły, która stopniowo gęstnieje.

- *Ale mgła!* - odzywa się I oficer do kapitana. - *Wydłuży nam się to wchodzenie do Antwerpii.*

- *Pójdziemy sobie powolutku* - odpowiada kpt. Gniadowicz. - *Niech pan każe, panie chiefe, opuścić trochę obie kotwice w kluzach, aby w razie czego były gotowe!*

Obie kotwice w dziobowych kluzach *Zamościa* zostają opuszczone o około metr. Kapitan chce mieć pewność, że w razie niebezpiecznej sytuacji lub awarii silnika, na pewno polecą do wody. W czasie przejścia przez Atlantyk kotwice były przecież tłuczone przez fale i mogły się zaklinować.

Kapitan wysyła również jednego z marynarzy wachtowych na dziób w charakterze obserwatora (tzw. oka) i uruchamia automatyczny nadajnik sygnałów mgłowych. Dziobowy tyfon *Zamościa* od tej chwili odzywa się co 2 minuty, nadając jeden długi dźwięk.

Załoga, praktykanci i pasażerowie o g. 17.30 jedzą kolację. Członkowie załogi wolni od wacht udają się do swoich kabin, by odpocząć przed czekającymi ich jeszcze manewrami wejściowymi do portu. Praktykanci i pasażerowie wychodzą na pokład, chcąc obejrzeć wejście do belgijskiego portu, ale mgła uniemożliwia podziwianie krajobrazów, a na pokładzie panuje przenikliwe zimno, temperatura powietrza oscyluje w granicach 0°C. Wracają zatem do kabin. 22-letni praktykant maszynowy Julian Wysocki i 24-letni praktykant pokładowy Jarosław Jagielski, obaj studenci WSM w Gdyni, zajmują kabinę pasażerską po lewej burcie na pokładzie kapitańskim. Po powrocie z lodowatego pokładu z przyjemnością siadają w przytulnym, ciepłym pomieszczeniu. Zaczynają snuć plany zwiedzania Antwerpii. Obaj siedzą przy stole usytuowanym w pobliżu bulajów na lewej burcie.

### m/s *Zamość*

typ:	Sz B-446/2 drobnicowiec
zbudowany:	1969 r. Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego
armator:	Polskie Linie Oceaniczne PLO (Gdynia),
port macierzysty:	Gdynia
napęd:	silnik spalinowy 5299 kW (7200 KM), śruba prawoskrętna stała
długość:	135,21 m
szerokość:	17,70 m
zanurzenie maks.:	7,90 m
pojemność:	6581 BRT
nośność:	5451 DWT
prędkość maks.:	17 w.
załoga:	41 osób

## Jinei Maru rusza w drogę

O 18.30, po odcumowaniu od nabrzeża w Antwerpii, do służby Zandivliet wchodzi japoński samochodowiec *Jinei Maru*. Statek ma długość 197,11 m, szerokość 28,01 m, pojemność brutto 17 821 RT. Jego silnik o mocy 17 307 kW pozwala na osiąganie prędkości 20,25 w.

Kapitanem *Jinei Maru* jest 46-letni Hiromitsu Matsuzaki, posiadający dyplom kapitana z 1971 r. Oprócz niego na mostku japońskiej jednostki obecny jest pilot Raymond Julien de Baats oraz belgijski sternik Eddy Albert Maelfait, a także oficer wachtowy i sternik statkowy (jako rezerwowy).

Po opuszczeniu służby, silnik *Jinei Maru* nastawiony zostaje od razu na bieg „cała naprzód manewrowa” (z uwagi na ograniczoną widzialność). Przy takich obrotach SG statek osiąga jednak prędkość około 17 węzłów. Japoński samochodowiec kieruje się w dół rzeki. Kapitan Matsuzaki jest po raz pierwszy na wodach Skaldy. Władca bardzo słabo językiem angielskim, więc w porozumiewaniu się z pilotem pomaga mu oficer wachtowy. Jednak również jego angielszczyzna pozostawia wiele do życzenia.

Kierownictwo statku obejmuje faktycznie pilot de Baats. Kapitan nie wtrąca się, nie analizuje komend pilota, uważa, że pilot doskonale zna miejscowe akweny. *Jinei Maru* nabiera prędkości i kładzie się na kurs prowadzący mniej więcej środkiem toru wodnego. Zamierzaniem pilota jest bowiem wyprzedzenie wolniej idących statków znajdujących się przed japońskim samochodowcem. Radar na mostku *Jinei Maru* nastawiony jest na zakres 3 Mm w ruchu względnym i zorientowany według dziobu. Obserwacją radaru zajmuje się wyłącznie pilot.

### Zderzyli się przed nami!

O g. 18.30 *Zamość* dociera na redę Vlissingen i tu następuje zmiana pilotów. Na mostek wchodzi pilot rzeczny Francois Jean Cock. Statek rozpoczyna żeglugę w górę rzeki Skaldy. Widzialność jest nadal ograniczona przez mgłę i sięga co najwyżej 500 metrów. Pilot prosi kapitana, by przełączyć radar Decca TM-629 na zakres 3 Mm i zorientować go według dziobu, a nie według północy. Ma to ułatwić pilotowi orientację podczas żeglugi na rzece. Pilot Cock daje też do maszyny komendę „wolno naprzód”.

Wkrótce po minięciu Vlissingen, ok. 19, *Zamość* zostaje wyprzedzony przez duży niemiecki statek *Cargo Liner IV* idący również w górę rzeki. Pilot w uzgodnieniu z kapitanem daje do maszyny „bardzo wolno naprzód”. Polski statek idzie z prędkością około 6 węzłów, bardzo blisko prawej krawędzi toru wodnego, mijając pławy na południowej stronie farwatu w odległości zaledwie 10-30 metrów. Pilot i kapitan chcą w ten sposób uniknąć zagrożenia kolizją, gdyż ruch na Skaldzie jest duży, sporo statków podąża zarówno w kierunku portów, jak i do morza. Marynarz wystawiony na „oku” na dziobie melduje zbliżanie się statku do kolejnych pław, pilot odpowiednio koryguje kurs.

Pilot Cock prowadzi ciągłą obserwację radarową, zaś kapitan co kilka minut podchodzi do radaru, a z lewego lub prawego skrzydła mostku prowadzi obserwację wzrokową. Radar działa bez zarzutu, pokazując dokładnie zarys brzegów, pławy i echa statków. Na ekranie widać m.in. echo statku *Cargo Liner IV*, który po wyprzedzeniu *Zamościa* coraz bardziej się oddala. Tuż przed g. 20 prędkość statku zostaje zwiększona do „wolno naprzód”, a następnie „pół naprzód”.

O g. 20 wachtę na mostku obejmuje III oficer, 41-letni Jan Mikolcz. Na sterze staje st. mar. Jan Gurin, a na „oku” na dziobie st. mar. Czesław Kułak. Ponadto na lewym skrzydle mostku obserwację prowadzi praktykant Włodzimierz Fritzkowski. Wachtę w siłowni obejmuje II mechanik 42-letni Włodzimierz Barinow z as. maszynowym i motorzystą.

O 20.05 pilot dostrzega na ekranie radaru kilka statków idących kontrkuresem. Ponadto otrzymuje informację, że z Kanału Gandawskiego (West Buitenhafen) będzie włączał się do ruchu statek. Daje do maszyny ponownie „bardzo wolno naprzód”. Widzialność wynosi wówczas około 3 kabli. *Zamość* mija w odległości około 90 metrów pirs Dow Chemical, kładzie się na kurs 117° i zbliża się do ujścia Kanału Gandawskiego. Z lewej burty przed dziobem widać już czerwone światło pławy nr 18, usytuowanej na północnej stronie toru wodnego.

Kapitan wychodzi na lewe skrzydło i obserwuje tę pławę. Pilot w tym czasie prowadzi rozmowę przez UKF. Jest 20.34. Po chwili kapitan Gniadowicz słyszy wydaną dość nerwowo przez pilota Cocka komendę „Stop engine”. Wchodzi więc do sterówki.

- *Mr pilot, what happens?* - pyta.
- *Statki zderzyły się przed nami!*

Fot. Z. Uklejewski



**Zamość był drugim statkiem z PLO-wskiej serii tzw. „Za”.**

Kpt. Gniadowicz patrzy na ekran radaru, na którym widać, że echa dwóch statków znajdujących się przed *Zamościem*, zlały się ze sobą. Po chwili jednak echa te rozchodzą się, a statek podążający w dół rzeki wyraźnie odchyła się w ku północnemu brzegowi.

- *To był chyba ten statek, który nas wyprzedził?* - zwraca się kapitan do pilota.

- *Zgadza się, to był Cargo Liner IV* - odpowiada pilot.

Śruba *Zamościa* nie obraca się. Polski statek płynie powolutku na skutek inercji. Jego prędkość wciąż maleje. Kapitan wychodzi na lewe skrzydło i wypatruje świateł jednostki, która przed chwilą uczestniczyła w kolizji.

### Straciłem orientację!

O g. 20 na mostku *Jinei Maru* wachtę obejmuje III oficer Hideo Imagawa. Wkrótce po tym kapitan oznajmia wachtowemu:

- *Idę do kabiny, muszę napisać telegram do armatora.*

Japoński statek nadal porusza się z prędkością 17,5 węzła. Widzialność pogarsza się, wynosi już tylko około 500 metrów. Pilot zajęty jest wyprzedzaniem statku idącego północną stroną toru wodnego.

O 20.15 III oficer przerywa obserwację radarową i przeprowadza rozmowę telefoniczną. Przed dziobem niewiele widać. Mgła gęstnieje. Oficer wachtowy nie widzi jednak powodu, by przywołać kapitana na mostek, nie chce mu przeszkadzać w pisaniu telegramu.

O 20.33 *Jinei Maru* mija prawą burtą w odległości około 210 m czerwoną pławę nr 22. Pilot daje wówczas komendę

„pół naprzód”. Statek porusza się kursem 270°. Po chwili pilot de Baats dostrzega wzrokowo 1 rumb w prawo od dziobu czerwone światło. Jest to lewoburtowe światło statku *Cargo Liner IV*. Wcześniej nie widział go na ekranie radaru. Pilot daje komendę „wolno naprzód” i obserwuje kurs przeciwnego statku. Po chwili orientuje się, że *Jinei Maru* musiał zejść na lewą stronę toru wodnego i że statki idą na zderzenie.

- *Hard to starboard!* - krzyczy pilot.

Sternik wykonuje komendę „prawo na burtę”. Dziób *Jinei Maru* zaczyna odchyłać się w prawo, ale jest już za późno, odległość pomiędzy obiema jednostkami zmniejsza się błyskawicznie. Z mgły wyłania się kadłub przeciwnego statku, teraz doskonale widoczny. Po 30 sekundach dochodzi do zderzenia. Dziób *Jinei Maru* uderza w rufę z lewej burty *Cargo Linera IV*. Daje się odczuć wstrząs całego statku. Obie jednostki szybko przechodzą obok siebie i po chwili przeciwny statek znika we mgle. *Jinei Maru* nadal kręci w prawo.

Kapitan Matsuzaki odczuwa wstrząs swego statku, przebywając w kabinie. Biegnie więc na mostek.

- *Co się stało? Zderzenie?* - pyta.

- *Zderzenie* - potwierdza III oficer.

- *Jaka jest pozycja statku?* - pyta kpt. Matsuzaki.

Tego jednak nie wie nikt. Pilot wpatruje się w ekran radaru, lecz na skutek gwałtownego zwrotu w prawo, obraz radarowy zamazuje się. Widać tylko rozplywające się echa, mnóstwo kropek i smug. Statek wszedł w tak gęstą mgłę, że nic nie widać również przed dziobem.

- *Gdzie my jesteśmy?!* - krzyczy kapitan w języku japońskim. - *Niech ktoś mi powie!*

III oficer nie umie nic odpowiedzieć. Pilot de Baats wpada w panikę. Statek idzie nadal z prędkością około 15 węzłów.

- *O Boże, straciłem orientację! Nic nie widzę na radarze!* - krzyczy pilot.

Przez chwilę żaden z obecnych na mostku nawigatorów nie wie, co zrobić. Na mostku powstaje zamieszanie. Rozpędzony statek płynie teraz na oślep po ruchliwym torze wodnym. Kapitan i pilot tłoczą się przy jednym radarze.

- *Wpakujemy się na mieliznę!* - ostrzega sternik pilota.

Pilot widzi na żyrokompasie, że kurs statku wynosi już ponad 300°, a więc *Jinei Maru* rzeczywiście kieruje się na mieliznę po północnej stronie toru wodnego.

- *Hard to port!* - poleca sternikowi, chcąc ratować statek przed wejściem na północny brzeg. Sternik wyklada ster „lewo na burtę”. Pilot dla zwiększenia sterowności i szybszego wykonania zwrotu w lewo, daje też do maszyny „pół naprzód”.

Dziób statku japońskiego odchyła się teraz w lewo. Nadal nic nie widać, panuje gęsta mgła. Obraz na radarze *Jinei Maru* zamazuje się jeszcze bardziej – to efekt kolejnego gwałtownego zwrotu. W pewnej chwili (g. 20.37) pilot i kapitan dostrzegają dwa rumby w prawo od dziobu światła masztowe i czerwone światło burtowe dużego statku. Światła te przesuwają się w lewo.

- *Boże, następny statek!* - krzyczy pilot.

Tym statkiem jest *Zamość*.

- *Prawo na burtę!!!* - krzyczą do sternika równocześnie kapitan i pilot.

Sternik wykonuje komendę. Płetwa sterowa japońskiego samochodowca powoli odchyła się, powracając z położe-

nia „lewo na burtę”. Wszyscy widzą jednak, że ten manewr nic już nie da. Światła dużego statku zbliżają się raptownie i za chwilę z pewnością dojdzie do zderzenia.

## Staranuje nas!

W tym czasie na lewym skrzydle *Zamościa* kpt. Gniadowicz wypatruje światła zbliżającego się z przeciwka statku, który uczestniczył w zderzeniu z *Cargo Linerem IV*. Poleca też III oficerowi uprzedzić obserwatora na dziobie, że za chwilę 5° z lewej burty będzie przechodził statek.

- *Nic nie widzę* - odpowiada st. mar. Kułak z dziobu. - *Nic nie widzę! Ale słyszę jakby odgłos pracy silnika.*

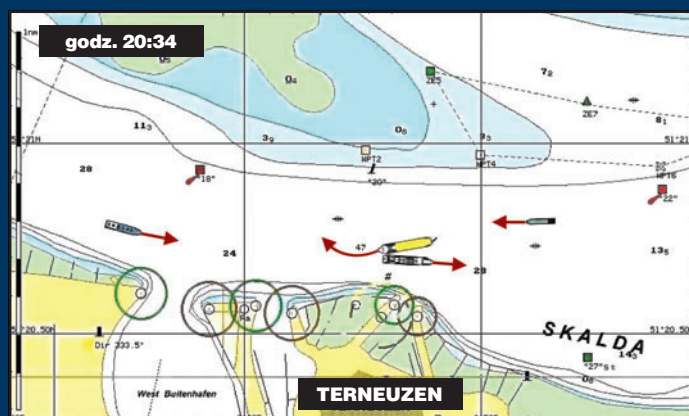
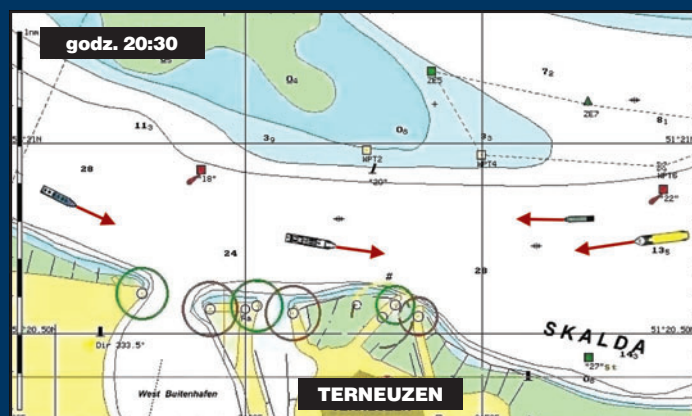
Prędkość *Zamościa* nadal maleje, statek utrzymuje kurs 117°.

- *Widzę białe światło, chyba topowe!* - melduje po chwili marynarz z dziobu. Pilot wpatruje się w ekran radaru.

Po paru sekundach kapitan również dostrzega 30-40° w lewo od dziobu kilka białych światła. Jest przekonany, że są to światła lewoburtowych kabin przeciwnego statku i że przejdzie on bezpiecznie z lewej burty. W tym samym czasie pilot, obserwując ciągle ekran radaru, zauważa doskonale widoczne echo pławy nr 22, natomiast z lewej burty pojawia się coś dziwnego, jakby „zasłona”. III oficer prowadzi obserwację wzrokową z prawego skrzydła.

Kpt. Gniadowicz obserwując z lewego skrzydła zbliżający się statek, dostrzega nagle wśród białych światła także zielone. Przez chwilę drętwieje, bo wie, co to oznacza. Przeciwna jednostka idzie na zderzenie! Jest już jednak za późno na uczyńnienie czegokolwiek. Z gęstej mgły wyłania się nagle potężny dziób obcego statku idący wprost na lewą burtę *Zamościa*.

## Przebieg kolizji.



- *Rany boskie, staranujcie nas!* - krzyczy sternik.

Po kilkunastu sekundach, o 20.38, przeciwny statek uderza dziobem pod kątem 30-40° w lewą burtę *Zamościa*. Kapitan ucieka z lewego skrzydła na mostek. Następuje potężny wstrząs, polski statek zostaje gwałtownie odrzucony w prawo. Dziób tamtej jednostki sunie z dużą prędkością po burcie *Zamościa*. Widać snopy iskier, słysząc głuchoe huki i głośne trzaski. Statek przechyla się szybko na lewą burtę. Po chwili następuje kolejny przeraźliwy zgrzyt i kapitan zauważa, że lewe skrzydło, na którym przed kilkunastoma sekundami jeszcze stał, zostało zerwane. Polski statek nadal pchany jest do tyłu i w stronę prawego brzegu.

- *Uciekajcie z mostku! Alarm opuszczenia statku!* - krzyczy kapitan. Naciska przycisk dzwonek alarmowy, uruchamia rozgłośnie manewrową. Rozlega się 7 krótkich i jeden długi dźwięk. Kapitan nadaje alarm szalupowy również syreną. Następnie sprawdza, czy rozgłośnia jest włączona we wszystkich pomieszczeniach.

- *Uwaga pasażerowie i załoga! Zderzenie! Alarm opuszczenia statku! Proszę natychmiast do szalup!!!*

Pilot Cock chwytając za słuchawkę UKF-ki.

- *Vlissingen Radio, Vlissingen Radio, tu Zamość, miałem tutaj kolizję z nieznanym statkiem... Nabieram dużego przechyłu. Leżę na środku farwateru, over!* - krzyczy nerwowo.

Stacja odpowiada natychmiast.

- *Polski Zamość, leżysz z przechyłem na środku farwateru. Czy to jest na wysokości Terneuzen, over?*

- *To jest na wysokości Terneuzen i holownik jak najszybciej!!!* - woła pilot.

## Moja noga! Ratunku!

Tuż przed zderzeniem praktykanci Julian Wysocki i Jarosław Jagielski nadal siedzą przy stole w kabinie usytuowanej z lewej burty i rozmawiają. Snują plany na przyszłość, dzielą się wrażeniami z praktyk na statku. Obaj marzą o tym, by jak najszybciej ukończyć studia i podjąć pracę na morzu, już jako prawdziwi marynarze. W pewnej chwili słyszą zatrzymanie maszyny statku, wibracja nagle ustaje.

- *Słyszysz? Maszyny się zatrzymały!* - mówi prakt. Wysocki. - *Już wchodzimy do portu?*

- *Jeszcze za wcześnie!* - odpowiada kolega. - *Przecież nie było dzwonek na manewry, nikt nas nie budził.*

Powracają do rozmowy. Po paru minutach, nagle, czują silny wstrząs, cały statek zostaje gwałtownie popchnięty i to tak mocno, że prakt. Wysocki o mało nie spada z krzesła.

- *O rany, co to?* - woła przerażony. - *Uderzyliśmy o coś?*

Kolega nie zdążył mu odpowiedzieć. Słysząc kolejny trzask i zgrzyt, następuje drugi potężny wstrząs. Szoty kabiny nagle rozrywają się, pękają drewniane okładziny na ścianach, meble zostają poderwane do góry wraz z podłogą. Jedna ze ściennych płyt zostaje wepchnięta do wnętrza kabiny i przygniatą prakt. Wysockiemu lewą stopę. Odczuwa bardzo silny ból, jest przerażony. Zgięty stół, przymocowany trwale do podłogi, uderza w kolano praktykanta Jagielskiego. On również czuje potworny ból, nie może wstać.

- *Jezu, pomocy!!!* - krzyczy prakt. Wysocki. - *Moja noga!!!*

- *Ratunku, pomóżcie nam!* - krzyczy również prakt. Jagielski, licząc, że kole-

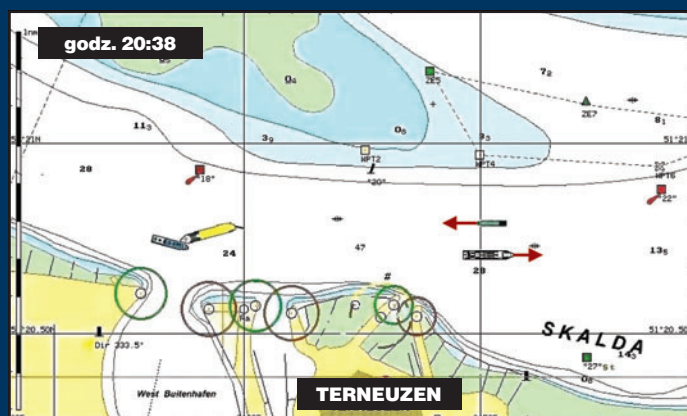
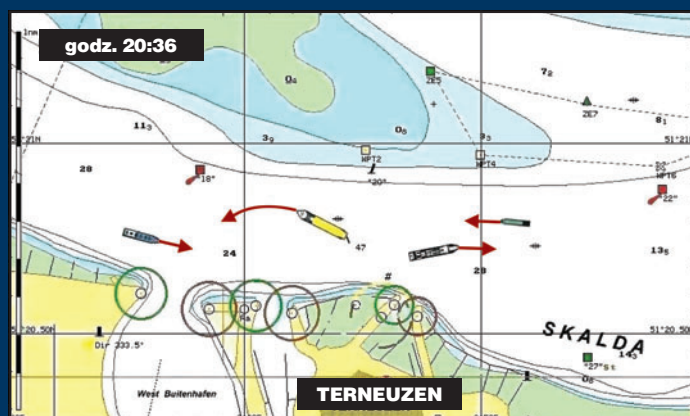
dzy z sąsiedniej kabiny ich usłyszą. W tej samej chwili rozlegają się dzwonek alarmowe.

## Czy ktoś tu jeszcze został?

Po ogłoszeniu alarmu wszyscy obecni na mostku - poza kapitanem - zbiegają poprzez prawe skrzydło na pokład szalupowy. W tym samym czasie st. mech. Władysław Dziurzański telefonuje do siłowni i poleca wachtownemu II mechanikowi zatrzymać silniki pomocnicze, po czym nakazuje wszystkim opuścić siłownię. Mechanik wykonuje to polecenie, a ponadto wyłącza napięcie z sieci statkowej, aby zapobiec pożarowi lub porażeniu ludzi prądem. Automatycznie załącza się oświetlenie awaryjne.

*Zamość* przechyla się coraz bardziej na lewą burtę. Zaalarmowana załoga bardzo sprawnie i bez najmniejszej paniki opuszcza kabiny. Marynarze pomagają sobie wzajemnie, wyprowadzają na pokład pasażerów. Praktykanci zamieszkałi na pokładzie kapitańskim słyszą wołanie Wysockiego i Jagielskiego. Wpadają do ich kabiny, odciągają wepchnięte do niej płyty ścienne i wynoszą dwóch ciężko rannych kolegów. W ciągu kilku minut zostaje opuszczona lewoburtowa łódź ratunkowa. Niestety, szalupa z prawej burty nie chce zsunąć się na żurawikach, ze względu na przechył, który wynosi już około 35°.

Kpt. Gniadowicz na mostku po raz ostatni spogląda na pokład. Statek wyraźnie kładzie się na lewą burtę. Kapitan nie widzi żadnych szans ocalenia go. Wie, że najważniejszym zadaniem jest teraz uratowanie 56 osób, które znajdują się na *Zamościu*. Na mostek przybiega, zgodnie z rozkładem alarmowym, II oficer Jerzy Sobala.



## Kapitan schodzi ostatni

- Niech pan idzie do szalupy! - poleca kapitan. - Opuscie sztormtrap i zrzucajcie do wody ratowy ratunkowe.

Kpt. Gniadowicz wraz z II oficerem opuszczają mostek przez prawe skrzydło. „Drugi” na pokładzie łodziowym przekazuje marynarzom polecenie kapitana. Przechył statku jest tak duży, iż niektórzy zgromadzeni na pokładzie zsuwają się do wody. Jest tam już szalupa, a w niej kilku marynarzy. Manewrują sprawnie łodzią i wyciągają z wody tych, którzy zsunęli się z pokładu. Kilku marynarzy skacze ze statku i pomaga dostać się do szalupy nie umiejącym pływać. Grozy sytuacji dodają ciemności i lodowata woda (jej temperatura wynosi tylko 6°C). Problemem staje się ewakuacja dwóch rannych praktykantów, którzy nie będą z pewnością w stanie dopłynąć do szalupy.

Kapitan Gniadowicz nie idzie do łodzi, przedostaje się rufowym korytarzem do nadbudówki. Zdaje sobie sprawę, że obcy statek nie tylko zerwał lewe skrzydło mostku, ale musiał także rozpruć poszycie nadbudówki na poziomie pokładu kapitańskiego, a tam mieszkali pasażerowie i praktykanci. Poruszanie się wewnątrz tak silnie przechylonego statku nie jest jednak łatwe. Kapitan z trudem przemierza się po szotach, które teraz stały się podłogą. Przechył statku przekracza już 60°. Kpt. Gniadowicz po poręczach wciąga się do holu pasażerskiego.

- Czy ktoś tu jeszcze został?! - krzyczy. - Czy ktoś tu jest?

Nikt nie odpowiada. Kpt. Gniadowicz słyszy natomiast wołania załogi dobiegające z pokładu:

- Nie ma kapitana! Gdzie jest kapitan?!

Dowódca *Zamościa* nie chce, aby marynarze wchodzili do nadbudówki i szukali go z narażeniem życia, więc szybko opuszcza się po poręczach i wydostaje na pokład łodziowy z lewej burty.

Do statku zbliżają się holowniki *Zeeland* i *Westdiep*. Oświetlają leżący już prawie na lewej burcie *Zamość* reflektorami i natychmiast przystępują do akcji ratowniczej. *Zeeland* podaje linę na szalupę i przyciąga ją do swojej burty. Znajdują się na niej 42 osoby, w tym wszyscy pasażerowie i pilot, a także ranny prakt. Jagielski. Teraz przechodzą na pokład holownika.

*Westdiep* podchodzi dziobem do wyłożonego za burtę statku sztormtrapu. Członkowie załogi przenoszą na holownik drugiego ciężko rannego praktykanta Wysockiego. Szalupa w tym czasie ponownie zbliża się burty *Zamościa*, aby zabrać kapitana. Kpt. Gniadowicz jako ostatni opuszcza statek i schodzi do łodzi ratunkowej. Łódź znowu zostaje podciągnięta do holownika *Zeeland*. Po wejściu na jego pokład kapitan nakazuje policzyć uratowanych. Następnie wchodzi do sterówki holownika.

- Wait, wait captain! - zwraca się do jego kapitana, widząc, że ten szykuje się do odejścia od statku. Nie chce pozwolić na to dopóki nie upewni się, że wszyscy opuścili *Zamość*.

- Proszę oświetlać nadal mój statek! - domaga się.

Chwyta też słuchawkę UKF-ki, wywołuje drugi holownik i pyta, ile jest na nim uratowanych osób. St. mechanik Władysław Dziurzański odpowiada, że na *Westdiepie* jest 13 osób. A zatem wszyscy zostali ewakuowani. Kpt. Gniadowicz informuje o tym kapitana holownika, po czym zajmuje się opatrzeniem ran prakt. Wysockiego. Okazuje się, że podczas schodzenia do szalupy obrażeń doznał także II oficer Sobala. Jemu również kapitan nakłada opatrunek.

Oba holowniki odchodzą od *Zamościa*. Statek leży już na lewej burcie. *Ji-*

*nei Maru*, który staranował *Zamość*, nie zatrzymuje się nawet w pobliżu miejsca wypadku (co przy tak dużej prędkości byłoby zresztą nielatywne), nie interesuje się losem polskiej załogi, lecz odchodzi w dół rzeki i rzuca kotwicę dopiero o godz. 21.03, a więc prawie pół godziny po zderzeniu.

## Pożegnanie ze statkiem

Holowniki *Zeeland* i *Westdiep* kierują się w stronę Terneuzen i po 20 minutach cumują przy kei. Tu czekają już karetki pogotowia, które zabierają rannych. Autobusy przewożą pozostałych członków załogi i pasażerów do hotelu. Miejscowe władze dostarczają przemokniętym Polakom suche ubrania, ciepłe napoje, posiłek i papierosy.

W szpitalu okazuje się, że prakt. Wysocki doznał ciężkich uszkodzeń lewej stopy ze złamaniem palców, a prakt. Jagielski poważnych obrażeń prawego podudzia (złamanie kości, uszkodzenie kolana). Rany odnieśli także: bosman (stłuczenie żeber i goleni lewej nogi) oraz st. marynarz (stłuczenie kości piszczelowej lewej nogi).

Do *Zamościa* podchodzi w tym czasie hol. *Martine Letzer*. Polski statek zachował jeszcze pływalność i dryfuje wolno w kierunku południowego brzegu. Władze portowe obawiają się jego zatonięcia na torze wodnym. Holownik dochodzi do części dziobowej *Zamościa* i jego załoga mocuje stalowy hol na jednym z polerów. Leżący na lewej burcie statek zostaje przeholowany na płyciznę *Middeplaat* na północnej stronie toru wodnego na Skaldzie.

W tym czasie policja wodna udaje się na statek *Jinei Maru*, z którego zabiera kapitana Matsuzaki, pilota de Baats'a, sternika i III oficera.

Zamość po zderzeniu.



Kpt. Gniadowicz zwraca się do władz portowych z prośbą o dowieszenie go holownikiem do osadzonego na płyciźnie statku, w celu wydobycia dokumentów znajdujących się w kapitańskim sejfie. Władze wyrażają na to zgodę i o g. 22 *Westdiep* zabiera na pokład kapitana, st. mechanika, III oficera i ochmistrza. Oświetlając silnym reflektorem *Zamość*, podchodzi do jego nadbudówki w części rufowej. Kapitan Gniadowicz przechodzi na pokład swojego statku. Nie jest łatwo poruszać się po jednostce leżącej na burcie. Przyświecając sobie latarkami polscy marynarze przemieszczają się korytarzami. To, co było sufitem lub podłogą, stanowi teraz ściany. Trzeba bardzo uważać, by nie obsunąć się po poręczach i nie wpaść do zalanej wodą części nadbudówki. Kapitan dociera do swojej kabiny. Jest tu sucho, gdyż znajduje się ona na prawej burcie wystającej ponad wodę. Uda mu się otworzyć sejf i wydobyć z niego wszystkie statkowe dokumenty. To też nie jest takie łatwe, bo trzeba wspinać się po meblach i szotach.

Kpt. Gniadowicz ogarnia wzrokiemabinę. Jeszcze dwie godziny temu miał nadzieję, że po zakończonych manewrach wejściowych położy się spać w swojej koi. Niestety, nie będzie to możliwe nie tylko dziś, ale już nigdy. Kapitanowi żal jest statku, na którym pracował prawie półtora roku i który bardzo polubił. Najważniejsze jest jednak to, że nikt nie zginął. Wychodzi na pokład i przeskakuje na holownik. Po raz ostatni dotyka dłońmi burty *Zamościa*. *Westdiep* oddala się od statku i wraca do Terneuzen.

### Izba Morska nie ma wątpliwości

Kilka dni po wypadku załoga i pasażerowie *Zamościa* wracają do kraju. Armator wypłaca im odszkodowanie za rzeczy osobiste pozostawione na statku. Problemem jest natomiast wrak leżący na Skaldzie. Nurkowie dokonują oględzin podwodnej części kadłuba. Wykazują one, że *Zamość* doznał rozerwania poszycia lewej burty na długości około 19 metrów i szerokości 1,5 metra wzdłuż dennego zaoblenia pomiędzy II i IV ładownią. Uszkodzenia te zostały spowodowane gruszką dziobową *Jinei Maru*. Ponadto, kotwica japońskiego statku spowodowała rozerwanie lewego skrzydła mostku i poszycia nadbudówki, łącznie ze zniszczeniem przyległych kabin. Armator oszacował straty na kwotę łączną 130 949



000 zł, co odpowiadało wartości prawie półtora miliona dolarów. Ponadto władze holenderskie zażądały opłat za oczyszczenie statku z ładunku zalegającego w ładowniach, a zwłaszcza beczek z łojem. Izba Morska w Gdyni w postępowaniu kondemnacyjnym przeprowadzonym 16 lutego 1979 r. orzekła, że *Zamość*, ze względu na zakres doznanych uszkodzeń, jest niewart naprawy.

18 maja 1979 r. Izba Morska w Gdyni wydała orzeczenie (WVG 30/79), w którym uznała, że przyczyną zderzenia m/s *Zamość* ze statkiem m/s *Jinei Maru* bandery japońskiej, w dniu 20 stycznia o g. 20.38, na rzece Skaldzie, w pobliżu portu Terneuzen, w przybliżeniu w odległości 3 kabli na południowy zachód od pławy nr 18, we mgle, przy wietrze S 3°B, w wyniku czego m/s *Zamość* doznał rozerwania podwodnej części lewej burty, a następnie przewrócił się na burtę i zatonął, było:

- utrzymywanie nadmiernej prędkości we mgle, czym statek ten naruszył art. 26 przepisów o zapobieganiu zderzeniom na holenderskich wodach wewnętrznych;
- wadliwa obserwacja radarowa, w wyniku czego na statku japońskim w ogóle nie zauważono echa zbliżającego się m/s *Zamość*;
- niezatrzymanie statku, gdy po kolizji z m/s *Cargo Liner IV* obserwacja radarowa okazała się niemożliwa z powodu nieczytelności obrazu radarowego, lecz kontynuowanie drogi, w wyniku czego m/s *Jinei Maru* przeszedł na lewą stronę toru wodnego.

Izba Morska orzekła, że *Zamość* nie przyczynił się do zderzenia, a postępowanie kapitana i załogi polskiego statku

po wypadku było prawidłowe. Nie nasuwała Izbie Morskiej zastrzeżeń także akcja ratownicza prowadzona przez holowniki holenderskie.

W ostatnim słowie kapitan Gniadowicz oświadczył: *Załoga mojego statku wykazała wielką dzielność, dobre przygotowanie zawodowe oraz nadzwyczajną odwagę w krytycznych momentach. Chcę podkreślić, że moja załoga zawsze była trzeźwa i dzięki temu wszyscy zostali uratowani.*

### To było nawigacyjne piractwo!

Nie ulega wątpliwości, że wypadek zawiniło kierownictwo japońskiego *Jinei Maru* i jego pilot. Prowadzenie statku we mgle ograniczającej widoczność do 500 metrów, z prędkością sięgającą 18 węzłów, na ruchliwym torze wodnym na rzece, trudno nazwać inaczej, niż nawigacyjnym piractwem! Właśnie w wyniku ogromnej prędkości pilot utracił orientację, a czasu na podjęcie właściwych decyzji zabrakło. Na bardzo dużą prędkość japońskiego statku zwrócili zresztą uwagę jeszcze przed wypadkiem szyprowie dwóch holowników, którzy widzieli wielką, spienioną falę przed jego dziobem i podczas mijania z *Jinei Maru* odczuli duże falowanie.

Szczególnie bulwersująca jest postawa kpt. Matzuzaki, który nie dość, że był na Skaldzie po raz pierwszy, a ponadto ze względu na nieznaną jeź. angielskiego nie mógł skutecznie porozumieć się z pilotem, to jeszcze podczas żeglugi we mgle i z tak dużą prędkością opuścił mostek z błahego powodu (redagowanie telegramu) i pozostawił na nim całkowicie biernego III oficera.

Zupełnie niepojęta jest też postawa pilota de Baats'a, który przecież znał miejscowe wody i obowiązujące na nich przepisy. Powinien był żądać od kierownictwa japońskiego statku wydatnego zmniejszenia prędkości, a tymczasem prędkość tę akceptował i zajmował się wyprzedzaniem jednostki doganianej, w rezultacie czego nie dostrzegł w porę zbliżającego się statku *Cargo Liner IV* i spowodował zejście na lewą stronę toru wodnego. W wyniku tego uderzył w rufę tamtego, prawidłowo idącego statku.

Po kolizji z tą jednostką, zamiast dążyć do zatrzymania statku, kontynuował żeglugę, zmniejszając tylko prędkość do „wolno naprzód”. Nie zgłosił nawet zderzenia do władz portowych. To pilot statku *Cargo Liner IV* powiadomił o kolizji pilota *Zamościa*. Pilot *Jinei Maru* nawet nie zainteresował się, czy uderzona jednostka nie potrzebuje pomocy!

Po tym zderzeniu pilot zarządził manewr „prawo na burtę”, który trwał zbyt długo i spowodował duże odchylenie japońskiego statku w prawo, w kierunku północnej strony toru wodnego. Po wykonaniu manewru „prawo na burtę” należało dać niezwłocznie „midship” i zatrzymać statek. Gwałtowny zwrot spowodował zamazanie się obrazu radarowego, co pilot powinien był przewidzieć wiedząc, że radar zorientowany jest według dziobu w ruchu względnym. Ze względu na to, że mgła nie pozwalała dostrzec wzrokowo pław i innych obiektów lądowych, pilot utracił orientację co do pozycji statku i wpadł wówczas w pa-

nikę. Zamiast jednak próbować zatrzymać statek wykonując manewr „cała wstecz” i rzucić obie kotwice (*notabene* na dziobie nie było marynarza), pilot wykonał kolejny rozpaczliwy zwrot, tym razem „lewo na burtę”.

Jak bardzo niedbała musiała być prowadzona przez niego obserwacja radarowa, świadczy fakt, iż nie dostrzegł wcześniej echa ani statku *Cargo Liner IV*, ani idącego za nim *Zamościa*. Echa te musiały być widoczne, skoro wszystkie pozostałe statki żeglujące w tym czasie na Skaldzie widziały się wzajemnie na ekranach radarów, a także obserwowały echa pław. Każdy, nawet średnio wyszkolony nawigator, prowadząc ciągłą obserwację radarową zapamiętuje obserwowane echa i do ich położenia oraz kursu dostosowuje swoje manewry. Wie zatem, że nie wolno mu zejść na lewą stronę toru wodnego, gdyż z przeciwka zbliżają się statki. Skupienie się tylko na obserwacji echa doganianego statku dowodzi albo wyjątkowego niedbalstwa i lekkomyślności, albo dyletanctwa pilota.

Nawet jednak w sytuacji, kiedy to obraz radarowy po gwałtownym zwrocie w prawo został zamazany, pilot miał przecież możliwość obserwowania kursu statku na podstawie wskazań żyroskopu. Gdy zorientował się, że kurs przekracza już 300°, powinien istotnie zarządzić „lewo na burtę”, ale doprowadzić statek tylko do kursu 275-280° i zarządzić „tak trzymać”. W rzeczywistości ster wyłożony był na lewą burtę znacznie dłużej, a *Jinei Maru* doszedł do kursu około 250°.

Dopiero po zauważeniu wzrokowo *Zamościa*, dano „prawo na burtę”, ale w chwili uderzenia w polski statek *Jinei Maru* miał jeszcze ster wyłożony około 20° na lewą burtę. W wyniku tego statek japoński nadal odchyłał się w lewo, zwłaszcza że silnik pracował „pół naprzód”. Zamiast zmniejszać prędkość statku w sytuacji utraty orientacji, pilot jeszcze ją zwiększył z „wolno naprzód” na „pół naprzód”.

W chwili uderzenia w polski statek prędkość japońskiego samochodowca wynosiła około 15 węzłów!!! Tak duża prędkość i tendencja japońskiego statku do kręcenia w lewo w czasie kontaktu z *Zamościem* (na skutek wyłożenia steru na lewą burtę) spowodowały tak rozległe uszkodzenia polskiej jednostki. Gdyby jeszcze przed zderzeniem *Jinei Maru* zaczął odchyłać się w prawo, wówczas zapewne otarłby się o burtę *Zamościa*, a zniszczenia byłyby o wiele mniejsze.

Kapitan Matsuzaki, który po kolizji z *Cargo Linerem IV* przybiegł na mostek, nie miał zupełnie orientacji, gdzie znajduje się jego statek i co się z nim dzieje. Był więc zdany na rozpaczliwe i chaotyczne manewry pilota. Nawet jednak w takiej sytuacji, gdy nie wiedział, dokąd zmierza statek i co za chwilę może się stać, nie próbował go zatrzymać. U każdego rozsądnego człowieka, nie tylko nawigatora, byłby to odruch.

Postawa kapitana i pilota jest zatem rzadko spotykaną u doświadczonych ludzi morza mieszkanką braku wyobraźni, lekkomyślności, ryzykanctwa i lekceważenia podstawowych zasad bezpiecznej żeglugi.

### Bohaterska załoga *Zamościa*

*Zamość* prowadzony był w zupełnie odmienny sposób. Podążał tuż przy prawej krawędzi toru wodnego z niewielką prędkością, ostrożnie. Kapitan i pilot, a także oficer wachtowy i obserwator na dziobie prowadzili bardzo uważną obserwację wzrokową i radarową. Mimo to *Zamość* został staranowany przez japoński statek. Czy kapitan Gniadowicz mógł uniknąć kolizji? Niestety nie.

Kiedy pilot polskiego statku *Cock* otrzymał przez UKF informację od pilota *Cargo Linera IV*, idącego przed *Zamościem*, że doszło do kolizji z dużym statkiem podążającym z przeciwka, wydał komendę „stop maszyna”. Był to manewr słuszny i uzasadniony. Każdy nawigator uczyniłby to samo. Jeżeli statki przed nami

Fot. Shipposating



Zambrów - siostrzany statek *Zamościa*.

zderzyły się, to przecież trzeba poczekać na wyjaśnienie sytuacji.

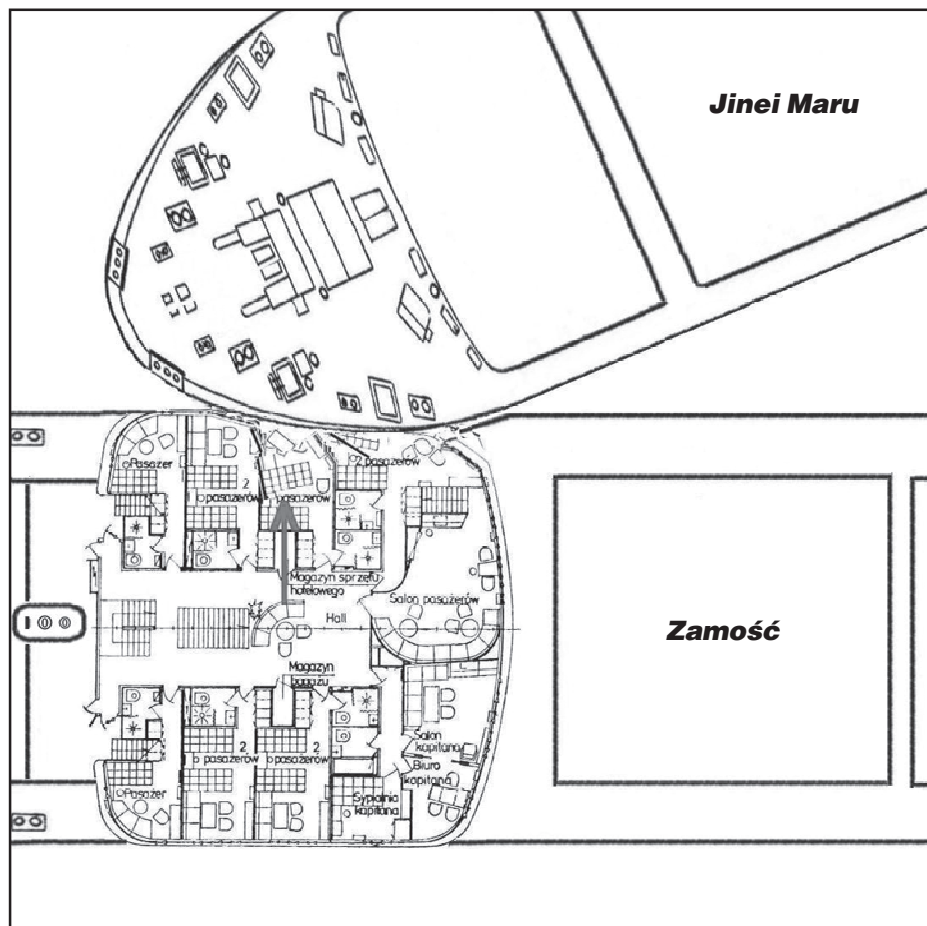
Gdyby późniejsze staranowanie *Zamościa* rozpatrywać w kategoriach czysto teoretycznych, to wypadku można by zapewne uniknąć, gdyby – paradoksalnie – pilot polskiego statku dał albo „cała naprzód”, albo „cała wstecz”. Wówczas *Zamość* nie znalazłby się na kursie *Jinei Maru*. Tego jednak jak zachowa się japoński statek, nikt nie mógł wówczas przewidzieć. Komenda „cała naprzód” byłaby niezwykle ryzykowna i oznaczałaby podążanie ku niebezpieczeństwu. Z kolei manewr „cała wstecz” przy prawoskrętnej śrubie spowodowałby zapewne zejście *Zamościa* poza prawą krawędź toru wodnego i utknięcie na mieliźnie.

Kiedy po kolizji z *Cargo Linerem IV* japoński statek zaczął odchyłać się w stronę północną toru wodnego, pozwalało to przypuszczać, że minie polski statek bezpiecznie z lewej burty. Gdy *Jinei Maru* był już bardzo blisko, pilot Cock zobaczył na ekranie radaru dziwną zasłonę. Była ona spowodowana ogromną powierzchnią radarową japońskiego samochodowca i echemi pochodzącymi od bocznych wiązek promieniowania anteny. W rezultacie echo *Jinei Maru* zostało nienaturalnie powiększone i zniekształcone.

Kiedy kpt. Gniadowicz dostrzegł wzorowo białe światła zbliżającego się statku, nie był jeszcze w stanie rozpoznać jego kursu, gdy zaś dostrzegł zielone światło burtowe, nie mógł zapobiec wypadkowi, gdyż po kilkunastu sekundach nastąpiło zderzenie.

Postępowanie kapitana i całej załogi po kolizji zasługuje na najwyższe uznanie. Dotyczy to także praktykantów i pasażerów. Wszyscy bez najmniejszych oznak paniki natychmiast opuścili kabiny i udali się na wyznaczone w rozkładzie alarmowym stanowiska. Marynarze udzielili pomocy rannym w wydostaniu się z kabin. Kiedy zwodowano lewoburtową łódź, jej obsada pomagała dostać się do szalupy ludziom znajdującym się na statku i tym, którzy zsunęli się z pokładu do wody. Dobrzy pływacy wciągali do łodzi tych, którzy nie umieli pływać. Było to szczególnie istotne, gdyż ludzie musieli pływać w lodowatej wodzie i to w ciemnościach, w porze nocnej! Dwaj marynarze przenieśli po sztormtrapie ciężko rannego praktykanta Wysockiego, również narażając się na niebezpieczeństwo.

Kpt. Gniadowicz niezwłocznie ogłosił alarm, opuścił statek jako ostatni, sprawdził osobiście, z narażeniem własnego



**Kabiny, w których przebywali ranni praktykanci.**

życia, czy pasażerowie i praktykanci wyszli z kabin na pokładzie kapitańskim. Przed odejściem holowników upewnił się, czy wszyscy zostali uratowani, a także udzielał pomocy rannym. Wykazał się przy tym stanowczością i opanowaniem, a także dużą sprawnością fizyczną. Można przypuszczać, że ta ostatnia cecha kapitana wynikała z wieloletniej praktyki pilotowej, która wiąże się z koniecznością poruszania się po sztormtrapech.

Kpt. Gniadowicz nie miał możliwości uratowania statku. W wyniku rozdarcia podwodnej części poszycia pomiędzy II i IV ładownią doszło do natychmiastowego zalania trzech przedziałów. Kapitan nie miał wprawdzie wówczas rozeznania co do pełnego zakresu uszkodzeń, ale widząc wzrastający szybko przechył na lewą burtę podjął słuszną decyzję, nakazując opuszczenie statku. Manewry zmierzające np. do wprowadzenia statku na mieliżnę poprzez danie „prawo na burtę” i „cała naprzód” oznaczałoby narażanie załogi i pasażerów na śmiertelne niebezpieczeństwo, a przy tak dużym przechyle nie byłoby efektywne. Co więcej, taki manewr mógł przyspieszyć przewrócenie się statku na lewą burtę.

Szczęściem w nieszczęściu było, że wypadek wydarzył się o g. 20.38. Wówczas nikt na statku jeszcze nie spał. Sytuacja byłaby o wiele gorsza, gdyby do staranowania *Zamościa* doszło w nocy. Inaczej reaguje na alarm człowiek obudzony ze snu, a inaczej przebywający w kabini w ubraniu. Mniej wówczas potrzeba czasu na opuszczenie nadbudówki.

Dodajmy jeszcze, że rok 1979 był szczególnie tragiczny dla polskiej floty handlowej. W dwa miesiące po zatonięciu *Zamościa* poszedł na dno PŻM-owski statek *Koronowo* (ten wypadek opisywaliśmy już w „*Naszym MORZU*” - nr 10-11/2009), w kwietniu doszło do tragicznego pożaru i utraty należącego do PŁO statku *Reymont*, w maju groźny pożar wybuchł na m/t *Szczytno*, a w listopadzie tego samego roku na trawlerze *Luzytanka*.

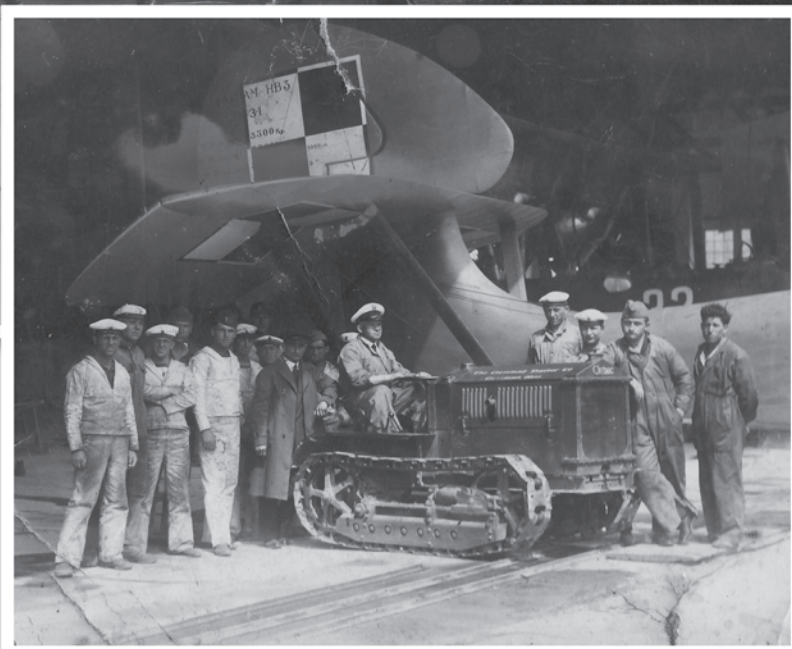
**Jerzy Bitner**



Nazwiska praktykantów występujących w reportażu zostały zmienione.



Wacław Kosmowski zanotował na odwrocie:  
„Śmiało, śmiało chłopcy!”



Przed hangarem.

# Śmiało, śmiało chłopcy!

W związku z rozpoczęciem drugiego etapu budowy Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni (piszemy o tym na str. 22), po niemal dwóch latach, kończymy prezentację przechowywanych w jego magazynach eksponatów. Już niebawem będzie je mógł obejrzeć każdy, nie tylko Czytelnicy „Naszego MORZA”.

Co miesiąc prezentowaliśmy na naszych łamach ciekawe okazy ze zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, szczególną uwagę zwracając na przedmioty związane z codziennym życiem marynarzy i oficerów. Chcieliśmy pokazać, że także one zasługują na uwagę, zwłaszcza, że wiele z nich, choć niepozornych, ma za sobą pasjonujące historie.

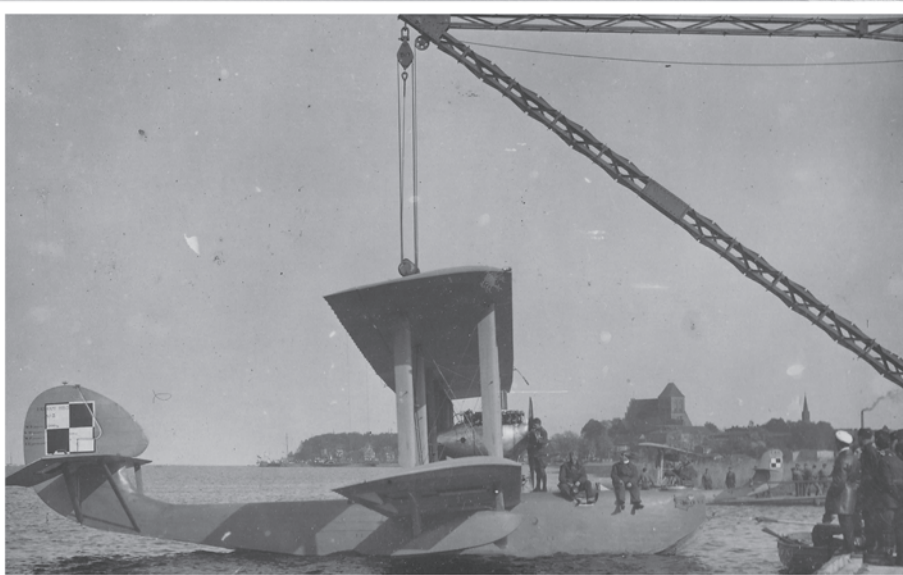
Pisaliśmy o cygarze kontradmirała Adama Mohuczego, zastawie stołowej używanej przed drugą wojną światową na polskich okrętach, banderze zaplamionej krwią Bolesława Romanowskiego, czy kuflu rezerwisty niemieckiej floty sprzed pierwszej wojny światowej, z widniejącymi na nim polskobrzmiącymi nazwiskami marynarzy.

Dzisiaj kończymy cykl. Na zakończenie chcielibyśmy zaprezentować kilka unikalnych zdjęć ukazujących życie Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, jedynej przed drugą wojną światową jednostki Polskiego Lotnictwa Morskiego.

Dwa miesiące temu zdjęcia przesłał do gdyńskiego muzeum Waław Kosmowski z Poznania, którego ojciec Władysław (1907-1982) służył w Dywizjonie i lubił fotografować. Niestety, więcej szczegółów nie był w stanie podać. Na odwrocie niektórych fotografii, ręka jego rodzica poczyniła adnotacje, które przytaczamy w podpisach (z zachowaniem oryginalnej pisowni).

Nie będziemy w tym miejscu przypominać historii Morskiego Dywizjonu Lotniczego, bo nieraz już o nim pisaliśmy. Publikując kilka fotografii chcemy pokazać, jak wiele jeszcze jest do odkrycia jeśli chodzi o dzieje Polskiej Marynarki Wojennej. Jak nam powiedział znawca dziejów Morskiego Dywizjonu Lotniczego, kmdr por. dr Mariusz Konarski, autor ukazującego się na naszych łamach cyklu „Morskie skrzydła Rzeczypospolitej”, zdjęcia nie były do tej pory znane badaczom.

**Na odwrocie: „Defilada Morskiego dyonu lotniczego w Pucku d. 3 maja 1929 roku”.**



**Spuszczanie wodnosamolotu na wodę.**



**Na odwrocie: „Amfibja 41 po katastrofie dnia 5. XII.29 r. w Pucku”.**



Mamy nadzieję, że otwarcie nowego gmachu Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, a co za tym idzie umożliwienie działania tej placówce w lepszych warunkach, walnie przyczyni się do wybielenia kolejnych „białych plam” w historii polskiej floty wojennej.

**Tomasz Falba**

# Latarnia Morska

# KIKUT

Uruchomienie  
latarni nastąpiło  
15 stycznia 1962 r.

Latarnia morska Kikut została wybudowana po II wojnie światowej. Była to jedyna w tym okresie w pełni automatyczna i niedozorowana latarnia morska polskiego wybrzeża.

Problem postawienia znaku nawigacyjnego w rejonie obecnej miejscowości Wiselka, noszącej niemiecką nazwę Kiesberg, na wysokim klifowym brzegu, nie był problemem nowym. Rozważania na temat zagęszczenia świateł nawigacyjnych w tym rejonie prowadzone były przez niemieckich specjalistów już w XIX wieku. Po zbudowaniu latarni morskich w Greifswalder Oie, Świnoujściu i Niechorzu okazało się, że na torze wodnym prowadzącym do portu w Świnoujściu dokładność określania pozycji statków była niewielka, z uwagi na zbyt duże oddalenie od Niechorza. W łańcuchu latarni brakowało jeszcze jednej, położonej bliżej Świnoujścia. Głównym problem, na który natknęli się inżynierowie była dość płytka Ławica Odrzana z głębokościami ok. 6 m. Początkowo rozważano możliwość postawienia w tym miejscu latarni morskiej na dnie morza, na wzór niemieckiej Rother Sand z Morza Północnego. Ostatecznie z tego pomysłu zrezygnowano, oznakowując płyciznę pławami, a na klifowym brzegu w pobliżu miejscowości Kiesberg, dzisiejszy Kikut, w drugiej połowie XIX wieku postawiono dzienny znak nawigacyjny, chwilowo rezygnując z wybudowania latarni morskiej. Niemniej, dyskusje nad ewentualnością jej postawienia w tym miejscu trwały nadal.

## Plany budowy

Przy rozważaniu samej konstrukcji wieży, niemiecki specjalista z zakresu budowy latarni morskich, inż. Körte zwrócił uwagę na konieczność zbudowania masywnej konstrukcji, która powinna oprzeć się silnym w tym rejonie wiatrom. Zaproponowano wybudowanie wieży z jednolitej cegły z obramowaniami przy niszach okiennych. Światło latarni miało być światłem grupowym z dwoma błyskami. Wzmocnienie stanowić miały cztery soczewki o kształcie rombu, umieszczone w laterni o średnicy 4,5 m. Źródłem światła miała być lampa naftowa z żarnikiem. Kolejnym problemem, z którym borykali się naukowcy była lokalizacja wieży i panujące w tym rejonie znaczne zachmurzenie. Nisko wiszące chmury bardzo często na kilka godzin zakrywały wierzchołek wzniesienia i tym samym ograniczały zasięg widzialności światła. Inną komplikacją, na którą zwrócono uwagę w fazie planowania latarni było zakwaterowanie i zaopatrzenie obsługi w wodę pitną. Zakładano odstąpienie od wybudowania pomieszczeń mieszkalnych

w samej latarni i zaplanowano zbudowanie budynku mieszkalnego, a dla zapewnienia wody pitnej planowano wybudowanie studni głębinowej. Plan budowy miał zostać zatwierdzony przez władze niemieckie do 1913 r.

Jednakże do wybuchu II wojny światowej latarnia ze światłem nie została wzniesiona. W miejscu, gdzie rozważano wzniesienie latarni, wybudowano natomiast w II połowie XIX w. 10 m wieżę widokową z kamieni polnych. Wieża o średnicy wewnętrznej 3,3 m została wmurowana z kamieni granitowych do wysokości 10,2 m. Ławy fundamentowe wykonano również z kamieni granitowych. Grubość murów przy podstawie wynosiła 1,10 m, a w górnej części ok. 0,7 m. Wieża jako obiekt nawigacyjny była słabo widoczna na tle lasu. Początkowo posiadała dach w kształcie piramidy i służyła do prowadzenia obserwacji przeciwpożarowej lasów. W późniejszym okresie na szczycie zamontowano drewnianą konstrukcję stawy.

### Najwyższe światło

W latach 50. XX w. wzrósł ruch statków w rejonie portów w Świnoujściu i Szczecinie, co wymusiło potrzebę postawienia w tym rejonie latarni morskiej, potwierdzając tym samym słuszność założeń inż. Körte. W roku 1957 Biuro Projektów Budownictwa Morskiego w Gdańsku opracowało projekt, który zakładał zaadaptowanie istniejącej wieży w Kikucie na latarnię morską. W projekcie założono ceglane podwyższenie wieży o 2,6 m, uzyskując tym samym okrągłą budow-



Zasięg światła latarni sięga 16 Mm.

łę o wysokości 12,8 m, zwieńczoną stropodachem o kształcie ściętego stożka, na którym osadzono okrągłą laternę otoczoną stalową balustradą. Przebudowana wieża ma wysokość 14,8 m.

Pomimo, iż sama nie jest zbyt wysoka, usytuowanie jej na wysokim, klifowym brzegu spowodowało, że latarnia Kikut jest bliżej o najwyższym umieszczonym światle (91,5 m n.p.m.) ze wszystkich latarni polskiego Wybrzeża Zachodniego.

Urządzenie optyczne latarni (jak wszystkie urządzenia optyczne w tym okresie), sprowadzono ze Szwecji. Zamontowana optyka składała się z soczewki cylindrycznej Fresnela, wewnątrz której w zmieniaczu umieszczono żarówkę reflektorową o mocy 500 W oraz palnik gazowy stanowiący zapasowe źródło światła. Cztery butle z gazem acetylenowym, zasilające awaryjne źródło światła, ulokowano w pomieszczeniu znajdującym się w przyziemiu latarni. Zapas gazu obliczony był na dwa miesiące ciągłej eksploatacji. Zastosowane rozwiązanie w pełni gwarantowało prawidłowe funkcjonowanie obiektu.

Dodatkowym elementem wyposażenia latarni był system nadmuchu ciepłego powietrza do wnętrza latarny. Zastosowane rozwiązanie miało na celu osuszanie szyb laterny w okresie jesienno-zimowym i zapobieganie ich zamarzaniu. Nadmuchi ciepłego powietrza uruchamiał się samoczynnie, na pół godziny przed zapaleniem światła latarni.

### Bez możliwości zwiedzania

Ponieważ latarnia została umieszczona w głębi lasu, w znacznej odległości od skupisk ludzkich, od początku zakładano, iż będzie to obiekt w pełni automatyczny i niedozorowany. Uruchomienie nastąpiło 15 stycznia 1962 r., zasięg światła latarni wynosił 12 Mm.

Pierwszą modernizację systemu świetlnego latarnia przeszła w 1978 r. Polegała ona na likwidacji elektryczno-gazowego systemu świetlnego i zastąpieniu go systemem elektrycznym. Zamontowano wówczas dwie żarówki żarowe o mocy 1000 W każda, umieszczając je w zmieniaczu dwupozycyjnym i soczewce Fresnela. Dzięki temu zabiegowi zwiększono zasięg światła latarni do 16 Mm.

W roku 1994 latarnia przeszła kolejną modernizację systemu świetlnego. W soczewce Fresnela zamontowano sześciopozycyjny zmieniacz żarówek, w którym umieszczono sześć żarówek halogeno-



W soczewce Fresnela zamontowano sześciopozycyjny zmieniacz żarówek.

wych o mocy 100 W każda. W przypadku awarii jednej żarówki, druga załącza się automatycznie. Awaryjny system zasilania stanowią baterie akumulatorów, ładowane za pomocą zasilacza. Zasięg światła pozostał bez zmian. Zastosowane rozwiązanie w pełni zabezpiecza latarnię i dzięki niemu nie wymaga ona stałej obsługi.

W 1997 roku Szczeciński Urząd Morski przeprowadził remont murów latarni. Polegał on na ich oczyszczeniu, uzupełnieniu ubytków i zabezpieczeniu ścian wieży środkiem zapobiegającym przesiąkaniu. W laternie przeniesiono drzwi prowadzące na galerię ze strony zachodniej (najbardziej narażonej na wiatr i opady atmosferyczne) na południową. Odnowiono ściany wewnętrzne i metalowe schody prowadzące do laterny.

Położona wewnątrz Wolińskiego Parku Narodowego latarnia morska obecnie nie jest udostępniona do zwiedzania. Przeglądając różne opracowania dotyczące latarni Kikut można odnaleźć informację, że w początkowym okresie jej funkcjonowania (jak podaje informator turystyczny z roku 1967) w porze letniej, latarnia mogła być odwiedzana przez turystów. Należy mieć nadzieję, iż w niedalekiej przyszłości stanie się tak ponownie. Zainteresowanie starą latarnią wczasowiczów wypoczywających w tym rejonie wybrzeża, na pewno byłoby znaczne.

**Iwona Pietkiewicz**  
Akademia Marynarki Wojennej

# Jazda wodą najtańsza

85 lat temu, w listopadzie 1925 roku, „Morze” pisało:



## Konieczność morskiej wyprawy

Polska podróż morska naokoło świata nie odbyła się jeszcze, ale powinna się odbyć.

Tak jest. Z poczuciem odpowiedzialności za poruszenie tej sprawy nie waham się twierdzić, że czas już nam wyjść na szerszą arenę i zacząć myśleć o zagadnieniach ogólnoludzkich nie tylko w dziedzinie nauki i sztuki, lecz również w dziedzinie czynu, któremu przyświecałby cel znaczenia światowego. (...)

Panie, słyszę już zgodny, lecz niezupełnie grecki chór przeraźńców: po inflacji, w dobie stagnacji, dewaluacji... (...)

Gdybyście, łaskawi panowie, powiedzieli sobie któregoś roku: nie pojedziemy do wód, natomiast we trzech lub we czterech złożymy się i za pieniądze, przeznaczone na wyjazd zagraniczny, kupimy dobry statek żaglowy (z motorem) i na nim pojedziemy... naokoło świata? – to zadaleko, ale np. do Konstantynopola albo Wenecji, po powrocie ze zdumieniem będziecie spostrzegli, żeście część

przeznaczonej kwoty przywieźli do domu, przynajmniej mogliście przywieźć.

Chytre morskie narody od dawna już wiedzą, że jazda wodą nic nie kosztuje, jeśli się jedzie żaglami na własnym statku: hotelu płacić nie trzeba, gdy się ma własny dom pływający, stół nawet wykwinny – nie droższy, aniżeli w Warszawie lub we Lwowie. Wydatek stały to paru marynarzy zawodowych, a i ci niekoniecznie potrzebni. (...)

Panowie marynarze, sportsmani i wy, panowie, którzyście już walki wszystkich byków widzieli, zastanówcie się łaskawie, czy myśl, którą poruszam, jest utopią? Czy istotnie nie czas już nam na jachtach turystycznych bandery polskie rozwinąć, zatrzepotać niemi po morzach i w portach świata?

**(Yacht polski,  
Mariusz Zaruski)**

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



## Pierwsza podróż Piłsudskiego

(...) W niedzielę, 15 września b. r. w dniu odejścia m/s „Piłsudski” w pierwszą podróż przez Atlantyk z Gdyni do Nowego Jorku, cała Gdynia wyległa na nabrzeża portowe, by pożegnać statek. (...)

Statek ma komplet pasażerów. Jedzie na nim coś koło 710 osób. Kapitanem statku jest p. Mamert Stankiewicz, b. kapitan „Polonji” (...).

Nagle w atramentowo czarnej stronie morza na zachodzie zabłysło nagle światło. Po chwili nieco niżej ukazało się

drugie. Nie upłynęła minuta, gdy obok dwóch światełek białych zjawilo się trzecie - czerwone.

Był to statek „Pułaski”, należący do tejże linii „Gdynia – Ameryka”, powracający z Ameryki do Gdyni. Oba statki zbliżały się szybko do siebie. Już widać było wyraźnie czarny kadłub „Pułaskiego”. Ryk jego syren rozdarł trzykrotnie powietrze. Odpowiedział mu w chwili mijania basowy głos syren „Piłsudskiego”. Jeszcze jeden ryk pożegnalny i oba statki zaczęły się szybko oddalać. „Pułaski” popłynął w srebro księżycy ku Gdyni, „Piłsudski”

w mroczną noc na zachód ku Kopenhadze. (...)

We wtorek, 24 września, około 8 rano ukazuje się na prawo od nas pas piaszczystego lądu. Na nim domy, zbiorniki, magazyny, jakiś fort czy coś podobnego. Widać trochę zieleni. Okazuje się, że jest to słynna Long Island, osłaniająca Nowy Jork przed surowym tchnieniem Oceanu, z największą na świecie plażą, mierzącą kilkadziesiąt kilometrów długości. (...)

Około południa mgła zaczyna ginać. Z poza niej wyłania się widok po prostu czarodziejski i niezapomniany. W odległości jakichś trzech kilometrów, wprost przed nami wznosi się niby gigantyczna dekoracja w jakimś bajkowym teatrze, potężna ściana kamiennych drapaczy nieba. Słynna kolumna wolności u wjazdu do portu nowojorskiego wygląda przy nich jak dziecinna zabawka. (...)

W chwili, gdy statek wycieczkowy znalazł się w naszym bezpośrednim pobliżu, uderza z niego w niebo okrzyk potężny, jak huragan: „Niech żyje Polska! Niech żyje motorowiec „Piłsudski”!



Tysiące rąk, tysiące chustek powiewają na powietrzu. Na górnym pokładzie naszego statku stoi w otoczeniu rodziny gen. Orlicz-Dreszer w mundurze. Spozstrzegają go na witającym nas statku. Jakiś głos krzyczy: „Niech żyje generał Dreszer!” Okrzyk ten podchwytuje cały statek. Podobna owacja spotyka także gen. Osińskiego, gen. Wieniawę-Długoszowskiego, który chociaż jest w cywilu, tak-

że zostaje rozpoznany przez przybyłych. (...)

Jak żywiołowe jest to serdeczne przyjęcie, świadczy choćby to, że nawet gdzieś po bokach, w najbardziej zapadłych kątach portu drą się cienkim dyszkanem syreny jakichś niewidzialnych stateczków. Od bezustannego ryku syren drży powietrze dokoła. W końcu „Piłsudski” nie może już odpowiadać po kolei

na powitalne ryki syren, lecz załatwia się z tem hurtownie, rozzdzierając raz po razu potężnym basem swej syreny powietrze. Wszystko to mikrofony N. B. C. transmitują na całą Amerykę. Jak mi potem mówiono w Buffalo, efekt radiowy tych owacyj był niebywały. (...)

**(Pierwsza podróż do Ameryki, Henryk Tetzlaff)**

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



### Kapsle na falochronie

Znany duński browar Tuborg jest właścicielem największego w tym kraju prywatnego portu morskiego, przez który sprowadzany jest z całej Danii jęczmień do wyrobu piwa, oraz odbywa się eksport gotowego produktu, głównie do Anglii i Irlandii. Mogąc rzadzić się do woli we własnym porcie, przedsiębiorstwo Tuborg wpadło na oryginalny pomysł reklamowy, nadając wejściowym latarniom na głowicach falochronów portowych formę butelek do piwa Tuborg, odtworzonych dokładnie wraz z nalepkami

i metalowym kapsłem na szczycie szyjki. Na kapslach są umieszczone światła nawigacyjne.

**(Beczka różnaitości)**

### Plastycy na statku

(...) Pierwsze statki zbudowane przez polskie stocznie po wojnie z natury rzeczy nie należały do najlepszych. I to nie tylko pod względem technicznej przydatności do przewozów, ale również w odniesieniu do wnętrza. Wadliwie rozplanowane pomieszczenia, źle zaprojektowa-

ne i niezręcznie rozstawione meble (których najelegantszym obiciem był pyłochłonny plusz), starodawne wzory ciężkich firanek i zasłon, brązowy kolor podłogi i brązowe blaty stołów - nie należały do rzadkości. Trzeba stwierdzić, że standard taki wygodny był dla projektantów i dla stoczniovców. Ale armatorzy - zarówno krajowi, jak i zagraniczni - mieli coraz większe wymagania. Aby otrzymać nowe, atrakcyjne zamówienia, stocznie musiały nie tylko w pełni realizować ich życzenia, ale wychodzić im naprzeciw.

Szczególnie duży krok zrobiła na tym polu Stocznia Szczecińska. Przed trzema laty stocznia przyjęła do pracy plastyczkę Leonie Ordynans, jedną z sopockiej grupy malarzy, którzy osiedlili się w Szczecinie w roku 1953. (...) Po raz pierwszy np. malarstwo ściennie zastosowano na 6-tysięczniku „Krynica”, który otrzymał nie tylko piękną sylwetkę, ale wyposażony został zupełnie „po nowemu”.

- Obecnie operujemy aż 20 kolorami ścian - mówi p. Ordynans - mamy 12 kolorów podłóg, wielorakość motywów tkanin dekoracyjnych na zasłony, kotary itp., coraz częściej stosujemy masy plastyczne, a obrazy zakupujemy od malarzy szczecińskich, krakowskich i gdańskich. Nasze statki stały się pływającymi wystawami sztuki. Wiele pochwalnych uwag o naszej pracy spotykamy w prasie zachodniemieckiej, amerykańskiej, brazylijskiej, indonezyjskiej oraz w czasopiśmie fachowych.

**(Pływające wystawy sztuki, Henryk Mąka)**

**Opr. Czesław Romanowski**

45 lat temu, w listopadzie 1965 roku, „Morze” pisało:



### Wodne mieszkanie

Może nie tyle trudności lokalowe co snobizm stał się przyczyną, iż w Anglii istnieje specjalne przedsiębiorstwo, które przebudowuje stare barki kanałowe dla celów mieszkalnych. Taki dom na wodzie składa się z dwóch - trzech sypialni, salonu, kuchni i łazienki. Zależnie od zamożności zamawiającego, wnętrze może być

urządzone w trzech różnych wersjach, od popularnej za 875 funtów, poprzez standardową, aż do luksusowej za 1 750 funtów. Barkę można ustawić w jakimś zacisznym zakątku, a jeśli otoczenie się znudzi - przeholować gdzie indziej. Idealna siedziba na przykład dla emerytowanych kapitanów. Może tylko zbyt wilgotna...

**(Mieszkanie na wodzie)**

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 (XXIII)*



# 30 Pułk

*Szkolno-bojowy UII-10 w locie.*

## Lotnictwa Marynarki Wojennej

W defiladzie lotniczej w dniu święta MW, 28 czerwca 1953 roku, uczestniczyło w locie, w szyku defiladowym nad Gdynią, 18 samolotów. Po raz pierwszy pojawił się klucz samolotów odrzutowych MiG-15 z 34 plm MW.

Podsumowując wyszkolenie bojowe 30 Pułku Lotnictwa MW za rok szkolny 1952/53 uznano, że pułk zdolny jest do wykonania:

- bombardowania w składzie eskadry szturmowej celów stałych i ruchomych w zwykłych warunkach meteorologicznych;
- strzelania do celów naziemnych i do rękawa w składzie klucza, w zwykłych warunkach meteorologicznych;
- bombardowania w składzie klucza bombowego ze średnich wysokości;
- rozpoznania celów morskich i przybrzeżnych w dzień, w zwykłych warunkach meteorologicznych, współdziałania z okrętami i samodzielnego stawiania zasłony dymnej.

### Sprawny proces szkolenia

W celu podniesienia na wyższy poziom wyszkolenia bojowego wśród personelu latającego i technicznego, dowódca pułku powołał do życia pod swoim przewodnictwem Radę Metodyczną. Do jej zadań należało usprawnienie organizacji zajęć, opracowanie konspektów i pomocy naukowych oraz opracowanie metod szkolenia. W ramach Rady powołano trzy sekcje: wyszkolenia lotniczego, naziemnego i racjonalizatorską. Jej członkowie, począwszy od 20 lutego 1954 roku, zbierali się raz w miesiącu na odprawie. Odtąd powoływano ją corocznie, jako organ czuwający nad sprawnym procesem szkolenia.

W 1954 roku ustanowiono w Wojskach Lotniczych honorowy tytuł „Żalogi Wyborowej”. Tytuł ustanowił ówczesny dowódca Wojsk Lotniczych gen. Jan Turkiel. Do egzaminu o jego zdobycie wytypowano załogę kpt. pil. Mieczysława Paproc-

kiego. W komisji egzaminacyjnej byli przedstawiciele Dowództwa Wojsk Lotniczych i Dowództwa 33 DL MW. Samolot załadowano bombami oraz ostrą amunicją. Wyznaczono lot po trasie, którego ostatnim punktem było wykonanie zadania bojowego. Należało, o wyznaczonym czasie, wyjść na cel i zrzucić bomby na poligonie w Strzeczcu. Było to bombardowanie z lotu ślizgowego. Zrzut bomby odbywał się z wysokości 600 m, wypróbowanie samolotu 400 m. Wykonywano dwa zajęcia na zrzucenie bomb i trzy zajęcia na strzelanie z broni pokładowej do tarczy. Wynik musiał być na bardzo dobrze, aby był zaliczony. Komisja przyjmowała też egzamin z teorii. Oceniano mechanika pod kątem prawidłowego prowadzenia ksiązek samolotu, dbałości o sprzęt, czasu podwieszania bomb, ładowania amunicji.

Żaloga wyborowa otrzymywała proporzycyk, odznaki, a na samolocie malowano czerwoną strzałę-błyskawicę. Ma-

lowano ją od ostatniej rury wydechowej i pod kabiną. Obowiązywała cały rok.

Kpt. mar. pil. Mieczysław Paprocki z Eskadry Szturmowej 30 Pułku został pierwszym pilotem w lotnictwie morskim, który otrzymał tytuł „Załogi Wyborowej”. Jego załogę stanowili: mechanik eksploatacji samolotu mat Ostrowski, strzelec pokładowy bosmat Brzustek, motorzysta mar. Wójcik oraz majster uzbrojenia mar. Obzejta. Samolot miał nr ogonowy „8”. Taki sam tytuł zdobył dwa lata później kpt. mar. pil. Bolesław Serafin.

W roku 1955 w dalszym ciągu szkolono pilotów, podnosząc poziom ich umiejętności w technice pilotażu.

W roku szkolnym 1955/56, realizując plan szkolenia bojowego, pułk, na stan 25 pilotów, osiągnął poziom na ocenę dobrą. Wyszkolono wszystkich pilotów indywidualnie w lotach w dzień, w zwykłych warunkach meteorologicznych, ze stosowaniem bojowym na średnich wysokościach oraz 18 parą i kluczem. W tych samych warunkach na małych wysokościach i w lotach koszących wyszkolono indywidualnie 23 parą i kluczem 18. W dzień, w trudnych warunkach meteorologicznych, z zastosowaniem bojowym, wyszkolono indywidualnie oraz parą 9 pilotów. Średni nalot na pilota na samolocie bojowym wyniósł 3 godz. 20 min., zaś na samolocie szkolno-bojowym 5 godz. i 8 min.

Intensywność szkolenia powodowała nie tylko znaczące osiągnięcia. Nie brakowało wypadków (zanotowano sześć),



**Załoga bombowca Pe-2 podczas uzgodnień przed lotem. Stoją od lewej: kpt. mar. pil. Hilary Zarudzki, por. mar. nawig. Tadeusz Pawlaczek oraz bosmat strzelec rtg Jerzy Raj.**



**Lotnicy morscy: kpt. mar. pil. Romuald Rozmysłowicz, por. mar. pil. Izydor Sarad i kpt. mar. pil. Witold Bartkowski.**

szczególnie związanych z awaryjnością czeskich B-33 (licencyjnych Il-10), jak również z niedyscyplinowaniem pilotów. 2 sierpnia 1956 roku wydarzyła się katastrofa samolotu B-33 pilotowanego przez por. mar. pil. Jana Szwego. Podczas podejścia do lądowania parą, na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu, wyrównał zbyt wysoko. Samolot utracił prędkość i w plecowym położeniu zderzył się z pasem startowym lotniska. Pilot i lecący na miejscu strzelca pokładowego mjrstr uzbr. mar. Józef Rutkowski zginęli.

30 Pułk Lotnictwa MW do końca 1956 roku osiągnął następujący poziom:

- zakończył szkolenie w lotach w dzień, w trudnych warunkach atmosferycznych, w składzie eskadry na samolotach bojowych;

- zakończył szkolenie w lotach nocnych, w trudnych warunkach atmosferycznych w składzie pary na samolotach bojowych. Starty nocą wykonywano parami, cele naziemne bombardowano z lotu ślizgowego pojedynczymi załogami;

- opanował loty na zastosowanie bojowe w zwykłych i trudnych warunkach atmosferycznych, dniem - bombardując eskadrą z zamkniętego kręgu z lotu ślizgowego i kluczami po 4 samoloty z lotu koszącego, poziomego i w locie ślizgowym. Zrzut bomb odbywał się na sygnał prowadzącego;

- strzelanie do celów morskich, stałych i ruchomych wykonywano w składzie pary i klucza. Strzelanie niekierowanymi pociskami rakietowymi kal. 82 mm i 132 mm wykonywały pojedyncze załogi w składzie pary i klucza.

## Sprzęt nowej generacji

28 maja 1957 roku na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu doszło do wydarzenia, które zadecydowało o losach sprzętu latającego pułku oraz jego miejsc bazowania.

Wspomnianego dnia rano, kpt. mar. Bolesław Serafin, pilot instruktor, szef strzelania powietrznego pułku, wystartował na Il-10 do rutynowego lotu na doskonalenie techniki pilotażu. Tak po latach wspominał swój niesamowity lot. – *Tęgo dnia była piękna, bezchmurna pogoda. Samolot znajdował się w wirażu, na wysokości 2000 m między Westerplatte a Nowym Portem, gdy nagle nastąpił wybuch w silniku. Opary oleju zabrudziły przednią szybę, odczułem silne wibracje. Obroty silnika zmniejszyłem do minimum i zameldowałem przez radiostację o awarii. Uprzedziłem, że będę lądował przymusowo. Wysokość była odpowiednia, by do lotniska dolecieć lotem szybowym. Żeby zejść na oś pasa startowego musiałem wykonać zakręt o 180 stopni w prawo. Po wyjściu na prostą z wypuszczonym podwoziem i kłapami okazało się, że brakuje mi wysokości, aby lotem ślizgowym poszybować do lotniska. Poczuję zimny pot na plecach. Jedyne ratunkiem było wykorzystanie silnika oraz schowanie podwozia, w celu zmniejszenia oporu. Silnik udało się uruchomić na kilka sekund, co pozwoliło mi nabrać nieco wysokości i prędkości. W przeciwnym wypadku groził upadek na zabudowania. Silnik po chwili przerwał pracę i zapalił się. Przyziemiliśmy samolot zaraz za torami kole-*



**Mechanicy przy samolocie szkolno-treningowym Jak-11, lotnisko w Gdańsku-Wrzeszczu, 1956 rok.**

*owymi na początku lotniska. Maszyna przejechała na brzuchu kilkadziesiąt metrów i zatrzymała się na połowym buncrże alarmowym. Zdążyliśmy wraz ze strzelcem pokładowym opuścić samolot, gdy nadjechała straż pożarna LOT-u.*

Po tym wypadku wstrzymano loty na Il-10. Wszystkie samoloty przejrano i w konsekwencji zapadła decyzja o wycofaniu ich z lotnictwa morskiego. 30 Pułk Lotnictwa MW przebrojono w sprzęt nowej generacji – odrzutowe MiG-15 i przebazowano w sierpniu 1957 roku na nowe lotnisko do Siemirowic koło Lęborka.

Rozbudowa lotnictwa, w tym morskiego, spowodowała duże zapotrzebowanie na lotniczy personel techniczny, szczególnie w czasie pojawienia się skomplikowanych w obsłudze samolotów odrzutowych. Do lotnictwa morskiego kierowano absolwentów Technicznej Szkoły Lotniczej w Boernerowie. W 1950 roku szkołę przeniesiono do Zamościa, a w następnym przemianowano na Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych. Początkowo podczas 2-letnich kursów szkolono personel techniczny w obsłudze samolotów tłokowych Il-2, Jak-9 i Pe-2. Wkrótce szkolenie rozszerzono o samoloty odrzutowe. Od 1952 roku szkolono na 9-miesięcznych kursach mechaników eksploatacji samolotów. Szkolono także mechaników innych specjalności – uzbrojenia lotniczego, urządzeń elektrycznych i radiowych, przyrządów pokładowych i urządzeń fotograficznych.

Po zakończeniu szkolenia, kandydatów na mechaników wysyłano na 2-3 miesięczne praktyki do jednostek lotniczych. Po objęciu stanowisk w jednostkach, kierowano ich na dodatkowe kur-

sy, po których otrzymywali uprawnienia do obsługi sprzętu odrzutowego.

Zmiany wymagały od personelu technicznego ścisłej specjalizacji. W tym celu uruchomiono szkoły młodszych specjalistów lotnictwa na bazie zamojskiej TSWL. Pierwszą z nich była Szkoła Młodszych Specjalistów Lotniczych nr 13, przebazowana do Warszawy w 1952 roku. Kształcono w niej przez 5 miesięcy w takich specjalnościach jak: starszy silnikowy, majster elektro, majster radio oraz majster przyrządów pokładowych.

Kolejną placówką edukacyjną była Szkoła Specjalistów Remontowych Lotnictwa w Łodzi. Szkoła w ciągu 5 miesięcy przygotowywała mechaników samolotów szturmowych i bombowych, mechaników silników, przyrządów pokładowych, uzbrojenia lotniczego, blacharzy, tokarzy, kowali, szlifiery, stolarzy i tapicerów. Kil-

kuosobowa grupa absolwentów tej szkoły przybyła do pułku oraz 42 Połowych Warsztatów Lotniczych. Na lotnisku w Babich Dołach mieli egzamin i dopiero wtedy dopuszczono ich do obsługi samolotów odrzutowych.

Do lotnictwa Marynarki Wojennej przybywali także absolwenci Szkoły Młodszych Specjalistów nr 10 w Modlinie (od połowy 1953 roku w Elblągu). Na pięciomiesięcznym kursie szkoła przygotowywała starszych silnikowych i majstrów uzbrojenia.

17 lutego 1950 roku na mocy rozkazu ministra obrony narodowej z 5 grudnia 1949 roku, sformowano w Słupsku Kompanię Szkolną Lotnictwa MW o składzie osobowym 9 oficerów, 12 podoficerów i 90 elewów. Dowódcą kompanii wyznaczono por. Stefana Orłowskiego. Elewów szkolono przez 5 miesięcy w specjalnościach takich jak: silnikowy samolotów Pe-2, Il-2 i Jak-9 oraz majster uzbrojenia. Jednak z uwagi na ograniczone zapotrzebowanie na specjalistów lotniczych ze strony Marynarki Wojennej podjęto decyzję o przekazaniu kompanii Wojskom Lotniczym. W maju 1951 roku sformowano na jej bazie Szkołę Młodszych Specjalistów Lotnictwa nr 11. W 1954 roku przeniesiono ją do Oleśnicy.

W związku z ogólną redukcją sił zbrojnych, szkoły młodszych specjalistów lotnictwa rozwiązano do końca 1957 roku.

## Plany rozwoju w latach 1950-1956

W 1950 roku nastąpiły poważne zmiany w funkcjonowaniu i rozwoju Marynarki Wojennej. Wpłynęły na to przede



**Startowe Stanowisko Dowodzenia na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu.**



# Samolot odrzutowy Lim-2



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



**Przy wejściu na wojskową część lotniska w Gdańsku-Wrzeszczu, marzec 1955 roku. Stoją od lewej: por. mar. pil. Adam Smusz, por. mar. pil. Adam Michałek, por. mar. nawig. Tadeusz Pawlaczek oraz por. mar. pil. Czesław Walewski.**



**Lotnicy morscy przy ogniu Il-10. Od lewej: kpt. mar. pil. Witold Bartkowski oraz por. mar. pil. Konstanty Jankowski, Mieczysław Paprocki i Jerzy Bielecki.**

wszystkim zaostrzająca się sytuacja polityczna na świecie, związana z wybuchem wojny w Korei oraz eliminacja przeciwników partii i rządu prowadzona pod hasłem walki z wrogiem wewnętrznym.

Wraz z nowym ministrem obrony narodowej marszałkiem Konstantym Rokossowskim (został nim w listopadzie 1949 roku), przybyło do Polski 130 wojskowych doradców radzieckich, w tym 94 do Wojsk Lotniczych i 15 do Marynarki Wojennej. W lipcu 1950 roku, zwolniono kontradm. Włodzimierza Steyera, którego zastąpił na stanowisku dowódcy morskiego rodzaju sił zbrojnych radziecki kontradmirał Wiktor Czerokow. Kolejnym dowódcą został również radziecki kontradmirał, Aleksander Winogradow. Wszystkie ważniejsze stanowiska objęli oficerowie radziecki.

W tej sytuacji dotychczasowe plany rozwoju sił morskich i ich lotnictwa dostosowano do radzieckiej doktryny i strategii wojennej. Pierwszym krokiem w tym kierunku było powołanie komisji pod kierunkiem kontradm. Iwana Szylingowskiego, która miała przygotować uwagi i propozycje dotyczące usprawnienia pracy Dowództwa MW oraz podległych jednostek, w tym przede wszystkim organizacji baz morskich, także pod kątem wykorzystania ich dla celów lotnictwa morskiego.

Komisja uznała, że wykorzystanie przez lotnictwo Marynarki Wojennej lotnisk lądowych w Słupsku i Babich Dołach oraz lotnisk lądowo-wodnych w Pucku, Wicku Morskim, Uniestach i Dziwnowie, zapewni zabezpieczenie działań floty, jak również wspólną obronę terytorium wybrzeża morskiego.

Dowodzący od 11 września 1950 roku Marynarką Wojenną kontradmirał W. Czerokow już 21 września, przedstawił ministrowi obrony narodowej propozycję reorganizacji sił morskich. Jednym z jej punktów było zintensyfikowanie rozwoju lotnictwa morskiego.

6 grudnia 1950 roku, marszałek Konstanty Rokossowski zatwierdził propozycję kontradmirała W. Czerokowa, zaś szef Sztabu Generalnego wydał rozkaz organizacyjny, nakazujący dowódcy MW sformowanie, według nowych etatów, Dowództwa MW, Sztabu Głównego MW i Szefostwa Tylów MW. Ponadto, na podstawie tego rozkazu, dowódca MW, na bazie Szefostwa Lotnictwa utworzył Dowództwo Lotnictwa MW, o stanie osobowym 89 wojskowych i 4 pracowników kontraktowych, z miejscem dyslokacji w Babich Dołach. Nowa jednostka składała się z Dowództwa, Sztabu, Wydziału Politycznego, Wydziału Inżynieryjno-Exploatacyjnego oraz Klucza Obsługi Dowództwa Lotnictwa.

Na mocy rozkazu personalnego z 29 stycznia 1951 roku, z dniem 1 lutego, dowódcą lotnictwa MW został oficer radziecki kmdr por. Michał Grib.

Na początku 1951 roku, w związku z eskalacją działań zbrojnych w Korei, polski rząd, mając na uwadze względy obronności państwa, podjął decyzję o rozbudowie sił zbrojnych. Zatwierdzono nowy plan rozwoju wojska na lata 1950-1955. W planie tym, główne zadania obrony Wybrzeża przekazano wojskom lądowym i lotnictwu. Marynarce Wojennej natomiast przydzielono zadanie obrony Bazy Głównej. Obejmowała ona rejon od Jeziora Żarnowieckiego do ujścia Wisły (wraz z Gdynią, Helem i Gdańskiem). W pozostałych rejonach Wybrzeża, jednostki sił morskich w miarę osiagania gotowości bojowej, użyte byłyby w ramach obrony przeciwdesantowej. Rolę Marynarki Wojennej ograniczono do działań w rejonie przybrzeżnym w oparciu o system zagród minowych, artylerię nadbrzeżną oraz własne lotnictwo torpedowo-minowe, we współpracy z lotnictwem myśliwskim i bombowym wojsk lądowych.

W dniu 12 lutego 1951 roku, minister obrony narodowej zatwierdził plan zamierzeń organizacyjnych dowództwa MW na lata 1951-1952. Lotnictwo morskie miało powiększyć się o nowe jednostki. Byłoby to Dowództwo Lotnictwa o stanie etatowym 89 wojskowych formowane w okresie 1951-1952; utworzenie w 1951 roku 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na

bazie eskadry myśliwskiej 30 Pułku Lotnictwa MW, o stanie etatowym 233 wojskowych (dowództwo, 2 eskadry oraz ruchome warsztaty remontowe lotnictwa PARM-1, a w 1952 roku nastąpiłoby wzbogacenie jednostki o dodatkową 3 eskadrę.

Natomiast w 1951 roku planowano sformowanie dwóch batalionów obsługi lotnisk (50 BOL MW o stanie etatowym 394 wojskowych oraz 65 BOL MW o stanie 366 wojskowych, na bazie Oddziału Portowego Lotniska MW w Pucku); dalej rozformowanie Oddziału Portowego Lotniska MW w Dziwnowie. Ponadto w 1951 r. sformowanie plutonu radionawigacyjnego dla nowej jednostki lotniczej (o stanie etatowym 33 wojskowych); ruchomych lotniczych warsztatów remontowych PARM-3 oraz rozformowanie Kompanii Szkolnej Lotnictwa MW. Ostatnim z zamierzeń było powołanie do życia w oparciu o 30 Pułku Lotnictwa MW eskadry specjalnej i klucza wodno-ratowniczego.

Pierwszym krokiem wprowadzającym w życie przedstawione zamierzenia był rozkaz ministra obrony narodowej z 10 grudnia 1951 roku, nakazujący dowódcy MW, do 1 lutego 1952 roku, sformowanie następujących jednostek w Babich Dołach:

- 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na bazie eskadry myśliwskiej 30 Pułku Lotnictwa MW;
- Plutonu Radionawigacyjnego;
- Ruchomego Warsztatu Remontowego Lotnictwa PARM-3;
- Oddziału Torpedominowego Lotnictwa Marynarki Wojennej.



**Por. mar. pil. Henryk Staszewski oraz kpt. mar. pil. Mieczysław Paprocki przyjmują gratulacje od kpt. mar. pil. Romualda Rozmysłowicza.**

Nakazano również przenieść 50 Batalion Obsługi Lotnisk Marynarki Wojennej na wyższy etat. Mógł on obsługiwać 2 pułki lotnicze ówczesznie stacjonujące w Babich Dołach. Tym samym rozkazem rozformowano 65 Batalion Obsługi Lotnisk Marynarki Wojennej.

Ostatecznie z wymienionych jednostek nie zorganizowano Oddziału Torpedominowego Lotnictwa Marynarki Wojennej. Jego dowódcą wyznaczono radzieckiego oficera kpt. pil. Michała Czerdancewa. Etat oddziału liczył 64 wojskowych, w tym 6 oficerów. Przyczyną był brak sprzętu dla tego typu jednostki oraz problemy z jego zakupieniem u sojusznika.

Dla realizacji postanowionych zadań oraz konieczności unowocześnienia sił morskich, kontradmirał W. Czerokow

przedstawił plan zamierzeń organizacyjnych Dowództwa MW na rok 1953. Przewidywano w nim konieczność otrzymania nowych okrętów, odpowiednich do warunków panujących na Morzu Bałtyckim.

Plan ten uzupełniony o kolejne propozycje kontradmirała W. Czerokowa uzyskał akceptację ministra obrony narodowej. Przewidywał m.in. wzrost liczebny Marynarki Wojennej.

2 lutego 1953 roku dowódca Marynarki Wojennej przedstawił swoje propozycje na lata 1954-1956. Planowano zorganizowanie nowych zespołów taktycznych takich jak brygady: niszczyli i dozorców, trałowców oraz kutrów torpedowych. Przyjęto, że nowe okręty siły morskie otrzymają w latach 1954-1956. Widziano również konieczność posiada-

**Por. mar. pil. Henryk Staszewski.**



nia piechoty współdziałającej z innymi rodzajami wojsk.

Zwrócono znaczną uwagę na rozwój silnego lotnictwa morskiego, odwołując się do doświadczeń ostatniej wojny oraz ochrony baz morskich usytuowanych stosunkowo blisko przypuszczalnego przeciwnika.

W odniesieniu do lotnictwa morskiego w latach 1954-1956, planowano sformowanie w Babich Dołach: dowództwa dywizji lotniczej, 2 pułków lotnictwa myśliwskiego; 2 pułków lotnictwa szturmowego, pułku lotnictwa torpedowo-minowego oraz 3 batalionów obsługi lotnisk.

Przedstawiony plan rozbudowy sił morskich oparto o doświadczenia oficerów radzieckich wywodzących się z radzieckiej Floty Bałtyckiej. Jednak jego realizacja była mało realna, ze względu na sytuację ekonomiczną kraju. W sierpniu 1953 roku Sztab Generalny zawiadomił dowódcę MW o anulowaniu tego planu i zatwierdzeniu nowego na lata 1954-1955.

Niemniej, zgodnie z wcześniejszymi propozycjami, minister obrony narodowej polecił dokonanie zmian w etatach Marynarki Wojennej. Dotyczyło to Dowództwa MW, Sztabu Głównego, Szefostwa Tyłów oraz lotnictwa. Na podstawie roz-

kazu z 15 kwietnia 1953 roku, Dowództwo Lotnictwa przemianowano na Dowództwo 33 Dywizji Lotnictwa MW z pozostawieniem na dotychczasowym etacie. Dowódca dywizji został równocześnie zastępcą dowódcy MW ds. lotnictwa. Tym samym rozkazem przeniesiono na wyższe etaty 34 Pułk lotnictwa Myśliwskiego (299 wojskowych i 2 kontraktowych) oraz 50 Batalion Obsługi Lotniska MW (390 wojskowych i 69 kontraktowych). Powołano również do życia nowe jednostki. Był to zawiązek 26 Batalionu Obsługi Lotniska (253 wojskowych i 22 kontraktowych), 107 Kompania Łączności dla Obsługi Dowództwa Dywizji (88 wojskowych) oraz Pluton Fotograficzny (22 wojskowych) i Poligon Lotniczy nr 11 (28 wojskowych).

Do opracowania kolejnego planu rozwoju sił zbrojnych Wojsko Polskie przystąpiło w 1954 roku. Obejmował on lata 1956-1960 z perspektywą do 1965 roku. Pierwszy projekt opracowany przez Sztab Generalny w kwietniu 1954 roku zakładał powiększenie stanu osobowego Marynarki w ciągu 5 lat o ponad 86 proc., sformowanie zespołów morskich, kolejnych baterii artylerii stałej oraz pułków artylerii przeciwlotniczej. Lotnictwo miało wzbogacić się o 2 pułki myśliwskie, zaś już istniejące zostałyby przeformowane do pełnego etatu.

Realizując część tych zamierzeń, 11 maja 1954 r., minister obrony narodowej nakazał sformowanie 16 Eskadry Lotnictwa Łącznikowego o stanie osobowym 37 wojskowych oraz przeniesienie na wyższe etaty Dowództwa 33 Dywizji Lotnictwa MW (112 wojskowych i 5 kontraktowych), 30 Pułk Lotnictwa MW (255 wojskowych i 1 kontraktowego) oraz zawiązek 26 Batalionu Obsługi Lotniska na etat Batalionu Obsługi Lotniska typu BT (356 wojskowych i 56 kontraktowych).

Drugi projekt, przedstawiony przez Sztab Generalny w sierpniu 1954 roku jako „Plan rozwoju Wojska Polskiego na lata 1955-1960”, większy nacisk kładł na powiększenie siły bojowej wojsk lądowych, lotnictwa i floty. W morskim rodzaju sił zbrojnych planowano utworzenie m.in. kilku baterii artylerii stałej, samodzielnych dywizjonów artylerii przeciwlotniczej, brygady okrętów podwodnych oraz 2 pułków lotnictwa myśliwskiego o stanie 52 samoloty każdy, czyli składających się z 3 eskadr. Znaczący wpływ na zainteresowanie rozwojem sił morskich przez kierownice organa wojska, wywarła decyzja



**Kpt. mar. pil. Bolesław Serafin omawia zadanie ze strzelcem pokładowym i mechanikami samolotu.**



**Lotnicy eskadry szturmowej, od lewej por. mar. pil. Stanisław Bednarek, kpt. mar. pil. Kazimierz Witkowski, kpt. mar. pil. Edward Kuper oraz por. mar. pil. Jan Winiarski, Gdańsk-Wrzeszcz 1955 rok.**



Republiki Federalnej Niemiec o budowie własnej floty wojennej, przy czym jej głównym zadaniem było działanie na Bałtyku.

W lutym 1955 roku, Dowództwo MW przedstawiło propozycje nowej organizacji obrony przeciwlotniczej w siłach morskich. Oparto się przy tym na ujednoczeniu systemu obrony powietrznej kraju i powstaniu Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Proponowano utworzenie Sztabu Obrony Przeciwlotniczej Marynarki Wojennej, któremu podporządkowano by lotnictwo myśliwskie, artylerię przeciwlotniczą oraz służbę obserwacyjno-meldunkową. Dla realizacji tego celu zamierzano przemianować Dowództwo 33 Dywizji Lotnictwa MW na Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej MW. Podległe byłyby wówczas nowo powstałemu Dowództwu: 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego OPL, 26 Batalion Obsługi Lotniska, 60 Pułk Artylerii OPL, 12 Dywizjon Zabezpieczenia Ślepego Lądowania, Główny Posterunek Obserwacyjno-Meldunkowy oraz Posterunek Obserwacyjno-Meldunkowy Bazy MW Świnoujście.

W sierpniu 1955 roku szef Sztabu Generalnego wydał zarządzenie, w którym polecił przystąpić do szkolenia eskadry dalekiego rozpoznania 30 Pułku Lotniczego MW na sprzęt odrzutowy. Eskadrę przekazano dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK na czas przeszkolenia na samoloty odrzutowe Ił-28 na lotnisku w Modlinie.

Po powrocie wraz z nowym sprzętem, na bazie tej eskadry utworzono 15 Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego MW (o stanie 113 wojskowych i 1 kontraktowego). Rozkaz o powstaniu nowej jednostki wydał szef Sztabu Generalnego 8 sierpnia 1956 roku. Tym samym rozkazem rozformowano 16 Eskadrę Lotnictwa Łącznikowego. Ostatnim posunięciem organizacyjnym tego okresu było powołanie do życia 47 Kompanii Szkolnej Specjalistów Lotnictwa (39 wojskowych). Jej zadaniem było szkolenie młodszych specjalistów lotniczych rekrutujących się ze służby czynnej.

Po dokonaniu zmian organizacyjnych, 1 października 1956 roku, 33 Dywizja Lotnictwa MW składała się z następujących jednostek i pododdziałów: 30 Pułk Lotnictwa MW, 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, 15 Samodzielną Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego, 50 i 26 Batalion Obsługi Lotniska, 12 Dywizjon Zabezpieczenia Ślepego Lądowania, Ruchomy



**Szturmowy Ił-10 (Avia B-33) kpt. mar. pil. Bolesława Serafina po wypadku 24 maja 1957 roku na lotnisku w Gdańsku-Wrzeszczu.**



**Personel techniczny obsługi samolotu (załogi wyborowej) kpt. mar. pil. Mieczysława Paprockiego.**

Warsztat Remontowy Lotnictwa PARM-3, Oddział Torpedominowy Lotnictwa MW, Poligon Lotniczy nr 11, Grupa Organizacyjno Przygotowawcza Lotniska oraz Pluton Fotograficzny. Stan etatowy lotnictwa morskiego wynosił wówczas 1915 wojskowych i 92 pracowników kontraktowych. Personel latający liczył 86 oficerów i 2 podoficerów nadterminowych. Posiadano 98 samolotów różnych typów.

W listopadzie 1956 roku w ramach kolejnej reorganizacji sił morskich związanej z nowymi koncepcjami jej rozwoju oraz redukcją sił zbrojnych, podjęto decyzję o przeprowadzeniu postulowanych zmian. Minister obrony narodowej rozka-

zem z 15 czerwca 1957 nakazał na bazie Dowództwa 33 DL MW i Oddziału Obrony Przeciwlotniczej DMW powołać do życia Dowództwo Lotnictwa i Obrony Przeciwlotniczej, podległe dowódcy MW. Struktura ta przetrwała kolejne 8 lat.

**Mariusz Konarski**



Zdjęcia ze zbiorów autora, Muzeum Marynarki Wojennej, Janusza Uklejewskiego, Bolesława Serafina oraz Tadeusza Pabisa.

# Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Listopad 2000 r.

**6** - Statek naukowo-badawczy Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni *Horyzont II* wypłynął do Stacji Arctowskiego na wyspie Króla Jerzego na Antarktydzie, ze studentami oraz naukowcami z Zakładu Biologii Antarktycznej Polskiej Akademii Morskiej.



**15** - W Stoczni Północnej położono stępkę pod holownik *Taurus* (pierwszy z serii B-830), budowany dla spółki PUPiM WUŻ w Gdańsku.



**18** - Stocznia Gdynia opuścił z kilkutygodniowym opóźnieniem gazowiec LPG/ $\text{HN}_3$  o nośności 57620 t. *Berge-Danuta* – pierwszy z dwóch takich statków zamówionych przez armatora Bergensen DY Shipping AS.

**20** - Pracownicy i związki zawodowe spółki Euroafrica Sp. z o.o. wystosowali do premiera rządu Jerzego Buzka protest, w którym domagali się zdecydowanych działań zmierzających do zaprzestania przez państwowe przedsiębiorstwo PŻM, jednego z udziałowców spółki, czynności zmierzających do jej likwidacji.

**21 i 22** - W Gdańsku, po raz pierwszy w Polsce odbyły się obrady 134 Posiedzenia Komitetu Wykonawczego Europejskiego Stowarzyszenia Producentów

Okrętowych – AWES. Na przewodniczącego AWES na kadencję 2000/2001 r. wybrano Janusza Szlantę – prezesa Zarządu Stoczni Gdynia.



**24** - W Stoczni Gdynia przekazano armatorowi kontenerowiec *Clivia* - pierwszy z typu 8229.

**30** - Komornik działający w imieniu rybaków domagających się od armatora zapłaty za dodatki dewizowe, zablokował konta szczecińskiego PPDiUR „Gryf” i zajął jego nieruchomości.

20 lat temu

Listopad 1990 r.

**4** - Żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej *Iskra* powrócił z pierwszego po wojnie rejsu na półkulę zachodnią.

**10** - Zwodowano kadłub żaglowca szkolnego *Fryderyk Chopin*, budowanego dla „Szkoły pod Żaglami” przez Przedsiębiorstwo Zagraniczne „Dora”.

**19** - Zmarł Jerzy Szopa – były minister żeglugi, za którego kadencji nastąpił największy po wojnie rozwój gospodarki morskiej. Rozpoczęto m.in. budowę Portu Północnego, nastąpił wyjątkowo dynamiczny rozwój polskiej floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego.



**24** - W nowo otwartym terminalu promowym w Gdyni otwarto połączenie Gdynia-Karlskrona. Linie zainaugurował prom *Norröna* należący do armatora Baltic Ferries.

W polskich stoczniach zwodowano holownik zaopatrzeniowy i żaglowiec szkolny.

30 lat temu

Listopad 1980 r.

**4** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach pod zbiornikowiec *Eagle*, pierwszy z serii B-557.

**22** - W Stoczni Szczecińskiej przekazano radzieckiemu armatorowi prom pasażersko-samochodowy *Dmitri Shostakovich*, pierwszy z typu B-492.

**22** - W gdyńskim porcie inspekcja celna wykryła na statku *Władysławowo*, który przybył z Dalekiego Wschodu, przemyt ponad 50 kg heroiny.

- Załoga masowca *Studzianki* uratowała załogę kanadyjskiego jachtu *Sea Dream*.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec.

40 lat temu

Listopad 1970 r.

**7** - Zarządzenie Ministerstwa Żeglugi dotyczące zwrotu statku *Batory* do PLO i sprzedaży przez Centromor.

**24** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej przekazano armatorowi albańskiemu drobnicowca *Tirana* - pierwszy z serii statków typu B-41/III.

- Powracający z rejsu szkolnego statek instrumentalny szczecińskiej WSM *Nawigator* wyłowił na wodach Zatoki Meklemburskiej obywatela RFN dryfującego na 2 dętkach samochodowych.

W Hongkongu zakończono złomowanie drobnicowca *General Walter*, zamówionego przez GAL jeszcze przed wojną jako *Łódź* i odzyskanego dopiero w 1947 r. w ramach reparacji wojennych.



W polskich stoczniach zwodowano 3 drobnicowce, bazę-przetwórnę, trawler-przetwórnę i okręt desantowy.

**50 lat temu**

Listopad 1960 r.

**5** - Zespół okrętów MW złożony z niszczyciela *Wicher* oraz trałowców *Foka* i *Tur* rozpoczął wizytę w Leningradzie.



**5** - Sąd Wojewódzki w Szczecinie wydał wyrok w ponownie rozpatrywanej sprawie byłego kierownictwa PŻM. Wszyscy oskarżeni (Bilewicz, Kryska, Leszczyński i Winawer) zostali uniewinnieni i całkowicie zrehabilitowani.

**7** - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach pod zbiornikowiec *Ogre* - pierwszy z serii B-74.

**12** - Podczas podróży statku *Batory* z Montrealu do Gdyni uratowano 3 rozbitków z kanadyjskiego kabotażowca *Septilis Trader*, który zatonął na rzece Św. Wawrzyńca.

**20** - Drobnicowiec *Tobruk* zainaugurował linię Gdynia - Hawana.



**25** - W Stoczni Północnej położono stępkę pod statek do przewozu bydła *Rokita* - pierwszy z serii B-475.

**25** - Katedra i Zakład Teorii Okrętu Politechniki Gdańskiej przystąpiły do opracowania założeń konstrukcyjnych trzech typów wodolotów pasażerskich.

**29** - W Stoczni Gdańskiej zwodowano drobnicowiec *Charles L.D.* - pierwszy z „dziesięciotysięczników” zamówionych przez armatora francuskiego.

- Wycofano z eksploatacji leciwy lodolamacz *Posejdon*, który rok wcześniej ob-

chodził 75-lecie wodowania. Potem jeszcze przez rok *Posejdon* pełnił funkcję pływającej kotłowni.

W polskich stoczniach zwodowano statek drobnicowo-pasażerski, 4 drobnicowce i węglowiec.

**60 lat temu**

Listopad 1950 r.

**18** - Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie gdyńskiego jachtklubu „Gryf” podjęło uchwałę o rozwiązaniu klubu i przekształceniu go w Oddział Sportów Wodnych Ligi Morskiej. Podobne uchwały o przystąpieniu do LM podejmowały w tym czasie inne kluby żeglarskie w Polsce.

W polskich stoczniach zwodowano lugrot-rawler. W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod węglowiec *Donbass*, pierwszy z serii typu B-31.

**70 lat temu**

Listopad 1940 r.

**5** - Podniesienie bandery na przekazanym Polsce niszczycielu *Piorun*.

**16** - Zderzenie *Burzy* z trałowcem *Arsenal*, który zatonął.

**26** - W rejonie przylądka Penlee zatonął trafiony niemiecką torpedą lotniczą patrolowiec *Medoc* - francuski okręt obsadzony przez Anglików i dowodzony przez Polaka - kmdr por. Romana Stankiewicza, który zginął wraz z okrętem i większością załogi.

**29** - Przekazanie Anglikom żaglowca szkolnego *Iskra*, który - wypożyczony Royal Navy na czas wojny - służył w Gibraltarze jako baza ścigaczy i okrętów podwodnych.

**Polska Marynarka Handlowa:**

- na wodach australijskich – *Batory*;
- na wodach brytyjskich - konwoje – *Bug*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kromań*, *Lwów*, *Narocz*, *Poznań*, *Wilno*;
- na wodach brytyjskich - remont – *Katowice*, *Kościuszek*, *Lewant*, *Pułaski*, *Stalowa Wola*;
- w konwojach islandzkich – *Chorzów*;
- na wodach Afryki Zachodniej – *Cieszyn*, *Sobieski*;
- konwoje z Kanady / USA – *Częstochowa*, *Hel*, *Lechistan*, *Morska Wola*, *Puck*, *Wigry*;

- w Kanadzie – *Hel*;
- w konwojach do Kanady / USA – *Kmicic*, *Lech*, *Lida*, *Modlin*, *Wisła*, *Zagłoba*;
- w konwojach z Gibraltaru – *Lublin*;
- ewakuacja Polaków we wschodniej części Morza Śródziemnego – *Warszawa*;
- na wodach Ameryki Środkowej – *Rozewie*, *Śląsk*;
- Statki *Morska Wola* i *Puck* znajdowały się w konwoju HX.84, który został zaatakowany przez niemiecki pancernik *Scharnhorst*. Ocalały dzięki bohaterstwu kapitana i załogi brytyjskiego krążownika *Jervis Bay*, który - podejmując przegraną z góry walkę z niemieckim okrętem - umożliwił statkom konwoju ucieczkę z miejsca zagrożenia.

**Polska Marynarka Wojenna:**

- eskorta konwojów i patrole na wodach brytyjskich – *Błyskawica*, *Burza*, *Garland*;
- remont – *Ouragan*;
- szkolenie w Scapa Flow – *Piorun*;
- patrol – *Wilk*;
- patrole na wodach kanału La Manche – *S-2* i *S-3*.

**80 lat temu**

Listopad 1930 r.

**6** - W Gdyni powstała agencja żegluga, która przyjęła nazwę Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka. Agencja działa do dnia dzisiejszego, będąc najstarszą tego typu firmą w Polsce. Obecnie reprezentuje interesy jednego z największych kontenerowych amatorów światowych CMA/CGM.

**15** - do Gdyni powrócił statek *Kraków*, który w sierpniu wyszedł w pionierski rejs do Dżiddy w Arabii Saudyjskiej, z ładunkiem broni i amunicji. Podczas tej podróży jako pierwszy polski statek przeszedł Kanał Sueski.

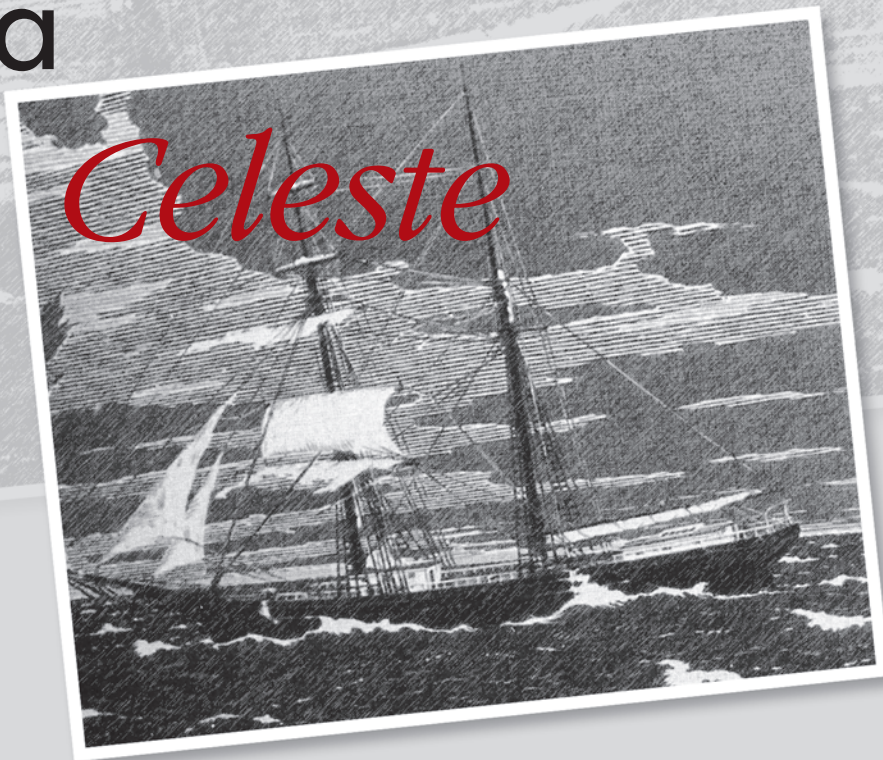
**90 lat temu**

Listopad 1920 r.

19 - Minister Spraw Wojskowych zatwierdził nadanie kanonierkom nabytym w Finlandii nazw *General Haller* i *Komendant Piłsudski*.

**Opracowali:**  
**Jerzy Drzemczewski**  
**Marek Twardowski**

## Tajemnica

*Mary Celeste*

Fot. Wikipedia

**Żaglowiec po odnalezieniu na Atlantyku.**

Co stało się z kapitanem, załogą i pasażerami żaglowca *Mary Celeste*, który został znaleziony opuszczony na Atlantyku? Pomimo licznych prób wyjaśnienia tej zagadki, nie udało się jej do dzisiaj rozwiązać.

Ta niesamowita historia zaczęła się 4 grudnia 1872 roku, kilkaset mil morskich od wybrzeży Portugalii. Około godz. 13.30 kapitan płynącej pod kanadyjską banderą w kierunku Gibraltaru, brygantyny *Dei Gratia*, Dawid Morehouse, ujrzał majaczące na horyzoncie maszty jakiegoś niewielkiego statku.

Kiedy obie jednostki zbliżyły się do siebie okazało się, że to *Mary Celeste*, żaglowiec doskonale znany Morehouse'owi, gdyż jego dowódcą był kapitan Benjamin Briggs, jego serdeczny przyjaciel. Obaj panowie zjedli wspólny obiad nieledwie miesiąc wcześniej, tuż przed kolejnym rejsem.

Kiedy Morehouse przyjrzał się uważniej napotkanemu żaglowcowi, zaczął się niepokoić. Co prawda statek płynął z postawionymi niektórymi żaglami, ale jakoś dziwnie, jakby nikt nim nie sterował. Od kilku tygodni na Atlantyku panowała znakomita pogoda, było zatem niezrozumiałe, dlaczego tak doświadczony wilk morski jak Briggs, nie wykorzystuje pomyslnych wiatrów.

Odpowiedź na to pytanie pojawiła się dosyć szybko, wzmagając jeszcze niepokój Morehouse'a. Na pokładzie nie było bowiem żywej duszy. Statek płynął sam, dryfując w kierunku europejskich wybrzeży. Morehouse postanowił sprawdzić co się stało. Załoga *Dei Gratii* spuściła szalupę i przybiła do burty *Mary Celeste*.

Na żaglowcu panowała martwa cisza. Możemy sobie wyobrazić, że w tym momencie niejednemu z marynarzy przez głowę przebiegły wszystkie zasłyszane w portowych tawernach, mrozące krew w żyłach opowieści o statkach widmach, czy Latającym Holendrze. Atmosfera grozy powiększyła się jeszcze, kiedy przeszukano *Mary Celeste*, nikogo na niej nie znajdując. Statek wydawał się być w doskonałym stanie, ale był pusty.

Stwierdzono co prawda, że pod pokładem zgromadziło się trochę wody, ale na drewnianych żaglowcach nie było to nic nadzwyczajnego. Marynarze zauważyli jeszcze kilka drobnych uszkodzeń, z czego największym była wyrwana kłapa przedniego luku ładowni, ale poza tym

na statku nie było śladów działania sztormu, czy jakichś innych, gwałtownych zdarzeń, np. walki pomiędzy ludźmi.

Wszystko pozostawało w najlepszym porządku, łącznie z przedmiotami osobistymi członków załogi, a przede wszystkim cennym ładunkiem 1700 beczulek spirytusu, który *Mary Celeste* transportowała z Nowego Jorku do Genui.

Znamienne jednak, że na statku brakowało kilku ważnych rzeczy. Po pierwsze szalupy, po drugie sekstantu i chronometru, po trzecie części dokumentów, w tym nawigacyjnych. Wyglądało na to, że załoga *Mary Celeste* musiała, czymś widocznie sprowokowana, w wielkim pośpiechu opuścić statek. Tylko co takiego musiało się stać, że doświadczeni marynarze wpadli w aż taką panikę? No i co się z nimi potem stało?

### Pechowy statek

*Mary Celeste* od samego początku ściągало jakieś złe fatum. To była niewielka, drewniana brygantyna o długości zaled-

wie niecałych 33 metrów i pojemności 282 ton. Żaglowiec został zbudowany w Nowej Szkocji, na wschodnim wybrzeżu Kanady. Jego armatorem była pierwotnie spółka złożona z lokalnych inwestorów. Statek nosił imię *Amazon* i pod brytyjską banderą woził towary z Nowej Szkocji do Ameryki Południowej i na Karaiby.

Pierwszą „ofiara” statku był jego pierwszy kapitan, która zmarł w dziesięć dni po przejęciu dowództwa jednostki, po tym jak niespodziewanie nabawił się zapalenia płuc. Kolejny kapitan doprowadził do kolizji z kutrem rybackim i musiał odprowadzić żaglowiec na remont do stoczni. Tam z kolei wybuchł na nim pożar. Jakby tego było mało, w 6 lat po zwodowaniu osiadł na mieliźnie. Jego właściciele sprzedali go wtedy spółce, w której udziały miał kapitan Benjamin Briggs. Nowy armator wyremontował jednostkę i nadał jej nowe imię – *Mary Celeste* chcąc zapewne „odczarować” złą sławę statku.

W chwili zakupu żaglowca, Briggs miał 33 lata. Cieszył się sławą znakomitego fachowca, a także dobrego człowieka. Marynarze lubili z nim pływać ze względu na jego ludzki stosunek do podwładnych, co nie było wtedy cechą powszechną wśród „pierwszych po Bogu”. Briggs był szczęśliwie żonaty, miał też dwójkę dzieci.

W swój najślynniejszy i najtragiczniejszy zarazem jak się okazało rejs, *Mary Celeste* wyszła 5 listopada 1872 r. z Nowego Jorku pod amerykańską banderą. Na pokładzie było 10 osób. Osiem, razem z kapitanem Briggsem to załoga, a dwie kolejne to pasażerki – żona dowódcy Sarah i ich dwuletnia córka Sophia. 7-letni syn został na lądzie pod opieką babci.

Zarówno Briggs, jak i pozostali marynarze, według ówczesnych relacji, byli doświadczonymi żeglarzami. Z tego co wiadomo, także spokojnymi ludźmi. Briggs dobrał ich niezwykle starannie, jak zawsze, kiedy wybierał się w podróż z rodziną na pokładzie. W takiej sytuacji robił wszystko co tylko mógł, aby uniknąć ewentualnych kłopotów, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu jego najbliższych.

W trakcie prowadzonego potem dochodzenia ustalono, że do tajemniczego wydarzenia, które doprowadziło do opuszczenia statku przez załogę, doszło najprawdopodobniej 25 listopada, a więc trzy tygodnie po wyruszeniu w rejs.

Świadczą o tym zapisy w zachowanym dzienniku okrętowym, które urywają się 24 listopada, mapa morska z zaznaczoną na ten dzień pozycją jednostki, a także znaleziony w kajucie jednego z marynarzy, rozpoczęty, a nie zakończony list datowany na 25 listopada. Wynikałoby z tego, że *Mary Celeste* błąkała się samotnie po oceanie przez 10 dni, zanim natopkała ją *Dei Gratia*.

Kapitan Morehouse, licząc na nagrodę, która według ówczesnego prawa wynosiła połowę wartości uratowanego statku i jego ładunku, odholował *Mary Celeste* do Gibraltaru. Srodze się jednak zawiódł oczekując premii. Nie dość, że odmówiono mu pieniędzy, to jeszcze zasugerowano, że to on sam i jego ludzie wymordowali załogę *Mary Celeste*. Ostatecznie oczyszczono go jednak z zarzutów, otrzymał pochwałę za akcję ratowniczą i wypłacono mu część należnego wynagrodzenia, choć był to tylko ułamek tego, czego oczekiwał.

## Rewelacje Habakuka Jephsona

Prowadzone po odnalezieniu brygantyny śledztwo nie ustaliło przyczyny zniknięcia, ani dalszych losów zaginionej załogi *Mary Celeste*. Po jakimś czasie o sprawie przestało być głośno. I pewnie zostałaby zapomniana, gdyby nie publikacja, która ukazała się 12 lat po tym wydarzeniu, w londyńskiej gazecie „Cornhill Magazine”.

Otóż niejaki dr J. Habakuk Jephson, podający się za pasażera feralnego

żaglowca, przedstawił w niej, rzekomo autentyczną, relację z wydarzeń. Wyjaśnił też, że czekał z ujawnieniem prawdy tyle lat, gdyż do tej pory nikt nie chciał dać mu wiary. Niektórzy, po zapoznaniu się z nią, uznawali go nawet za niespełna rozumu.

Jephson wyjawiał, że jest z zawodu lekarzem. Jako zaprzysięgły abolicjonista brał udział w wojnie secesyjnej po stronie Północy. W trakcie walk został ranny. Życie uratowała mu stara Murzynka, która na pożegnanie podarowała mu amulet – wyrzeźbione w jakimś czarnym mineralu ucho ludzkie.

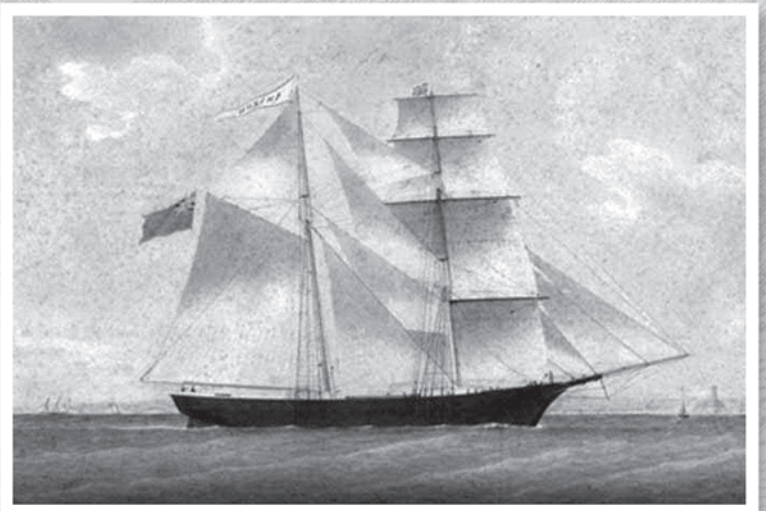
W kilka lat po tym zdarzeniu, Jephson zapadł na chorobę płuc i lekarze zalecili mu odbycie podróży morskiej, bo jak twierdzili, tylko morskie powietrze mogło go uratować przed niechybną śmiercią. Aby zrealizować zalecenie medyków, Jephson wykupił kabinę na *Mary Celeste*. Na pokładzie poznał Mulata Septimusa Goringa.

Do pewnego momentu rejs nie odznaczał się niczym szczególnym. Jednak niebawem na *Mary Celeste* doszło do nieszczęścia. Z pokładu zniknęła żona kapitana i jego dwuletnia córka. Najprawdopodobniej dziecko wypadło za burtę, a jej matka ruszyła mu na ratunek sama tracąc przy tym życie. Zrozpaczony kapitan nie potrafił pogodzić się ze stratą i popełnił samobójstwo.

Na dodatek wspomniany wyżej Goring zainicjował bunt na pokładzie. Najpierw doprowadził statek do wybrzeży

*Mary Celeste* jeszcze jako *Amazon*.

Fot. Wikipedia



Afryki, a potem przy pomocy znajdujących się wśród załogi Murzynów pozabił wszystkich białych poza Jephsonem, którego przed niechybną śmiercią uratował posiadany przez niego amulet. Z niewiadomych dla niego przyczyn budził on lęk wśród czarnoskórych morderców.

Buntownicy porzucili *Mary Celeste* na pastwę losu, a sami wsiedli do szalupy i wyruszyli w kierunku lądu zabierając ze sobą Jephsona. Na brzegu napotkali plemię, którego Goring chciał zostać wodzem. Przy okazji wyjaśniła się tajemnica amuletu posiadanego przez Jephsona. Otóż okazało się, że jak ułaj pasował on do czczonego przez Murzynów posągu bożka z obciętym uchem.

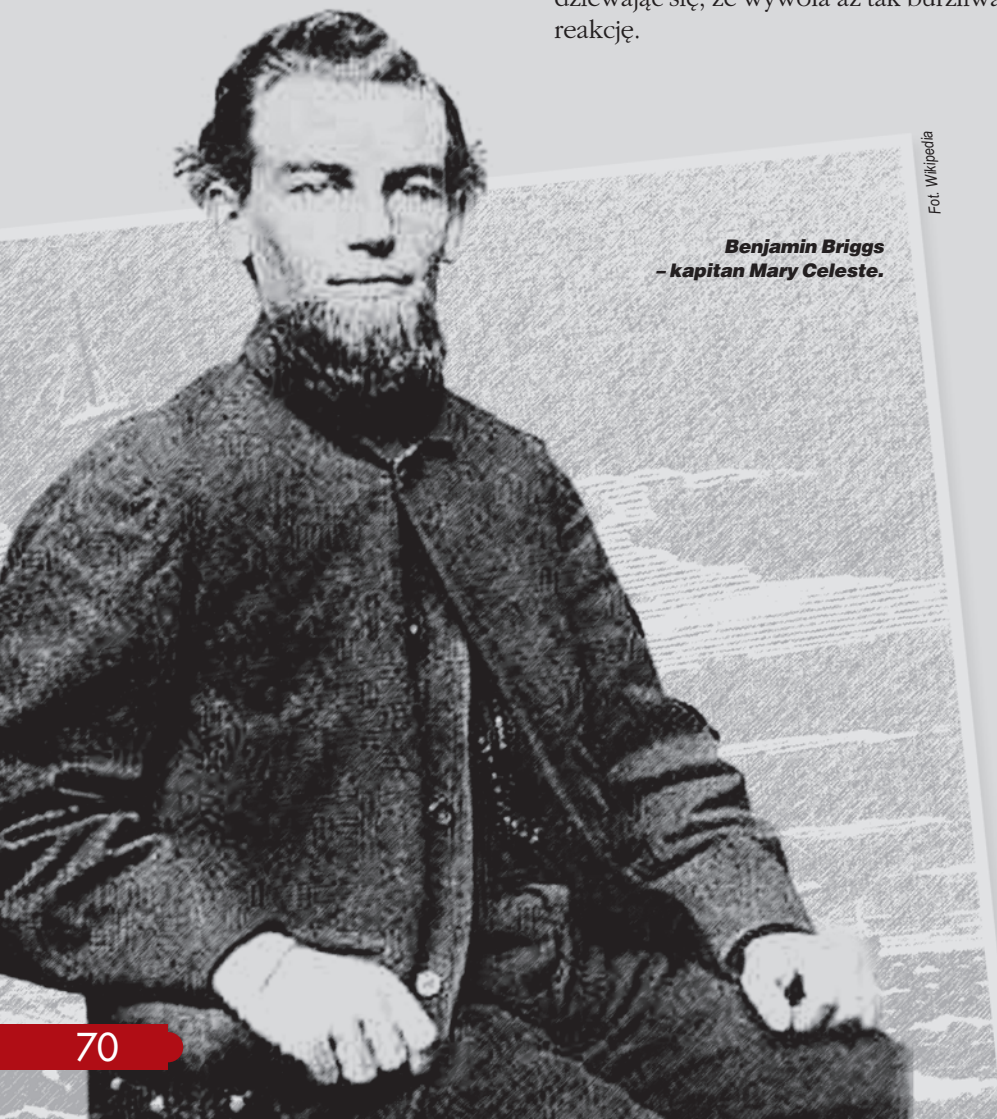
Stare legendy mówiły, że dawno temu część plemienia postanowiła osiedlić się gdzie indziej i rozpoczęło wędrowkę w poszukiwaniu innego miejsca do życia. To właśnie oni odcięli posągowi ucho i zabrali je ze sobą, aby ich chroniło. Niestety, wpadli w ręce handlarzy niewolnikami i w końcu trafili do Ameryki, gdzie znalazło się w rękach Jephsona.

Ponieważ nasz bohater, jako właściciel świętego ucha, był bardzo szanowa-

ny przez Murzynów, Goring obawiał się, że utrudni mu to zostanie królem plemienia. Dlatego postanowił ułatwić mu ucieczkę. To była jedyna możliwość pozbycia się rywala. Jephson został wsadzony do szalupy i znowu znalazł się na Atlantyku. Po pięciu dniach dryfowania po oceanie znalazł go statek i jako rozbitka, zawiózł do Londynu.

Historia ta stała się sensacją. Większość czytelników uwierzyła w relację lekarza. Niektórzy domagali się nawet wysłania do Afryki ekspedycji karnej, która miała odszukać Goringa i ukarać go za jego zbrodnie. Byli jednak i tacy, którzy od razu poznali się na fałszerstwie i opowieść Jephsona uznali za wyssaną z palca bajkę. Trzeźwo zwracali uwagę na niezgodne z rzeczywistością fakty, jak choćby obecność Murzynów na pokładzie *Mary Celeste*, a nawet samego doktora, którego nie było przecież na liście pasażerów pechowego żaglowca. Poza tym statek z opowieści doktora nosił inną niż w rzeczywistości nazwę – *Marie Celeste*.

I mieli rację. Kilka miesięcy po publikacji, do jej autorstwa przyznał się nie kto inny jak Arthur Conan Doyle, słynny twórca postaci Sherlocka Holmesa. Jak tłumaczył, tekst opublikował dla żartu, nie spodziewając się, że wywoła aż tak burzliwą reakcję.



**Benjamin Briggs**  
– kapitan *Mary Celeste*.

Fot. Wikipedia

Spreparowana przez Conan Doyle'a opowieść o *Mary Celeste*, choć nieprawdziwa, pozostała jednak najgłośniejszą hipotezą próbującą wyjaśnić zniknięcie załogi brygantyny. A było ich bez liku – od ataku piratów, poprzez oszustwo ubezpieczeniowe, trzęsienie ziemi, a nawet porwanie przez kosmitów.

Najbardziej prawdopodobna wydaje się teoria wiążąca los statku z wiezionym przez niego ładunkiem. Opary wydobywające się z beczek mogły doprowadzić do wybuchu. Historia notowała takie przypadki. Być może doszło do takiej eksplozji w przedniej ładowni? Mógłby o tym świadczyć wyrwany luk.

Wybuch mógł wywołać panikę na pokładzie. Po prostu najszybciej jak mogła, załoga *Mary Celeste* znalazła się w szalupie i odbiła od burty żaglowca. Kiedy szalupa znalazła się w bezpiecznej odległości, marynarze oczekiwali na wybuch, ale do tego nie doszło. Próbowali więc wrócić na statek, ale nagły podmuch wiatru oddalił ich od jednostki na odległość, której nie zdołali już nadrobić.

Brygantyna podryfowała przed siebie, a członkowie załogi pozostali sami na otwartym oceanie. Dalszą część historii nietrudno sobie wyobrazić. Szalupa mogła zatonać na wzburzonym morzu, albo rozbić się gdzieś o przybrzeżne skały.

Tak mogło być, ale nie wszystkich to wyjaśnienie przekonało. Hipoteza rodzi bowiem kolejne pytania, na które trudno znaleźć odpowiedzi. Choćby takie, dlaczego marynarze na szalupie nie zabezpieczyli się przed ewentualnością oddalenia się od statku? Dlaczego mieli czas na zabranie przyrządów nawigacyjnych, a nie znaleźli go na zbadanie sytuacji w ładowni? Dlaczego w końcu szalupy z rozbitkami nie znalazł żaden statek na akwenie, gdzie nie było trudno o takie spotkanie? Zwłaszcza, że jak pisaliśmy wyżej, pogoda na Atlantyku była w tym czasie dobra.

Sama *Mary Celeste* pływała po morzach jeszcze przez kolejne trzynaście lat. Trudno było jednak znaleźć chętnych na rejs cieszącym się ponurą sławą statkiem. W 1885 roku brygantyna utknęła na mieliźnie niedaleko Haiti i ostatecznie zatonała. Po wnikliwym śledztwie okazało się, że została tam celowo skierowana, aby uzyskać odszkodowanie za rzekomo cenny ładunek, który okazał się bezwartościowy.

**Tomasz Falba**

Andrzej Perepeczko



# Fregata z księciem w tle

Jak sobie z niejakim trudem przypominam, urodziłem się w jednym z najpiękniejszych, a na pewno najweselejszym z miast przedwojennej Polski, a mianowicie we Lwowie. Ze Lwowa było nieco bliżej do Odessy nad Morzem Czarnym niż do budującej się w tamtym czasie Gdyni, nic więc dziwnego, że moje zainteresowania wczesnodziecięcych lat obracały się wokół kawalerii, ułanów i generalnie koni. Fascynowały mnie wtedy bohaterские szarże w wężozie Somosierra, czy atak husarii w czas wiedeńskiej odsieczy.

Niemal wstyd się przyznać pod koniec życia, w większości związanego z morzem, że w tamtych odległych latach ani o morzu, ani o statkach nic nie wiedziałem. Jedynym usprawiedliwieniem może być fakt, że Lwów nie tylko był od morza daleki, ale i od jakiegokolwiek rzeki.

Przypadek sprawił, że w parę zaledwie tygodni po moim urodzeniu, na Białej Fregacie, czyli na szkolnym żaglowcu *Dar Pomorza*, miała miejsce uroczystość podniesienia polskiej bandery, jestem więc – w pewnym sensie – równolatkiem polskiego, wspaniałego żaglowca szkolnego.

Mało tego, *Dar Pomorza* wchodził do służby pod białoczerwoną przejmując pałeczkę w morskiej sztafecie od leciwego już, pierwszego polskiego szkolnego żaglowca noszącego nazwę – nomen omen – właśnie mego rodzinnego miasta.

Drugim dziwnym zdarzeniem był fakt, że matką chrzestną *Daru* była obok ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego – pani Maria Janta – Polczyńska, prywatnie... ciocia mojej żony (!).

Jako się jednak rzekło, moja „przedwojenna” wiedza o morzu, a w szczególności o mojej „równolatce” była żadna i dopiero gdzieś w roku 1942, w czas kolejnej okupacji Lwowa, tym razem niemieckiej, po wcześniejszej, bolszewickiej, zetknąłem się Białą Fregatą.

No, nie dosłownie, bo *Dar* tkwił wówczas w Sztokholmie, ale jednak... Otóż mój brat cioteczny Władek, o przezwisku „Bimbos”, wówczas osiemnastoletni młodzieniec, zbudował spory i bardzo dokładny model żaglowca. Jego piękno zauroczyło dwunastolatka i... trwa już niemal siedemdziesiąt lat.

• • •

Przerywając na moment wynurzenia, wypada mi się usprawiedliwić z chęci przekazania Czytelnikom „*Naszego MORZA*” garści bardzo osobistych wspomnień. Sądzę, że bardzo dobrym pretekstem jest dziewięćdziesiąta rocznica powołania pierwszej polskiej Szkoły Morskiej, z którą *Dar Pomorza* związał się przed osiemdziesięciu laty, a także jego 101 (!) urodziny.

Wracam tedy do moich kontaktów z fregatą.

• • •

Fascynacja modelem pięknego żaglowca, zwanego nieraz zupełnie słusznie „Księżniczką oceanów”, zaowocowała zainteresowaniem morzem, najpierw w okupowanym Lwowie, a nieco później w wojennej Warszawie. Zaczęło się pochłanianie marynistycznych książek, najpierw Jacka Londona z „*Sy-*

nem słońca” na czele, a nieco później Conrada z jego „Zwierciadłem Morza”, „Lordem Jimem” i wieloma innymi.



Wojna skończyła się dla mnie szczęśliwie. Ani nie wywieziono mnie na Syberię, ani banderowcy mnie nie zarżnęli, ani Niemcy nie zastrzelili i latem 1945 roku znalazłem się w mieście Radomsko w III klasie gimnazjalnej. Ponieważ okna klasy wychodziły na południe i blask słońca padał na kartki zeszytów, zawiesiliśmy z kolegą w owym oknie prześcieradło. A gdy letni wiatr je wydymał, wyobrażałem sobie „białe żagle na mantach” i płynąłem w marzeniach przez dalekie morza, wówczas jeszcze „południowe”, bo na „popołudniowe” nadzedł czas po przeszło pół wieku.

Po uzyskaniu tak zwanej „małej matury”, czyli po ukończeniu IV klasy gimnazjum, chciałem, bardzo chciałem startować do gdyńskiej Szkoły Morskiej. Wówczas jeszcze na wydział nawigacyjny. Głównym – jak przypominam – magnesem była Biała Fregata i jej pełne wiatru żagle.

Niestety. Zdawałem sobie sprawę, że nie mam prawie żadnych szans już na starcie po morską przygodę, bo... miałem fatalne na owe czasy „zacieki w życiorysie”. No bo i w latach Polski Ludowej pochodzenie (ojciec był oficerem zawodowym i II wojnę światową przewalczył u gen. Maczka), a ja sam w końcowej fazie wojny należałem – o zgrozo – do Szarych Szeregów, czyli harcerstwa Armii Krajowej.

Tak więc zamiast startu pod białe żagle na maszcie, wylądowałem w bardzo zresztą dobrej szkole, a mianowicie w Liceum Budowy Okrętów, czyli w popularnym w Gdańsku „Conradinum”.

W szkole tej nastąpił mój pierwszy i bezpośredni kontakt z morzem i żaglami, bo należałem do żeglarskiej drużyny harcerskiej, ale to była zaledwie bardzo słaba namiastka marzeń, bo w tamtych czasach wyprawy żeglarskie ograniczały się do wód Zatoki Gdańskiej i przed zmrokiem należało zameldować się w strażnicy Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdyni, Gdańsku, a nawet w Sopocie na molo (!).

W 1949 roku szczęście się jednak do mnie uśmiechnęło i po ukończeniu „Conradinum” zostałem przyjęty na III, czyli ostatni rok nauki w gdyńskiej Szkole Morskiej, jednakże na wydziale mechanicznym. Jak to się udało, mogę się jedynie domyślać. Mianowicie ówczesny dyrektor „Conradinum”, prof. Aleksander Potyrała, w wydanej o mnie opinii, nie ujawnił przedwojennego zawodu mego ojca i stwierdził jedynie ogólnikowo: pochodzenie inteligenckie.

Zostawmy jednakże rozmaite rozrachunkowe wspomnienia, bo przeszłości w żaden sposób nie da się zmienić, choć obserwuje się takie wysiłki ze strony... mniejsza o to czyjej i wróćmy do mojej Fregaty.

Jak można się domyślić, wraz z dostaniem się do Szkoły Morskiej, znakomicie zwiększyła się szansa na wymarzone wyjście w morze pod białymi żaglami, tym bardziej, że na *Darze* w każdą podróż płynęło oprócz całej gromady nawigatorów, także kilku praktykantów z wydziału mechanicznego. A od tych kolegów z III roku, którzy odbyli wcześniej takie praktyki dowiedziałem się, że pobyt na szkolnym żaglowcu w charakterze praktykanta wcale do radosnych nie należał.

Rygor i dyscyplina panowała tam zdecydowanie sroga, warunki raczej mocno spartańskie, zastępca komendanta do spraw

polityczno-wychowawczych czyli „politruk” albo „kaoszczak”, podejrzewał w każdym wroga Peerelu, a na dodatek siłownia była licha i stara...

Ówczesny dyrektor PSM, magister Mieczysław Jurewicz, wezwał mnie do gabinetu i tak mniej więcej wyglądała rozmowa.

Dyrektor: - Macie skierowanie na praktykę dyplomową na *Dar Pomorza*.

Ja: - Na *Dar*? A za co, obywatelu dyrektorze?

Dyrektor: - Jak to, za co?

Ja: Przecież wiadomo, że na *Dar* mechanicy idą na praktykę za karę.

Dziś już nie pamiętam co było dalej i jakich użyłem argumentów, ale 3 maja 1950 roku zamustrowałem ze swoim przyjacielem Ziemkiem Krzyżanowskim na turbinowiec *Pulaski* i popłynęliśmy w kilkumiesięczny rejs do portów Ameryki Południowej, do Fortaleza, Rio de Janeiro Santos i dalej do Buenos Aires, Montevideo i innych równie ciekawych i pięknych portów.

A *Dar*? *Dar* wysłano w „rejs pokoju i przyjaźni ze Związkiem Radzieckim” do Odessy.

W tym miejscu niech Czytelnik będzie łaskaw porównać atrakcyjność obu wymienionych rejsów.

Inna rzecz, że po wielu latach było mi trochę wstyd i nie honor wskutek dezercji z własnych marzeń, bo można mój postępek zakwalifikować jako swego rodzaju zdradę „Księżniczki oceanów” i w ramach „przeprosin” podjąłem śmiałą decyzję – jako, że byłem „tylko mechanikiem” – napisania książki kroniki Jej życiorysu.

Oczywiście, jak to niemal zawsze było w moim życiu, żadne zamierzenie nie mogło przebiegać bez mniejszych lub większym komplikacji czy trudności. Nic nie mogło być łatwe czy proste.

Uważałem – zupełnie słusznie – że dużą odwagą jest podjęcie przez mechanika opisu jednego z najpiękniejszych statków świata, którego napędem są żagle i wiatr, a niewielki silnik stanowi zdecydowanie marginalny element. A dodatkowo uważałem, że książkę o *Darze* powinien napisać jeden z dwóch kapitanów żeglugi wielkiej, Karol Olgierd Borchartd lub Kazimierz Jurkiewicz.

Przyznam się, że z dużą treścią udałem się do kapitana Borchartda i zapytałem, czy pozwala mi napisać historię *Daru*.

- Tak ty pisz – zahuczal Kapitan – tak mnie już życia nie starczy, kochany.

- Dziękuję, panie kapitanie – odetchnąłem z ulgą – ale czy wobec tego będę mógł skorzystać z pańskich zbiorów fotograficznych dotyczących *Daru*, oczywiście z zachowaniem wszelkich praw.

- Tak, jak ty to sobie przedstawiasz, kochaaany – usłyszałem. – To ja przez całe życie zbierał, a teraz tobie dam?

- Przepraszaam – bąknąłem i... poszedłem szukać zdjęć na własną rękę.

W pisaniu pomógł mi kapitan Jurkiewicz, który osobiście wykonał rysunki ożaglowania i olinowania.



W nagrodę za książkę doczekałem się, po tylu latach od tamtego lwowskiego modelu *Daru Pomorza*, że w mojej książeczce żeglarskiej pojawił się zapis:





Następnego dnia rano zatargałem na *Dar Pomorza* swój stary worek żeglarski, jak kazał zejmański zwyczaj. Mieszkać miałem na międzypokładzie, którego część wygrodzono dla „pasażerów”, którymi byli dziennikarze i foto- oraz radioreporterzy, a wśród nich ja, „pracownik dydaktyczny”, jako że miałem w trakcie rejsu prowadzić jakieś zajęcia z praktykantami.

W poniedziałek, 22 lipca, w ówczesne „Święto Odrodzenia Polski”, czyli w XXX rocznicę ogłoszenia manifestu PKWN, o godzinie 11 *Dar* oddał cumy i wyszliśmy w morze.

Kapitan Jurkiewicz, wieloletni komendant, wydał rozkaz postawienia wszystkich żagli jeszcze na wodach Gdańskiej Zatoki.

Na pokładzie zaroilo się od dziesiątków młodych chłopców w roboczych drelichach i „Księżniczka Oceanów” poczęła stroić się w białe falbany żagli.

Muszę się przyznać, że podczas tego manewru stałem na pokładzie dosłownie oczarowany i – choć przecież marynarz to z definicji twardy facet – wzruszenie dosłownie dławilo mi gardło.

Nic zresztą dziwnego. Bo czym innym jest obserwowanie z lądu, czy z pokładu innego statku płynącego z wiatrem żaglowca pod pełnymi żaglami, a całkiem innym, wręcz niepowtarzalnym, jest mieć te żagle nad głową.

Patrząc z pokładu w górę, na chmurę białych płótnisk zrozumiałem – choć jestem „tylko” mechanikiem okrętowym, że prawdziwe jest stwierdzenie kapitana Borchardta: „Z bombramrei do słońca jest już tylko jeden krok!”



Z tego oczarowania zrodziły się na pokładzie Białej Fregaty dwie szanty, do których – jak na razie – nikt nie ułożył czy dobrał melodii i nikt też nie zaśpiewał.

A szkoda, może jednak kiedyś...

### POD ŻAGLAMI

*Czy słońca dysk nad morzem tkwi  
Czy świtem gwiazdy bledną  
Gdy wieje wiatr, cholerny świat  
to nam jest wszystko jedno  
Czy tęcza barw paletą gra  
pogody przepowiednią  
Gdy wieje wiatr...  
Choć pot zalewa oczy nam  
choć sił już resztką ledwo  
Gdy wieje wiatr...*



**Autor z ks. Filipem,  
obok księcia kpt. ż. w.  
Kazimierz Jurkiewicz,  
komendant Daru Pomorza.**



*Choć bosman nas na maszty gna  
słów wiąchą niewybredną*

*Gdy wieje wiatr...*

*I choć nas w mordę wali szkwał  
pogodę niosąc wredną*

*Gdy wieje wiatr...*

*To nic, że z pracy pęka grzbiet  
i ręce z bólu więdną*

*Gdy wieje wiatr...*

*I choćby przyszło płynąć nam  
na biegun bezpośrednio*

*Gdy wieje wiatr, cholerny świat  
to nam jest wszystko jedno*

### TRZYMAJ KURS

*Za rufą został stary ład*

*Zostały też dziewczyny*

*Wspomnienia wszystkie poszły w ką*

*W rejsie do Argentyny*

*Refren: Delfinów w wodzie taniec trwa*

*Żeglują albatrosy*

*Na linach wiatr melodie gra*

*I grają morza głosy*

*Do słońca z bombramreji jest*

*Zupełnie, bracie, blisko*

*Więc trzymaj kurs na south i west*

*Przez Hoorn do San Francisco*

*Refren...*

*Przez cały rok przed dziobem świat*

*Od stycznia aż do grudnia*

*Gdy żagle nam wypełnią wiatr*

*I świeci Krzyż Południa*

*Refren...*

*Czy deszcz, czy sztorm, czy słońca żar*

*Czy flauta morze gładzi*

*Czy mróz, czy zórz polarnych czar*

*Gwiazd światło w noc prowadzi*

*Refren...*

31 lipca weszliśmy do Portsmouth i zacumowaliśmy do burty sowieckiego żaglowca *Kruzensztern*. Z naszego pokładu widać było maszty stojącego w doku okrętu – muzeum – HMS *Victory*, na którym walczył i zginął admirał Nelson.

Dni postoju były bardzo urozmaicone. Zwiedzanie, przyjęcia, parady, a jedną z głównych atrakcji miała być w dniu 3 sierpnia wizytacja księcia Filipa, małżonka Jej Królewskiej Mości Elżbiety II.

Wiedząc, że program wizyty Jego Wysokości przewidywał witanie się z oficerami naszego statku, powiedziałem obecnemu na *Darze* fotografowi Henrykowi Kabatowi:

- Panie Henryku, chyba pan zdaje sobie sprawę, że NAJWAŻNIEJSZY fragmentem wizyty Księcia Filipa będzie moment wymiany uścisków dłoni z MNA. Za takie zdjęcie leci ode mnie butelka whisky Old Smuggler.

- OK. - zgodził się pan Henryk.

• • •

Jego Wysokość wszedł po trapie przy gwizdzie bodaj dziewięciu ustawionych w szereg praktykantów, a następnie podszedł w towarzystwie Komendanta do również ustawionych w szeregu oficerów, do których też zostałem jako Wykładowca Wyższej Szkoły Morskiej zaliczony.

Stałem piąty w szeregu i gdy Jego Wysokość uścisnął mi dłoń, nagle padło z jego ust pytanie:

- Co to za znaczek na prawej piersi?

- To znaczek absolwentów Szkoły Morskiej w Polsce - pośpieszył z odpowiedzią Komendant, bo nam nie wolno było wdawać się w pogawędkę z Jego Wysokością.

- O - zdziwił się Książę. - To tylko jeden z oficerów jest absolwentem Waszej Szkoły Morskiej?

- Wszyscy są, Wasza Wysokość - nie wytrzymałem, biorąc na siebie odpowiedzialność za niesubordynację - wszyscy, ale Stowarzyszenie Absolwentów jest obecnie w naszym kraju nielegalne.

Tak było w istocie w ówczesnej Polsce Ludowej, ale na moje szczęście wszyscy, którzy słyszeli moją odpowiedź, czyli oficerowie *Daru*, byli porządnymi ludźmi i... nikt nie doniósł o niewątpliwie zdradzie tajemnicy państwowej, szkalującej dobre imię Peereleu.

• • •

Pan Henryk był wspaniałym fotografem, czego jednym z dowodów jest przedstawione zdjęcie. Gdy mi je wręczał, dałem mu obiecaną butelkę Smugglera. W tym momencie pan Henryk wyraźnie się zdziwił.

- Coś nie tak? - zapytałem. - Zapomniał pan? Obiecałem butelkę whisky.

- Zgadza się - usłyszałem w odpowiedzi. - Miała być butelka za pana, panie Andreji. A za Księcia? - pan Henryk zawiesił znacząco głos.

• • •

Gwoli prawdy muszę dodać, że obie butelki wypiliśmy wspólnie w rejsie powrotnym.

**Andrzej Perepeczko  
na pokładzie Daru - 1974 r.**





## Piekło Pacyfiku



**Pacyfik. Piekło było za oceanem,**  
Hugh Ambrose,  
Wydawnictwo Magnum  
([www.wydawnictwo-magnum.com.pl](http://www.wydawnictwo-magnum.com.pl)),  
str. 520

Autor podjął się karkołomnego zadania. Postanowił opisać przebieg drugiej wojny światowej na Pacyfiku widzianej oczyma pięciu amerykańskich żołnierzy, zarówno marines, jak i pilota lotnictwa morskiego. I trzeba powiedzieć, że mu się udało. Nie mam uwag. „Pacyfik” czyta się znakomicie. Z zapartym tchem śledzi się losy bohaterów. O niektórych z nich opowiada też, pokazywany w HBO, serial „Pacyfik”. Ambrose był jego konsultantem, a książka oficjalnie towarzyszy filmowi. Podczas lektury tej publikacji na czytelnika czeka wiele niespodzianek. Książka opisuje nie tylko kampanie powszechnie znane, ale i te rzadziej w Polsce podejmowane, jak choćby walki na Bataanie, czy o Corregidor na początku wojny. Przy okazji, autor nie stroni od przytaczania negatywnych opinii na temat gen. MacArthura wypowiedzianych ustami jednego z bohaterów, co tylko dodaje lekturze smaku. A zatem: smacznego!



## Trzy w jednym



**Yorktown, Enterprise, Hornet, vol. 1,**  
Andrzej Perepeczko,  
AJ-Press ([www.aj-press.home.pl](http://www.aj-press.home.pl)),  
str. 128, seria „encyklopedia  
okrętów wojennych”

Ani Andrzeja Perepeczki, ani wydawnictwa AJ-Press, miłośnikom spraw wojenno-morskich w Polsce przedstawiać specjalnie nie trzeba. Perepeczko to mistrz rodzimej literatury marynistycznej, AJ-Press słynie zaś z publikacji książek stojących na najwyższym poziomie edytorskim. Ta mieszanka musiała zaowocować pozycją spełniającą wymagania najwybredniejszych. Prezentowana praca jest pierwszą częścią z planowanej na dwa tomy, monografii amerykańskich lotniskowców klasy *Yorktown* z czasów drugiej wojny światowej. Opisuje ich dzieje od powstania do momentu japońskiego ataku na Pearl Harbor i zawiera szczegółowe dane techniczne zarówno samych okrętów, jak i bazujących na nich samolotów. Integralną częścią książki są unikalne zdjęcia i świetnie wykonane grafiki. Na dodatek dołączono do niej dwie wkładki formatu A1 zawierające cztery arkusze planów, przekrojów i linii teoretycznych *Yorktowna* wykonanych w skali 1:350.



## Armia Hitlera



**Armia Hitlera 1939-1945,**  
Philippe Masson, Wydawnictwo  
Arkadiusz Wingert ([www.tropy-historii.pl](http://www.tropy-historii.pl)), str. 535, seria  
„zdarzyło się w XX wieku”

Po książki Wydawnictwa Arkadiusz Wingert sięgać można w ciemno. To najwyższa półka publikacji wojenno-morskich (choć oficyna wydaje nie tylko publikacje o takiej tematyce), zarówno od strony autorskiej, jak i edytorskiej. Nie inaczej jest z „Armią Hitlera”. Napisana przez wybitnego francuskiego historyka wojskowości jest znakomitą monografią całościowo pokazującą historię sił zbrojnych III Rzeszy. Świetnie napisana praca zaskakuje na każdej niemal stronie, prezentując mało znane fakty i świeże spojrzenie na sprawy, które wydawały się już „obgadane”. Dla pasjonatów spraw wojenno-morskich cenne jest szczególnie to, że Kriegsmarine została pokazana jako jeden z rodzajów sił zbrojnych armii Hitlera. Zwykle bowiem traktuje się jej dzieje osobno. Dzięki ujęciu Massona, po lekturze, na wiele spraw związanych z działalnością niemieckiej floty wojennej w czasach drugiej wojny światowej można spojrzeć inaczej. A nawet trzeba!



## Ku pamięci



**Druha Rzeczpospolita  
z morzem w tle,**  
praca zbiorowa pod redakcją  
naukową Andrzeja Drzewieckiego  
i Eugeniusza Koko, Zespół  
Redakcyjno-Wydawniczy  
Marynarki Wojennej, str. 386

W rubryce „Morze książek” staramy się zwykle pokazywać książki, które można kupić w księgarniach. Po raz pierwszy jednak robimy wyjątek. Książki „Druha Rzeczpospolita z morzem w tle” nie można nigdzie nabyć za pieniądze. Dostępna będzie jedynie w bibliotekach kilku polskich uczelni i instytucji kultury, m.in. Uniwersytetu Gdańskiego, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni i Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. To duże utrudnienie dla chcących się z nią zapoznać, ale warto wykonać pewien wysiłek, aby dotrzeć do tego opracowania. Praca została poświęcona pamięci jednego z najwybitniejszych polskich historyków, któremu nieobce były także tematy morskie, prof. Romanowi Wapińskiemu (wśród jego uczniów byli m. in. Donald Tusk, Aleksander Hall czy Wiesław Walendziak). Publikacja zawiera zbiór tekstów poświęconych badaczowi, a także kilkanaście artykułów dotyczących dziejów polskich związków z morzem.



## Pod banderą Kotwicy



**Jachty pod banderą Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica”,** Jan Pinkiewicz, Wydawnictwo Akademickie Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni ([www.amw.gdynia.pl](http://www.amw.gdynia.pl)), str. 116

Ta książka należy do rzadkiego typu publikacji dotyczących historii polskich jachtklubów i opisujących jednostki żaglowe, jakie one posiadały. Najczęściej bowiem jachtowa „drobnica” bywa pomijana przez rodzimych badaczy. A przecież historia polskich związków z morzem to nie są tylko wielkie żaglowce, statki czy okręty.

Praca Pinkiewicza, wybitnego polskiego żeglarza, w całej rozciągłości udowadnia ten pogląd. Spod jego pióra wyszła publikacja niezwykle ciekawa, zaś zilustrowanie jej unikalnymi zdjęciami, a także sylwetkami poszczególnych jachtów, jeszcze bardziej podnosi jej walory poznawcze. Tę niewielką objętościowo książkę o jachtach Jacht Klubu Marynarki Wojennej „Kotwica”, polecamy wszystkim pasjonatom dziejów polskiego żeglarstwa. Może i inne kluby powinny pomyśleć o podobnej publikacji?



## Dla jachtostopowiczów



**Smuga cienia,** Joseph Conrad, Audioclub.pl ([www.audioclub.pl](http://www.audioclub.pl)), Bellona ([www.bellona.pl](http://www.bellona.pl)), książka do słuchania, czyta: Bartosz Opania

„W całości nie jest to złe.” - tak napisał, po zakończeniu pisania „Smugi cienia”, Joseph Conrad-Korzeniowski. Dobre sobie! „Nie jest złe”! Jest znakomite, jak większość prozy genialnego Polaka uznawanego za największego marynistę w dziejach światowej literatury. Nikt nie może mienić się prawdziwym miłośnikiem morza, jeśli nie zna jego dzieł. „Smuga cienia” oparta jest na wątkach autobiograficznych Conrada. Opowiada o młodym kapitanie i jego pierwszym dowództwie najeżonym niespodziewanymi przeszkodami. Musi znieść ciszę morską, chorobę całej niemal załogi i zmierzyć się z rzekomą klątwę poprzedniego kapitana. Jego statek błąka się po morzu próbując dotrzeć z Bangkoku do Singapuru. Poza tym to opowieść o dojrzewaniu i umiejętności radzenia sobie z życiowymi klęskami. Gorąco polecamy. Szczególnie tym, którzy muszą stać w korkach. Jest to bowiem książka do słuchania (na płytce, którą można odtworzyć w samochodzie), tym przyjemniejszego, że w interpretacji popularnego aktora Bartosza Opania.



## Dla jachtostopowiczów



**Poradnik jachtostopowicza. Dookoła świata jako „załogant”,** Alison Muir Bennett, Przedsięwzięcie Galicja ([www.ksiazki-zeglarskie.pl](http://www.ksiazki-zeglarskie.pl)), str. 135, seria „navigare necesse est”

Jakiś czas temu (w kwietniowym numerze „Naszego MORZA”) poruszyliśmy temat jachtostopu. Opisaliśmy parę Polaków, którzy podróżują po świecie wynajdując jachty i mustrując na ich pokładach. To jedni z pierwszych w naszym kraju ludzi, którzy w ten właśnie sposób zwiedzają świat. Więcej! Uczynili z tego swój sposób na życie. Zjawisko jachtostopu zapewne stanie się z czasem bardziej popularne. Tym, którzy chcieliby już dzisiaj dowiedzieć się czegoś więcej na jego temat odsyłamy do książki „Poradnik jachtostopowicza”. To jedyna, jak dotąd, tego rodzaju publikacja po polsku. Jej autorka, sama wytrawna jachtostopowiczka, opowiada jak poradzić sobie w czasie tego rodzaju podróżowania. Robi to nie tylko kompetentnie, ale także szczerze, nie unikając najbardziej nawet drażliwych tematów np. pokładowych romansów czy seksu na jachcie. Ale przede wszystkim, jest to znakomite, maksymalnie praktyczne i podręczne kompendium wiedzy na temat jachtostopu, jednego z najbardziej ekscytujących sposobów poznawania świata.



## Dzika Mrówka pod wodą



**„Podwodny świat Dzikiej Mrówki”,** Andrzej Perepeczko, Book House ([www.bookhouse.com.pl](http://www.bookhouse.com.pl)), str. 190

Andrzej Perepeczko, jeden z czołowych krajowych marynistów, znany jest nie tylko z książek dla dorosłych, ale także dla dzieci. Największą popularnością cieszył się jego cykl o przygodach chłopca zwanego Dziką Mrówką ukazujący się w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Książki wznosiło wydawnictwo Book House. „Podwodny świat Dzikiej Mrówki” jest trzecim tomem z pięciu (inne to: „Dzika Mrówka i tam-tamy”, „Dzika Mrówka pod żaglami”, „Dzika Mrówka i Jezioro Złotego Lodu” oraz „Dzika Mrówka i tajemnica U-2002”), które zostały dotychczas wydane. Tym razem Dzika Mrówka pasjonuje się nurkowaniem, które uprawia na Kaszubach i w Adriatyku. Żywo napisana, zawierająca całą masę wiadomości historycznych, książka spodoba się zapewne nie tylko tym, którzy dawniej interesowali się perypetiami Dzikiej Mrówki, ale także dzisiejszym nastolatkom. Warto przy okazji zwrócić uwagę potencjalnym wydawcom, że Perepeczko napisał także szósty tom cyklu noszący tytuł „Dzika Mrówka i wenecki Doża Dandolo”, który czeka na opublikowanie.















































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](mailto: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](mailto: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:** UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

**Nazwa odbiorcy cd:**

**L.k.** **Nr rachunku odbiorcy:**  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

**Waluta:** **Kwota:**

**W P P L N**

**Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):**

**Nazwa zleceniodawcy:**

**Nazwa zleceniodawcy cd:**

**Tytułem:**

**Tytułem cd:**

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

**Oplata:**

**Oplata:**

**Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:**  
Nr rachunku odbiorcy:  
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869  
Nr rachunku odbiorcy cd:

**Odbiorca:**  
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.  
ul. Na Ostrowiu 1  
80-958 Gdańsk

**Kwota:**

**Zleceniodawca:**

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

**Nazwa odbiorcy:** OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.  
**Odcinek dla banku zleceniodawcy:** UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

**Nazwa odbiorcy cd:**

**L.k.** **Nr rachunku odbiorcy:**  
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

**Waluta:** **Kwota:**

**W P P L N**

**Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata):**

**Nazwa zleceniodawcy:**

**Nazwa zleceniodawcy cd:**

**Tytułem:**

**Tytułem cd:**

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

**Oplata:**

**Oplata:**



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

**PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA**

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:									
PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA							
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	<b>106,80 PLN (36 €)*</b>	<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	<b>210 PLN (70,80 €)*</b>				
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	<b>59,40 PLN (19,80 €)*</b>	<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	<b>111 PLN (37,80 €)*</b>				
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	<b>32,70 PLN (12 €)*</b>	<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	<b>58,50 PLN (19,50 €)*</b>				
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

# Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl  
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Start Szukaj Multimedia O Portalu Morskim Kontakt

WIADOMOŚĆ DZIŚ

Ostatnie historyczne wiadomości statków w Białym Gdyniu S.A.

25 kwietnia br. (w sobotę) w Stoczni Gdynia S.A. o godz. 15.00 z suchego doku 513 W opłynęła na wodę dwa statki...wiecej>

OSŁONIENIE  
Firma Maritime Safety to...  
Parafraza do udziału w...

TERRORYZM  
Postępowania, ocena...  
przypadku ino...  
>> więcej

ZIAD...

TOMASOS BROTHERS INC  
100 years in Shipping  
JOIN US  
www.tomasos.gr

PRACA NA MORZU  
PRACA NA LĄDZIE  
RUCH STĄTKÓW



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Mało jest miejsc na świecie, gdzie jednego dnia obejrzeć można trzy różne okręty pochodzące z absolutnie różnych epok. Jednym z nich jest Portsmouth, historyczna i współczesna ważna baza morska brytyjskiej Royal Navy. Zachowano tam między innymi flagowy okręt Nelsona spod Trafalgaru HMS *Victory*, stanowiący przełom w dziejach morskiej techniki wojennej pancernik HMS *Warrior* oraz zbudowany w odpowiedzi na specyficzne wyzwania I wojny światowej monitor HMS *M 33*. Prócz owych „wielkich eksponatów” miłośnik historii morskiej wypatrzyć może wiele mniejszych nautycznych zabytków, ale rozpoczniemy od tych największych.

Fot. Krzysztof Kubiak



**HMS *Victory***, trójpokładowy okręt liniowy, wejście do służby - 1778 r. Wyporność ok. 3500 ton, dł. 69,3 m, dł. na pokładzie artyleryjskim 57,2 m, szer. kadłuba 15,8 m, zanurzenie 6,5 m, 5440 m<sup>2</sup> żagli podnoszonych na trzech masztach, prędkość maksymalna 8-9 węzłów. Uzbrojenie (wariant): 30 armat 32 funtowych, 28 armat 24 funtowych, dwie armaty 12 funtowe, dwie kanonady 68 funtowe, 42 kanonady 12 funtowe, grubość dębowych burt na wysokości linii wodnej 0,6 m, załoga 850-900 osób.

Fot. Krzysztof Kubiak



**HMS *Warrior***, fregata pancerna, wejście do służby - 1861 r. Wyporność pełna 9358 ton, dł. 127 m, szer. 17,8 m, zanurzenie 7,9 m, maszyna parowa pojedynczej ekspansji, otaklowanie typu fregata, prędkość maksymalna „pod parą” 14,5 węzła, prędkość maksymalna „pod żaglami” 13 węzłów, prędkość maksymalna przy użyciu obu pędników 17 węzłów. Uzbrojenie: 26 ładowanych od wylotu lufy armat 68 funtowych, 10 odtłocowych armat kalibru 178 mm, cztery armaty odtłocowe 40 funtowe, załoga 705 osób.

Fot. Krzysztof Kubiak



**HMS *M 33***, monitor typu M 29, wejście do służby - 1915 r., wyporność pełna 580 ton, dł. 54 m, szer. 9,4 m, zanurzenie 1,8 m, maszyna parowa potrójnej ekspansji o mocy 400 KM, prędkość maksymalna 9,6 węzła, zasięg przy prędkości 8 węzłów - 1400 mil morskich. Uzbrojenie: dwie armaty kalibru 152,4 mm, armata 57 mm, dwa karabiny maszynowe Maxima, załoga 72 osoby.