

nasze

MORZE

maritime magazine

Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 7 (67) lipiec 2011
NR INDEKSU 211214



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

FLOTA NA POKAZ



Premierzy
w Remontowej SA!



Polskie firmy
bez fajerwerków

GDYNIA
Złot Żaglowców

THE CULTURE 2011
TALL SHIPS REGATTA

2-5 września 2011

www.zagle.miasto.gdynia.pl



XVI Międzynarodowe Targi Morskie

2011

BALTEXPO - 2011

6 - 8 września 2011

Hala Olivia, Gdańsk

www.baltexpo.com.pl

ZAPRASZAMY NA TARGI:

- PREZENTACJA OFERT FIRM POLSKICH I ZAGRANICZNYCH
- DEBATY GOSPODARCZE Z UDZIAŁEM PRZEDSTAWICIELI RZĄDOWYCH I GOŚCI SPECJALNYCH Z ZAGRANICY

- Przemysł stoczniowy, biura projektowe, naprawy i remonty statków, maszyny, urządzenia
- Porty i usługi portowe
- Spedycja, transport, terminale
- Infrastruktura przybrzeżna i śródlądowa
- Towarzystwa morskie
- Bezpieczeństwo i ochrona portów i nawigacji
- Morska energetyka wiatrowa
- Offshore
- Ochrona środowiska naturalnego
- Usługi dla przemysłu morskiego
- Publikacje
- Inne

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA MORSKA BALTEXPO 2011



Patronat Polskiej Prezydencji

- EUROPEJSKI PRZEMYSŁ STOCZNIOWY - STAN, PERSPEKTYWY I WYZWANIA
- PRZYSZŁOŚĆ INFRASTRUKTURY PORTÓW MORSKICH W POLSCE



Ministerstwo Infrastruktury



- MORSKA ENERGETYKA WIATROWA I PRZEMYSŁ WIATROWY OFFSHORE
- BEZPIECZEŃSTWO PORTÓW I ŻEGLUGI NA MORZU BAŁTYCKIM

ZARZĄD TARGÓW WARSZAWSKICH S.A.



PATRONAT HONOROWY:



WICEPREZES RADY MINISTRÓW
MINISTER GOSPODARKI
Waldemar Pawlak



MINISTER
INFRASTRUKTURY



Minister Skarbu Państwa



Wojewoda Pomorski



PATRONAT HONOROWY:
MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



Prezydent Miasta Gdańsk



Prezydent Miasta Gdyni



Krajowa Izba Gospodarcza



Polska Agencja Rozwoju
Przedsiębiorczości (PARP)



POLSKA AGENCJA INFORMACJI
I INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH S.A.



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRETOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIE



POLSKA IZBA
SPEDYCY I LOGISTYKI



PARTNERZY TARGÓW:



Stocznia Gdańsk S.A.



COMMUNITY OF EUROPEAN
SHIPYARDS' ASSOCIATIONS



Patronat Polskiej Prezydencji



POLSKIE TOWARZYSTWO ENERGETYKI
WIATROWEJ W GDAŃSKU



Agencja Lotnicza



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA



PATRONI MEDIALNI:



www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 7 (67) Rok VI
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 15 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl**Publicyści:**Tomasz Falba, tel. (58) 307 15 35
tomasz.falba@naszemorze.com.plPiotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 15 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl**Reklama:**Piotr Błaszowski, tel. (58) 307 16 35
piotr.blaszowski@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 17 90; 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, Bohdan Huras
Krzysztof Kubiak, Mariusz Konarski,
Marian Lenz, Andrzej Olejko,
Andrzej Perepeczko,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podzwierzyniec 25
37-100 ŁañcutRedakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i adiacji tekstów oraz zmiany ich tytułów,
a także do zamieszczania kopii materiałów
drukowanych w „Naszem Morzu”
i „The Maritime Worker”
na stronie WWW bez dodatkowego
wynagrodzenia.

Nakład 2600 egz.

Noblesse oblige...

Politycy chyba polubili działającą w Gdańsku największą obecnie polską grupę stoczniową. 14 maja odwiedził ją prezydent RP Bronisław Komorowski. A 10 czerwca zjechało do niej aż dwóch premierów – norweski i polski. Ten pierwszy – Jens Stoltenberg przyjechał do Gdańska, aby jeszcze przed prezydenturą Polski w UE, porozmawiać z premierem RP Donaldem Tuskiem o współpracy w zakresie energetyki i polityki przemysłowej.

Norwegia, jak wiadomo, to kraj wysoko rozwinięty i bogaty. Silny i niezależny oraz stale rozwijany sektor energetyczny, a także dochody z wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego czynią ją na tyle samodzielną, że nie wstąpiła - na wyraźne życzenie Norwegów żyjących w dostatku - do Unii Europejskiej. Mimo to, ponad 90 proc. importowanych do Norwegii towarów pochodzi właśnie z obszaru UE. Wśród nich są także statki i jednostki pływające budowane w Polsce. I m.in. te właśnie statki stają się potem częścią norweskich aktywów, które pomagają w nawiązywaniu współpracy z innymi krajami, jak np. ostatnio z Brazylią.

W opublikowanym w marcu br. dokumencie „*The Norwegian Government's strategy for co-operation between Brazil and Norway*” napisano, że rząd Norwegii za najważniejszy obszar współpracy z Brazylią uznaje sektor wydobycia ropy i gazu spod dna morskiego (offshore). Norwegów interesują bogate złoża tych surowców odkryte w ostatnich latach na brazylijskim szelfie kontynentalnym. Oferują technologię, wiedzę, doświadczenie i flotę. I Polska ma w tym swój udział. Przykłady? W 2007 roku Gdańska Stocznia Remontowa SA sprzedała norweskemu klientowi statek – pływającą rafinerię, czyli jednostkę do wydobycia, składowania, wstępnego oczyszczenia i przeładunku ropy naftowej, która od razu została zatrudniona na polu naftowym w Brazylii eksploatowanym przez Petróleo Brasileiro (Petrobras). Prezydent tego naftowego giganta José Sergio Gabrielli de Azevedo w 2007 r. wizytował polską stocznnię, w której powstawał wspomniany statek FPSO. Uczestniczył on zresztą także w niedawnych targach Nor-Shipping w Oslo (zob. fotoreportaż na str. 24-26). Wiele krajów i firm na świecie bije się o to, żeby robić z nim interesy. U nas, na razie udało się to jednej polskiej stoczni – poprzez zamówienie statku FPSO przez klienta z Norwegii.

I dlatego nie przypadkiem obaj premierzy złożyli wizytę w stoczniach gdańskiej Grupy REMONTOWA. Bo to, co od bardzo wielu lat



robią te stocznie, budując, przebudowując i remontując statki dla armatorów norweskich, jest najlepszym przykładem tego, jak taka współpraca może i powinna wyglądać.

Długoletnie, stabilne i obopólnie korzystne związki handlowe największej w Polsce prywatnej grupy stoczniowej z bardzo wymagającymi klientami norweskimi, to efekt przemyślanej i wprowadzonej przed wieloma laty strategii. Trzeba było zdobyć ich zaufanie i uznanie. Dziś to zobowiązuje i także procentuje. Stocznie Grupy REMONTOWA nie tylko remontują statki i platformy naftowe czołowych norweskich armatorów, ale także od ponad 10 lat podejmują się wykonania samodzielnych projektów, będących przykładami bardzo zaawansowanej inżynierii, takich jak np. przebudowy tankowców konwencjonalnych na statki do transportu platform wiertniczych (heavy lifters), na pływające rafinerie (FPSO), oraz na odbierające z tych rafinerii ropę tankowce wahadłowe (shuttle tankers).

Grupa buduje także gazowce LNG oraz całą serię ekologicznych fiordowych promów pasażerskich napędzanych skroplonym gazem ziemnym. I właśnie rozpoczęcie produkcji jednego z nich, 10 czerwca „odpalili” osobiście norweski premier. A polski premier pilnie się przyglądał. Warto było przyjechać, żeby poznać inne oblicze polskich stocznii...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Noblesse oblige... str. 3

WYDARZENIA

Flota na pokaz str. 5
 Budują aż miło! str. 10
 Korporacja Polskich Stoczni Remontowych? str. 14
 Pod hasłem eco str. 17
 Cichocki już płynie str. 20
 Wspólne działa(nie) str. 21
 Polski Roll-Royce str. 23
 Polskie firmy bez fajerwerków str. 24
 Nowy warsztat str. 27
 Z atrakcjami po Europie str. 28

ROZMOWY MORZA

Zapraszam do Sopotu str. 30



28

Z atrakcjami po Europie

Rejs ma trwać dwa miesiące. Jacht przepłynie w tym czasie około 3,5 tysiąca kilometrów! Nikt dotąd nie spróbował w Polsce pokonać takiej trasy, choć odbyło się już kilka prób pływania z Polski do Europy rzekami i kanałami. - Mamy jeden cel - wyjaśnia Łukasz Krajewski. - Chcemy pokazać wodniakom z krajów sąsiednich, że w Polsce znajdują się akweny równie, a może nawet bardziej atrakcyjne od ich własnych.

ROZMOWY MORZA

Wylansować muzeum str. 33

LUDZIE MORZA

Czekam na sztorm str. 36

ZAPOWIEDZI

Wyścig bliźniaków str. 40

MORZE HISTORII

Wikingowie spod Elbląga str. 41

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 46



30

Zapraszam do Sopotu

- Woda sodowa uderzyła ci już do głowy?

- Jezus, mam nadzieję, że nie.

- A czujesz się bohaterem?

- Nie. W żadnym razie. Nie czuję, żebym zrobił coś bohaterskiego.

WSPOMNIENIE „MORZA”

Po całorocznym trudzie pracy str. 48

MORZE TAJEMNIC

Kobiety Borchardta str. 51

MORZE OPOWIEŚCI

Kapitanowie honorowi str. 55
 Pod szczęśliwą gwiazdą str. 57

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. 59

41



Wikingowie spod Elbląga

Stoimy na porosłej chwastami łące, w miejscowości Janów, położonej kilka kilometrów na południe od Elbląga. Tuż obok przebiega krajowa „siódemka” oddzielając nas od brzegu Jeziora Druzno, rozległego, ale płytkiego akwenu, jednej z największych ostoi ptaków w Polsce. Nigdy bym się nie domyślił, że w tym miejscu istniał przed wiekami potężny gród, jeden z najważniejszych ośrodków handlowych nad ówczesnym Bałtykiem.

A w dodatku str. 61

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniowców, portowców

Maersk Elba - duży znaczący więcej kontenerów str. 4

PSC New Inspection Regime cz. 1 str. 6

Efektywna komunikacja str. 8

Europejski fundusz świadczeń społecznych i edukacyjnych dla marynarzy str. 10

Środki ochrony indywidualnej str. 13

Symulator inspekcji Det Norske Veritas (DNV) str. 17

N.I.S - Sytuacja ubezpieczeniowa w roku 2011 str. 19

i

Bez „Pocztówki”

Informujemy Szanownych Czytelników, że kolejny odcinek „Pocztówki z morza” zamieścimy w sierpniowym numerze.

Zdjęcie na okładce:

Parada okrętów polskiej floty wojennej w Gdyni.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Święto marynarki

Flota na pokaz

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Czterdzieści lat czekania
na taki widok...**

Kilkadziesiąt tysięcy ludzi obejrzało pierwszą od czterdziestu lat, paradę okrętów polskiej floty wojennej. Reporter „Naszego MORZA”, jako jedyny dziennikarz, płynął na jednym z nich.

Fregata rakietowa *Gen. T. Kościuszko*, na którą zamustrowaliśmy, była okrętem dowodzenia całej parady. Z portu wojennego w Gdyni wyszedł jako pierwszy, rankiem 26 czerwca, przy doskonałej pogodzie: niewielkim wietrze i niemal bezchmurnym niebie. Choć przez cały dzień życie na okręcie toczyło się normalnym rytmem, czuło się, że nie jest to zwyczajny rejs.

Nie od razu jednak *Gen. T. Kościuszko* udał się w rejon formowania parady. Najpierw wyszedł na otwarte morze na wysokości Helu, aby przyjąć na pokład śmigłowiec SH-2G. Dopiero potem obrał kurs na Gdańsk, gdzie przed godz. 16 zaczął formować się szyk. Stamtąd kawalkada, w sumie jedenaście okrętów, ruszyła wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej, w kierunku Gdyni.

Na przedzie szła korweta zwalczania okrętów podwodnych *Kaszub*, za nią okręt transportowo-minowy *Toruń* i dalej po kolei: okręt rakietowy *Orkan*, niszczyciel min *Czajka*, trałowiec bazowy *Śniardwy*, okręt ratowniczy *Piast*, okręt rozpoznawczy *Hydrograf*, okręt hydrogra-



**ORP *Kaszub* - korweta
zwalczania okrętów podwodnych**

Podniesienie bandery: 15 marca 1987 r. **Podstawowe dane:** długość: 82,34 m, szerokość: 10 m; zanurzenie: 4,9 m, wyporność: 1183 ton; prędkość: 26 węzłów. **Uzbrojenie:** 1 armata 76,2 mm; 3 armaty 23 mm; 2 wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych; 2 wyrzutnie rakietowych bomb głębinowych; okrętowy zestaw zakłóceń pasywnych; 2 wyrzutnie torpedowe.



**ORP *Toruń*
- okręt transportowo-minowy**

Podniesienie bandery: 24 maja 1991 r. **Podstawowe dane:** długość: 95,8 m; szerokość: 10,8 m; zanurzenie: 2,38 m; wyporność: 1745 ton; prędkość: 16,5 węzła. **Uzbrojenie:** morskie zestawy rakietowo-artyleryjskie, każdy składający się z podwójnej armaty kalibru 23 mm i podwójnej wyrzutni rakiet przeciwlotniczych; wyrzutnie ładunków wydłużonych.

Fot. Czesław Romanowski



Sygnalem do rozpoczęcia parady były wystrzały z ORP Błyskawica.

ficzny *Heweliusz*, zbiornikowiec paliwowy *Bałtyk* i okręt podwodny *Orzeł*. Paradę zamykał *Gen. T. Kościuszko*. Okręty szły w szyku torowym, zachowując mię-

dzy sobą odstęp około 180 metrów, z prędkością 9 węzłów, w odległości za ledwie kilkuset metrów od brzegu. Ich załogi stały wzdłuż lewych burt ubrane w galowe mundury. Widzialność z brzegu była doskonała.

Kiedy jednostki znalazły się na wysokości Bulwaru Nadmorskiego w Gdyni, naprzeciw nim wypłynęły kolejne okręty: niszczyciel min *Mewa* i okręt szkolny *Wodnik*. Obok, kurtynę wodną, postawił okręt ratowniczy *Zbyszko*.

Wzdłuż parady przepłynął holownik z dziennikarzami. Nad okrętami zaś przeleciały śmigłowce i samoloty wchodzące w skład Marynarki Wojennej RP.

Parada przedelfowała przed motorówką, na której znajdował się dowódca polskiej floty wojennej admirał floty Tomasz Mathea oraz przed widzami zgromadzonymi tłumnie na lądzie. Jak się oblicza, przejście okrętów obserwowało stamtąd kilkadziesiąt tysięcy ludzi stojących wzdłuż całej długości przylegającego do Gdyni brzegu morskiego.

Parada rozformowała się około godz. 17. Jednak *Gen. T. Kościuszko* wrócił do portu w Gdyni dopiero dwie godziny później. W międzyczasie fregata ponownie

Fot. Piotr B. Starańczak



ORP Czajka - niszczyciel min

Podniesienie banery: 17 czerwca 1967 r. **Podstawowe dane:** długość: 58,2 m; szerokość: 7,7 m; wysokość: 4 m; zanurzenie: 2,14 m; wyporność: 426 ton; prędkość: 18 węzłów. **Uzbrojenie:** trały kontaktowe i niekontaktowe; zestaw artyleryjsko-rakietowy; 2 wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych; wyrzutnie celów pozornych; zrzutnie bomb głębinowych (opcja); stacje hydroakustyczne oraz pojazd podwodny.



ORP Śniardwy - trałowiec bazowy

Podniesienie bandery: 28 stycznia 1994 r. **Podstawowe dane:** długość: 38,5 m; szerokość: 7,2 m; wysokość: 3,8 m; zanurzenie: 1,7 m; wyporność: 216 ton.; prędkość: 14 węzłów. **Uzbrojenie:** 1 morski zestaw rakietowo-artyleryjski; trały kontaktowe i niekontaktowe; tory minowe do zabierania wariantowego uzbrojenia min morskich lub zrzutni grawitacyjnych bomb głębinowych.

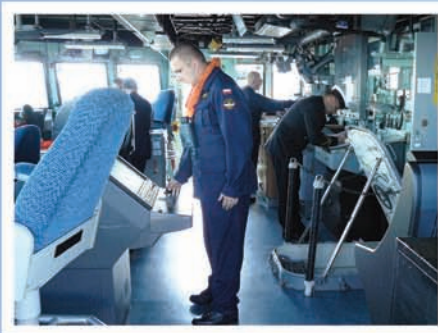


ORP Orkan - okręt rakietowy

Podniesienie bandery: 18 września 1992 r. **Podstawowe dane:** długość: 48,9 m; szerokość: 8,65 m; zanurzenie: 2,15 m; prędkość: 36 węzłów. **Uzbrojenie:** wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych i przeciwlotniczych, armata uniwersalna kalibru 76 mm i armata kalibru 30 mm.



Fot. Tomasz Falba



Fot. Tomasz Falba



- To nie były zwykłe ćwiczenia - mówią marynarze.

Reprezentanci Forum Okrętów Wojennych na pokładzie Gen. T. Kościuszko. Od lewej: Grzegorz Ochmiński, Oskar Myszor, Michał Szafran i Rafał Skarżyński.



Parada.



ORP Orzeł
- okręt podwodny

Podniesienie bandery: 29 kwietnia 1986 r. **Podstawowe dane:** długość: 72,6 m; szerokość: 9,9 m; wyporność: 2460 ton (nawodna), 3180 (podwodna); prędkość: 12 węzłów (nawodna), 17 węzłów (podwodna), zanurzenie – do 300 metrów. **Uzbrojenie:** 6 wyrzutni torpedowych, możliwość stawiania min morskich.



ORP Gen. T. Kościuszko
- fregata raketowa

Podniesienie bandery: 28 czerwca 2002 r. **Podstawowe dane:** długość: 135,6 m; szerokość: 13,7 m; zanurzenie: 5,7 m; wyporność: 3650 ton.; prędkość: 29 węzłów. **Uzbrojenie:** 2 wyrzutnie torped, armata uniwersalna kalibru 76 mm, system obrony bezpośredniej kalibru 20 mm, wyrzutnia rakiet do odpalania pocisków przeciwlotniczych i pocisków klasy woda-woda, dwa śmigłowce pokładowe.



ORP Bałtyk
- zbiornikowiec paliwowy

Podniesienie bandery: 11 marca 1991 r. **Podstawowe dane:** długość: 81,7 m; szerokość: 13,1 m; zanurzenie: 4,8 m; wyporność: 3000 ton; prędkość: 15 węzłów. Wyposażony w urządzenia do przewożenia i przekazywania innym jednostkom materiałów pędnych i smarów.

**Lądowanie śmigłowca na fregacie.**

wyszła na otwarte morze w okolicach Helu. Tam jego pokład opuścił śmigłowiec.

- Z jednej strony dla nas, marynarzy, taka parada to po prostu kolejne ćwiczenia - mówi kmdr por Grzegorz Mucha, dowódca fregaty. - Z drugiej jednak wiemy, że to nie są takie zwykłe ćwiczenia. Dlatego bardzo to przeżywamy. Przecież tym razem nasze wysiłki oceniać będzie nie tylko dowódca MW, będą na nas patrzyli także widzowie, wśród których znajdują się również członkowie naszych rodzin. Bardzo nam zależy, aby dobrze wypaść.

- Było naprawdę super - mówi Rafał Skarżyński, który przybył aż z Lipna koło Włocławka. - Bardzo mi się podobało. Warto było przyjechać. Niesamowite przeżycie. Co mogę więcej powiedzieć?

Rafał był jednym z czterech reprezentantów Forum Okrętów Wojennych, internetowego forum skupiającego pasjonatów morza, którzy gościli na *Gen. T. Kościuszcze*. To właśnie tam, latem ubiegłego roku, pojawił się apel o zorganizowanie parady, którą wymyślił Jarosław Ciślak. „Nasze MORZE” poparło ten pomysł i kilkakrotnie przypominało się w tej

sprawie dowódcy MW. Ten pozytywnie odniósł się do inicjatywy. Parada została wyznaczona na 26 czerwca, czyli doroczne święto Marynarki Wojennej. Wszyscy, którzy podpisali się pod apelem, decyzją dowódcy MW, w uznaniu dla swojego zaangażowania, mogli zabrać się na okręty, aby z bliska obejrzeć wynik swoich zabiegów.

Parada okrętów była główną morską atrakcją święta MW. Ale nie jedyną. Na lądzie także sporo się działo. Odbyła się uroczysta promocja na pierwszy stopień oficerski, na której obecny był minister

**ORP Piast**
- okręt ratowniczy

Podniesienie bandery: 26 stycznia 1974 r. **Podstawowe dane:** długość: 72,63 m; szerokość: 11,94 m; zanurzenie: 4,1 m; wyporność: 1600 ton; prędkość: 16,7 węzła. Wyposażony w urządzenia do prowadzenia ratownictwa morskiego.

**ORP Hydrograf**
- okręt rozpoznawczy

Podniesienie bandery: 8 maja 1976. **Podstawowe dane:** długość: 73,3 m; zanurzenie: 3,6 m; wyporność: 1700 ton. Wyposażony w urządzenia do prowadzenia rozpoznania radioelektronicznego.

**ORP Heweliusz**
- okręt hydrograficzny

Podniesienie bandery: 27 listopada 1982 r. **Podstawowe dane:** długość: 61,6 m; szerokość: 10,8 m; zanurzenie: 3,3 m; wyporność: 1145 ton; prędkość: 14 węzłów. Wyposażony w urządzenia hydrograficzne.



ORP Wodnik
- okręt szkolny (poza paradą)

Podniesienie bandery: 28 maja 1976 r. **Podstawowe dane:** długość: 72,2 m; szerokość: 11,99 m; zanurzenie: 4,1 m; wyporność - 1745 ton; prędkość: 17 węzłów. Posiada uzbrojenie i wyposażenie do szkolenia przyszłych oficerów polskiej floty wojennej.



ORP Zbyszko
- okręt ratowniczy (poza paradą)

Podniesienie bandery: 30 września 1991 r. **Podstawowe dane:** długość: 35 m; szerokość: 8 m; zanurzenie: 3,7 m; wyporność: 380 ton, prędkość: 11 węzłów. Wyposażony w urządzenia do prowadzenia ratownictwa morskiego.



ORP Mewa - niszczyciel min
(poza paradą)

Podniesienie bandery: 9 maja 1967 r. **Podstawowe dane:** długość: 58,2 m; szerokość: 7,7 m; wysokość: 4 m; zanurzenie: 2,14 metra; wyporność - 426 ton; prędkość: 18 węzłów. **Uzbrojenie:** trały kontaktowe i niekontaktowe; zestaw artyleryjsko-rakietowy; 2 wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych; wyrzutnie celów pozomych; zrzutnie bomb głębinowych (opcja); stacje hydroakustyczne oraz pojazd podwodny.

obrony narodowej Bogdan Klich. Można też było zwiedzać okręty, oglądać stoiska ze sprzętem wojskowym, a z okrętu-muzeum *Błyskawica* oddano saluty armatnie. Śmiało więc można powiedzieć, że w tym roku odbyła się nie tylko pierwsza od czterdziestu lat parada okrętów polskiej floty wojennej, ale także pierwsze od lat święto MW z prawdziwego zdarzenia.

- Już myślimy o tym, co będzie za rok. Wyciągamy też wnioski z tego co było - mówi kmdr por. Bartosz Zajda, rzecznik prasowy dowódcy MW. - Na pewno na przykład warto, aby na Bulwarze Nadmorskim w Gdyni zorganizować jakieś nagłośnienie i przez głośniki wyjaśniać ludziom co dzieje się na morzu, jakie okręty przepływają przed ich oczyma. Mogę też zdradzić, że w przyszłym

roku manewry Baltops rozpoczną się w czerwcu w Gdyni. Może więc drugą paradą uda się zorganizować wspólnie z sojusznikami?

Tomasz Falba
Współpraca: Cze, PioSta

Parada okrętów z pokładu Gen. T. Kościuszko.

Fot. Tomasz Falba



Kmdr por. Grzegorz Mucha,
dowódca Gen. T. Kościuszko.

Premier Norwegii w stoczniach Grupy REMONTOWA

Na terenie stoczni – od lewej: Jarosław Flont - prezes zarządu REMONTOWEJ SA, premierzy Jens Stoltenberg i Donald Tusk oraz Piotr Soyka - przewodniczący rady nadzorczej REMONTOWEJ SA.



Budują aż miło!

Podczas pobytu w Gdańsku norweski premier Jens Stoltenberg odwiedził Gdańską Stocznę Remontową SA, uczestniczył także w ceremonii pierwszego cięcia blach na budowę jednego z serii nowatorskich, samochodowo-pasażerskich promów dla armatora z Norwegii w stoczni REMONTOWA Shipbuilding SA (dawna Stocznia Północna). Gościowi z Norwegii towarzyszył premier RP Donald Tusk.

10 czerwca 2011 roku premier Norwegii Jens Stoltenberg złożył w Gdańsku wizytę związaną ze zbliżającą się polską prezydencją w UE (1 lipca br.). Miał rozmawiać z premierem RP Donaldem Tuskiem m.in. na temat współpracy w zakresie energetyki i polityki przemysłowej. Premierzy obu krajów odwiedzili też Remontową SA i stocznę REMONTOWA Shipbuilding SA - obie należące do Grupy REMONTOWA.

Goście przyплыли do stoczni na pokładzie jednostki patrolowej Straży Gra-



Premier przybywa do Remontowej SA na pokładzie jednostki patrolowej Straży Granicznej.



ków i Marcin Mądrała - kierownik biura rynku skandynawskiego. Premier Norwegii znalazł chwilę na przywitanie i rozmowę z marynarzami i superintendentami z norweskich jednostek.

W kolejnej stoczni – REMONTOWA Shipbuilding SA, gości powitał m.in. jej prezes Andrzej Wojtkiewicz oraz przedstawiciel towarzystwa klasyfikacyjnego DNV i norweskiego armatora Torghatten Nord AS, którego nowobudowane statki, stojące przy nabrzeżu wyposażeniowym, stanowiły odpowiednie tło dla spotkania.

Premier Norwegii był autentycznie zainteresowany polską techniką okrętową i współpracą naszego przemysłu okręto-

wego z norweskimi armatorami oraz dostawcami wyposażenia okrętowego. Zadawał wiele pytań i długo rozmawiał z przedstawicielami zarządów firm Grupy REMONTOWA SA i specjalistami ze stoczni.

Premier Norwegii zainaugurował budowę nowatorskiego promu na przyszłościowe paliwo

Premier Jens Stoltenberg uświetnił swoją obecnością uroczystość cięcia pierwszych blach na budowę w stoczni REMONTOWA Shipbuilding innowacyjnego, przyjaznego środowiska promu o napędzie gazowym (na skroplony gaz ziemny - LNG) dla norweskiego armatora - jednego z największych operatorów promowych na norweskich wodach przybrzeżnych. Było to pierwsze cięcie stali na jednostkę typu LMG 120, o stoczniowym symbolu budowy B 612/4. Cztery staki z serii promów o napędzie gazowym zamówionych przez Torghatten Nord AS, prom *Lodingen*, to zarazem ósma jednostka dla tego samego armatora.

Promy dla Torghatten Nord, budowane pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV) i Norwegian Maritime Directorate (NMD), odbywać będą rejsy po fiordzie Vestfjorden, położonym między północnym wybrzeżem Norwegii, a grupą wysp Lofoty. Akwen ten znany jest z trudnych warunków pogodowych. Promy zaprojektowane przez biuro projektowo-konsultingowe LMG Marin z Bergen współpracujące z polskim okrętowym biurem projekto-

nicznej. Premier Stoltenberg natknął się niemal od razu na stojące w dokach i przy nabrzeżu statki norweskich armatorów, częstych gości Remontowej SA. O tym, jakie jednostki z jego kraju przebywają aktualnie w stoczni i jakie prace są na nich prowadzone, opowiadali obu premierom Piotr Soyka - przewodniczący rady nadzorczej Remontowej SA, Jarosław Flont - prezes zarządu firmy, Zbigniew Andruszkiewicz - członek zarządu ds. handlowych i produkcyjnych, a także m.in. Marek Sołowski - dyrektor ds. przebudów stat-



Premier Norwegii wita się z pracownikami armatora Knutsen OAS ze statków obsługiwanych aktualnie w Remontowej SA.



Na tle promu budowanego w REMONTOWA Shipbuilding SA dla norweskiego armatora Torghatten Nord AS – od lewej Piotr Soyka i Donald Tusk.

wym REMONTOWA Marine Design & Consulting Ltd., mają zostać przekazane armatorowi przez Remontową SA i REMONTOWA Shipbuilding SA w drugiej połowie 2012 roku.

Remonty i przebudowy statków i obiektów offshore

Grupa REMONTOWA ma znaczący udział w norwesko-polskiej wymianie handlowej.

Roczna wartość sprzedaży produktów (nowe statki) i usług (remonty i przebudowy) sięga 150-200 mln euro. Norwescy armatorzy i operatorzy statków należą do najważniejszych klientów grupy. Wielu, ceniąc dotychczasową współpracę z wiodącą polską grupą stoczniową, wraca z kolejnymi zleceniami. Grupa REMONTOWA jest w stanie zaoferować konkurencyjne stawki, ale często to nie cena, tylko wysoka jakość produkcji i remontów oraz rzetelność i terminowość, decydują o powrotach.

W roku 2010 Remontowa SA przeprowadziła remonty na 31 statkach norweskich armatorów: Bergshav Ship Management AS, Conoco Philips AS, Jo Tankers, Klaveness Maritime Logistics, Knutsen OAS, Mowinkel Ship Management AS, Odfjell AS, Teekay Shipping Norway AS, Utkilen AS. Sprzedaż zamknęła się kwotą 25 milionów euro.

W pierwszej połowie 2011 roku w stoczni gościły 24 statki z: Bergen Tankers AS, Gearbulk Norway AS, Hoegh Fle-

et Services AS, Jo Tankers, Knutsen OAS, Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi AS, Odfjell AS, Ramco Marine AS, Siem Offshore AS, Teekay Shipping Norway AS, Torghatten ASA, Utkilen AS, Vaage Ship Management AS. Do norweskich klientów Remontowej SA należą również m.in. Petrojarl ASA (obecnie grupa Teekay), Fred Olsen Energy / Fred Olsen Production i BW Offshore. Stocznia zawarła z norweskimi klientami nowe kontrakty na łączną kwotę 20 milionów euro.

Wielu klientów Remontowej SA to światowi liderzy w różnych sektorach

żeglugi, np. Odfjell jest jednym z największych w świecie operatorów chemikaliowców, a Knutsen OAS i Teekay Norway - w eksploatacji zbiornikowców wahadłowych (przewożących ropę z morskich platform wydobywczych do terminali portowych i rafinerii).

W pierwszej połowie 2011 roku zrealizowane lub zakończone zostały cztery przebudowy jednostek pływających dla armatorów norweskich na łączną kwotę 45 milionów euro. Dla Awilco ASA półzanurzalne platformy wiertnicze (*semi-submersible drilling rigs*) *WilPhoenix* i *WilHunter*, a dla operatora promowego Fjord1 MRF przebudowano i przedłużono fiordowy, dwustronny (tzw. przelotowy), prom samochodowo-pasażerski o systemie napędowym zasilanym skroplonym gazem ziemnym (LNG), nota bene - pierwszy w historii prom napędzany LNG, zbudowany w Norwegii w 2000 roku. Dla Petrojarl ASA Remontowa SA przebudowała zbiornikowiec na jednostkę typu FPSO (jednostkę wydobywczo-magazynowo-przeładunkową). FPSO *Petrojarl Cidade De Rio Das Ostras* pracuje przy wydobyciu ropy z podmorskiego pola naftowego na brazylijskim szelfie kontynentalnym dla kompanii naftowej *Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras)*.

Ostatnio przebudowywano także w Remontowej SA zbiornikowce należące do armatora Knutsen OAS na zbiornikowce wahadłowe (*shuttle-tankers*), a także instalowano na nich chroniące środowisko systemy KVOG (Knutsen Volatile Organic Compounds recovery systems).



Prezentacja projektów realizowanych przez stocznię - m.in. statku norweskiego armatora Knutsen OAS, stojącego na doku nr 6. Od lewej Zbigniew Andruszkiewicz - członek zarządu ds. handlowych i produkcyjnych, Jarosław Flont - prezes zarządu firmy i premier Norwegii.

Ochrona środowiska - nowoczesna technika okrętowa z Polski i Norwegii

Norweskie firmy są liderami w opracowywaniu i zastosowaniach przyjaznych środowisku rozwiązań technicznych, również w żegludze, oceanotechnice i górnictwie morskim (czyli morskim przemyśle wydobywania ropy i gazu - *offshore industry*).

Firmy Grupy REMONTOWA wychodzą naprzeciw wysokim wymaganiom norweskich przedsiębiorstw żeglugowych, m.in. oferując budowę statków przyjaznych środowisku według projektów opracowanych samodzielnie, we własnym biurze projektowym lub we współpracy z norweskimi okrętowymi firmami projektowo-konsultingowymi oraz przez instalację na statkach - zarówno nowych, jak i przebudowywanych - proekologicznych urządzeń i systemów okrętowych.

Jednym z wielu przykładów współpracy przy morskich zastosowaniach „zielonych technologii” jest system odzysku VOC (Volatile Organic Compounds), dzięki któremu podczas operacji przeładunkowych na zbiornikowcach nie są uwalniane do atmosfery szkodliwe związki organiczne w oparach ładunku. Gdańska Stocznia Remontowa SA zainstalowała takie systemy już na kilkunastu statkach norweskich armatorów: Teekay Norway AS, IUM Shipmanagement i Knutsen OAS Shipping AS / Knutsen Offshore Tankers ASA (w tym ostatnim przypadku: system KVOC - Knutsen VOC, opracowany przez Knutsena).

Remontowa SA z sukcesem weszła także na nowy i dynamicznie rozwijający się rynek statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym (LNG). Znalazło to potwierdzenie m.in. w nadaniu promowi *Moldeffjord*, zbudowanemu dla Fjord1 MRF z Norwegii przez Gdańską Stocznia Remontową SA oraz REMONTOWA Shipbuilding, tytułu „Zielonego (przyjaznego środowisku) Statku Roku 2010” w ramach wyróżnień Green Ship Technology Award ustanowionych przez Informa Events, firmę wydawcy wpływowego dziennika branży żeglugowej „Lloyd’s List”.

Polskie promy na wodach norweskich fiordów

Udział norweskiego premiera, Jensa Stoltenberga w uroczystości pierwszego cięcia blach na budowę nowatorskich promów napędzanych LNG dla armatora

Torghatten Nord AS zwraca uwagę na 12-letnią już, owocną współpracę norweskiego biznesu żeglugowego z firmami Grupy REMONTOWA z Gdańska w zakresie budowy nowoczesnych statków. REMONTOWA Shipbuilding SA oraz Gdańska Stocznia Remontowa SA budowały w ostatnich kilkunastu latach dla armatorów norweskich głównie promy i statki rybackie.

Wśród tych pierwszych dominowały dwustronne promy fiordowe.

W latach 1999-2006 stocznie Grupy REMONTOWA zbudowały statki dla armatorów norweskich o łącznej wartości sprzedaży 62 346 000 euro.

W latach 2009-2011 Grupa REMONTOWA przekazała do eksploatacji dwie serie promów dla norweskiego armatora Fjord1 MRF o łącznej wartości kontraktowej 128 350 000 euro. Były to dwa dwustronne promy fiordowe o napędzie konwencjonalnym oraz cztery z napędem na LNG (w tym wspomniany wcześniej, nagrodzony *Moldeffjord*).

Obecnie REMONTOWA Shipbuilding posiada w zamówieniach i w trakcie budowy m.in. cztery promy pasażersko-samochodowe na wymagające, północne wody Norwegii. Są to promy projektu LMG 120 PCU (Personal Car Units) z systemem napędowym zasilanym LNG - dwa na wody osłonięte i dwa na dłuższe trasy na wodach otwartych.

Ponadto, stocznia buduje obecnie dla tego samego odbiorcy - Torghatten Nord AS - cztery mniejsze promy dwóch typów o tradycyjnym (dieslowskim) napędzie: dwa typu SKS 21 PCU i dwa - SKS 16 PCU.

Łączna wartość kontraktów na budowane obecnie statki dla Torghatten Nord AS wynosi prawie 130 mln euro.

Norweskie wyposażenie i know-how na statkach z Remontowej SA

Grupa REMONTOWA jest też od dawna znaczącym nabywcą wyposażenia okrętowego produkowanego przez firmy norweskie, m.in.: APL, Autronica, Bergen Diesel (część Rolls-Royce group), Brude Safety AS, Brunvoll, Draka, Framo, Herdis, Kongsberg Simrad, LMG, Norac, Noreq, Norlift, Norsafe, Norsap, Pusnes, Pyro, Rolls-Royce Marine AS, Solberg Scandinavian AS, Sperre, Unitor, Vingtor, Hamworthy Oil & Gas Systems AS (jako poddostawca Rolls-Royce), etc.

Firmy Grupy REMONTOWA budowały i budują statki różnych typów, nie tylko dla armatorów norweskich, nierzadko



Premier Jens Stoltenberg uruchamia maszynę...



...i następuje pierwsze cięcie stali na jednostkę typu LMG 120, o stoczniowym symbolu budowy B 612/4.

w oparciu o projekty norweskich okrętowych firm projektowo-konsultingowych lub na podstawie projektów własnych, opracowanych we współpracy z takimi norweskimi konsultantami i projektantami statków, jak m.in. LMG Marin z Bergen czy Nordnorsk Skipskonsult AS (NSK).

Wreszcie warta odnotowania jest cena, owocna współpraca firm Grupy REMONTOWA i DNV (Det Norske Veritas), jednego z wiodących w świecie towarzystw klasyfikacyjnych, będącego zarazem usługodawcą i dostawcą *know-how* w szeroko rozumianej branży morskiej, w obszarach zapewnienia jakości i bezpieczeństwa.

PioSta , rel
Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak

Kolejny pomysł ARP

Korporacja Polskich Stoczni Remontowych?

Fot. Adam Wozniczka



Czy z trzech stoczni różnie radzących sobie na rynku można stworzyć „lidera na europejskim rynku remontów”? Agencja Rozwoju Przemysłu i Ministerstwo Skarbu Państwa od miesiąca twierdzi, że tak. Choć ostatnio jakby z mniejszą pewnością.

Stworzona przez ARP grupa MS TFI (Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych) Offshore and Shipyard zrzesza, należące do Agencji: gdyńską Stocznę Remontową Nauta, Morską Stocznę Remontową ze Świnoujścia i szczecińską Stocznę Remontową Gryfia. Przypomina to inną stoczniową spółkę, - Korporacja Polskie Stocznie - powołaną pod koniec 2004 roku, również przez Agencję. W założeniach spółka miała skonsolidować niewydolne finansowo stocznie w Szczecinie i w Trójmieście, zapewniając m.in. stabilność funkcjonowania, lepsze wykorzystanie zaplecza naukowo-badawczego, a także umożliwić składanie wspólnych zamówień na stal i wyposażenie statków. Zarówno jednak z konsolidacji, jak i stabilizacji nic nie wyszło, a kilka lat po powstaniu KPS, Stocznia Gdynia i Szczecińska Nowa zostały postawione w stan upadłości.

**Agencja
nie uczy się na błędach**

Co zaskakujące, nowy pomysł konsolidacji trzech stoczni remontowych jest niemal identyczny z tym z 2004 r. Jak czytamy w wydawanym przez ARP magazynie „Gospodarka i Przemysł”:

- „Nowa marka ma pomóc polskim stoczniom remontowym stać się jednym z ważniejszych graczy na europejskim rynku”.
- „Obroty firm tworzących grupę sięgają kilkudziesięciu milionów euro. Dzięki wspólnemu działaniu, stocznie będą mogły zdobywać nowe kontrakty i znacząco zwiększyć obroty”.
- „Celem nowego podmiotu jest osiągnięcie pozycji jednego z liderów na europejskim rynku remontów i budowania statków oraz wysokiej pozycji na rynku budowy konstrukcji offshore dla sektora energetycznego. Grupa zacznie współpracę z najlepszymi biurami projektowymi, a także z Akademią Morską w Gdyni w celu prowadzenia badań rozwojowych”.

Wojciech Dąbrowski, prezes ARP, a zarazem szef funduszu tak mówił na łamach „Gospodarki i Przemysłu”: - Przeprowadziliśmy analizę, z której jasno wynika, że pozycja konkurencyjna każdej firmy z osobna jest słaba, pojedynczo

Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia SA zbudowała niedawno, wykorzystując kadłub ze Stoczni Szczecińskiej Nowej, kontenerowiec Port Gdynia.

mają znikome szanse na znalezienie inwestora. Dlatego będziemy się starać, aby jak najszybciej doprowadzić do ścisłej współpracy stoczni, głównie jeżeli chodzi o politykę sprzedażową i marketingową. Kontrolując kilka spółek o podobnym profilu działania logiczne jest, aby ujednoclić ich strukturę i strategię funkcjonowania.

We wspomnianym wydawnictwie, stocznie wchodzące w skład grupy przedstawiane są jako prężnie działające i odnoszące sukcesy, nie borykające się z żadnymi problemami. Gdy tymczasem np. w Gryfii w ubiegłym roku zwolniono niemal sto osób (i to prawdopodobnie nie jest koniec redukcji), zmieniono prezesa, a zlecony przez MS TFI niezależny audyt wykazał wielomilionowe zadłużenie.

Złośliwi twierdzą, że grupa MS TFI Offshore and Shipyard tak naprawdę rozpoczęła działalność od... zwolnienia wieloletniego prezesa Stoczni Remontowej Nauta Romualda Kowalskiego. Jego odwołanie, w trakcie trwania kadencji, zostało w środowisku okrętowców zinterpretowane jako pierwszy krok do zbliżenia, czy nawet połączenia gdyńskiej stoczni ze Stoczną Remontową Gryfia, będącej w gorszej sytuacji finansowej.

- Dla nas to było wielkie zaskoczenie - przyznaje Andrzej Janzen, przewodniczący zakładowej Solidarności.

Co było powodem odwołania, dokładnie nie wiadomo. ARP informuje jedynie, iż „*jest następstwem oceny dzia-*

łania prezesa zarządzonej przez Radę Nadzorczą. Rada Nadzorczą zgodnie z obowiązującym prawem ma takie uprawnienie i ze względu na interes spółki z niego skorzystała”. Nieoficjalnie mówi się, że Kowalski sprzeciwił się planom połączenia stoczni w jeden organizm pod patronatem ARP. Jeśli weźmie się pod uwagę, że Nauta zakłada na ten rok 172,5 mln zł przychodów (w ubiegłym były niemal dwa razy mniejsze) i do końca roku chce przeprowadzić się w całości na nabrzeża dawnej Stoczni Gdynia, które kupiła wraz z pływającym dokiem po tej stoczni, tym bardziej może dziwić fakt, iż rezygnuje się z człowieka, który owe przedsięwzięcia i plany sygnował.

Przewodniczący Andrzej Janzen: - Dla nas sytuacja jest bardzo niejasna. Rada Nadzorczą może zwolnić prezesa jeżeli np. podejmował decyzje niezgodnie z jej wytycznymi. A nie wydaje mi się, by prezes Kowalski działał na szkodę stoczni.

Na marginesie dodajmy, że jednym z partnerów biznesowych grupy MS TFI jest Stocznia Marynarki Wojennej, gdzie, o czym już pisaliśmy, również zwolniono niedawno wieloletniego prezesa. Tam także powody decyzji Rady Nadzorczej nie zostały ujawnione.

Powrót do zjednoczenia?

Związkowcy z Nauty już pod koniec stycznia niepokoili się planami połączenia ich stoczni oraz stoczni remontowych



Grupa MS TFI Shipyard & Offshore



Grupa MS TFI Shipyard & Offshore to nowa megajawka gospodarcza, która tworzy trzy polskie stocznie remontowe:

- Stocznia Remontowa NAUTA S.A.
- Stocznińska Stocznia Remontowa GRYFIA S.A.
- Morska Stocznia Remontowa S.A.

Grupa MS TFI Shipyard & Offshore to nowy partner biznesowy na światowym rynku, którego aktywny i potencjalny adresowane do następujących branż przemysłu:

- remonty i budowa statków,
- budowa i modernizacja statków,
- offshore Oil & Gas,
- offshore Wind Power.



Tak nowa grupa reklamuje się w wydawnictwie Agencji Rozwoju Przemysłu.

Gryfia i Morska. W oświadczeniu w tej sprawie napisali: „*Nauta jako jedna z nielicznych stoczni wyszła obronną ręką z kryzysu branży stoczniowej. Stocznia posiada opracowaną strategię rozwoju na najbliższe lata, uwzględniającą zwiększenie potencjału produkcyjnego i konsekwentnie ją realizuje. Stocznia podjęła się także zagospodarowania terenów po byłej Stoczni Gdynia - zakupiła dok pływający i uzyskała dostęp do dużego suchego doku na terenie Stocz-*

Fot. Czesław Romanowski



Morska Stocznia Remontowa - najmniejszy z zakładów wchodzących w skład MS TFI Offshore and Shipyard.

ni Gdynia, stwarzając tym samym warunki zwiększenia produkcji i zatrudnienia. (...) Związkowców niepokoją także mgliste jak na razie plany połączenia w jednej strukturze stoczni Gryfia i Morska, należącymi podobnie jak Nauta do towarzystwa MS TFI, w którego zarządzie zasiadają osoby z kierownictwa Agencji Rozwoju Przemysłu. Oczekujemy, że ustrzymane zostaną zapowiadane działania i właściciel umożliwi Stoczni Remontowej Nauta funkcjonowanie chroniące zarówno jej pracowników, jak i akcjonariuszy”. Oświadczenie trafiło do Wojciecha Dąbrowskiego, prezesa ARP oraz do zarządu MS TFI.

- Agencja Rozwoju Przemysłu miała być swego rodzaju szefostwem dawnych zjednoczeń rozdzielającym zadania poszczególnym stoczniom - powiedział nam przewodniczący Janzen. - Znów mielibyśmy gospodarkę nakazową. A to dla nas nie do przyjęcia. Były zarząd Nauty opracował pewną koncepcję rozwoju firmy. Podjęto w związku z tym konkretne decyzje, jak zakup nowych terenów. Nie można zmarnować tego, co zostało zrobione, nie można zmarnować potencjału stoczni.

Stoczniovcy z Gdyni boją się, że ich kosztem ratowane będą dwa pozostałe, będące w gorszej kondycji, zakłady ze Szczecina i Świnoujścia.

Pod koniec czerwca związkowców z Nauty przyjął wiceminister skarbu Zdzisław Gawlik oraz prezes ARP Wojciech

Dąbrowski, którzy zapewnili, że wprawdzie konsolidacji nie będzie, jednak rozważane jest „ujednoczenie procedur zamówień, zakupów i certyfikatów”. Na czym polegałaby współpraca między poszczególnymi stoczniami, tego związkowcy się nie dowiedzieli. Może konkretny padną na kolejnym spotkaniu.

Co na to Ministerstwo Skarbu? Czy faktycznie nie będzie połączenia trzech stoczni remontowych? Jakie są plany kooperacji między stoczniami? Czym konkretnie miałyby się zajmować współpracujące ze sobą zakłady, by „zwiększyć wartość i poprawić efektywność zarządzanych przez fundusz firm”?

Połączenia nie będzie

W biurze prasowym ministerstwa dowiedzieliśmy się, że pytania na ten temat powinniśmy kierować do MS TFI. Ponieważ szefem funduszu jest Wojciech Dąbrowski, prezes ARP, chcieliśmy tam uzyskać odpowiedź.

O tym, z jaką „troską” traktowany jest pomysł zjednoczenia i współpracy trzech stoczni remontowych, może świadczyć fakt, że na nasze pytanie o MS TFI Offshore and Shipyard rzecznik Agencji Roma Sarzyńska-Przeciechowska stwierdziła, że... nic nie wie o takiej grupie. Była też zdziwiona faktem, że jej szef wspominał o niej w magazynie wydawanym przez ARP. Dodajmy, że pani rzecznik jest redaktorem naczelnym tego periodyku.

W końcu jednak przekazała nasze pytania dalej, a odpowiedzi przysły dwie, dokładnie tej samej treści. Izabella Dubielczyk, główny specjalista Biura Marketingu i Promocji ARP i Piotr Słupski, członek zarządu MS TFI napisali:

„W chwili obecnej nie podejmujemy działań zmierzających do korporacyjnego połączenia stoczni wchodzących w skład portfela MARS Fundusz Inwestycyjny tj. Szczecińskiej Stoczni Remontowej GRYFIA SA, Morskiej Stoczni Remontowej SA w Świnoujściu oraz Stoczni Remontowej NAUTA SA w Gdyni. Wg obecnego standingu finansowego i organizacyjnego ww. podmiotów działanie takie nie przyniosłoby korzyści ekonomicznych.

W celu zwiększenia wartości naszych stoczni bierzemy jednak pod uwagę rozpoczęcie działań z zakresu koordynacji wykorzystania ich potencjału. Będziemy to realizować poprzez podjęcie różnych inicjatyw, w szczególności w zakresie zwiększania przychodów oraz obrony pozycji konkurencyjnej stoczni portfela MARS Fundusz Inwestycyjny.

Rynek stoczniovcy w Europie jest bardzo konkurencyjny i ewoluuje w stronę podnoszenia jakości usług (certyfikaty bezpieczeństwa, terminy wykonania), zmiany technologii, wysokiej specjalizacji, a zarazem kompleksowości oferty. Mając powyższe na uwadze mamy świadomość konieczności skoordynowania działalności handlowej tych podmiotów, rozumianego jako wspólne prezentowanie się armatorom jako jedna grupa, o szerokiej ofercie dostępnych doków (pełen przegląd w skali trzech stoczni), dogodnych lokalizacjach, szerokiej gamie kompetencji własnych oraz podmiotów kooperujących. Stworzenie platformy sprzedażowej naszych stoczni jest konieczne wobec zagrożeń rynkowych, ale również daje szansę wykorzystania możliwości płynących z synergii.

Elementem budowania przewag konkurencyjnych jest również baza kosztowa. Optymalizacja procesów jest zadaniem leżącym po stronie każdej ze stoczni. Jednak zaopatrzenie oraz zakup materiałów, towarów i usług to działania, które w wyniku u Wspólnienia oraz zwiększonej skali mogą stanowić realne źródło obniżenia kosztów działalności. W tym zakresie planujemy również zbudowanie wspólnej platformy dla ww. spółek”.



Stocznia Nauta remontuje statki w dużym suchym doku, który Stocznia Crist przejęła po upadłej Stoczni Gdynia.

Czesław Romanowski

Pod hasłem eco



W Gdyni, w Akademii Morskiej, odbyło się dwunaste zgromadzenie ogólne (AGA - Annual General Assembly) stowarzyszenia wyższych uczelni morskich IAMU (International Association of Maritime Universities).

Musztra paradna marynarzy z Marynarki Wojennej.

Organizacja IAMU powstała w roku 1999 z inicjatywy zespołu założycielskiego z wybranych uczelni z każdego z kontynentów. Pomysłodawcą i aktywnym kreatorem przedsięwzięcia był Japończyk Hisashi Yamamoto, ówczesnie związany z wydziałem morskim stambulskiego Uniwersytetu Technicznego (ITU). W skład grupy założycielskiej weszli rektorzy z następujących uczelni: Maine Maritime Academy (USA), Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport (Egipt); Australian Maritime College; Kobe University of Mercantile Marine (Japonia); Istanbul Technical University (Turcja).

Głównym celem organizacji było wypracowanie najlepszych programów nauczania i szkolenia przyszłych oficerów, stworzenie forum do wymiany doświadczeń w pracach badawczych, wymiany studentów i profesorów, a także prowadzenie działalności edytorskiej oraz organizowanie corocznych spotkań wszystkich członków organizacji.

Akademia Morska w Gdyni (AM), jako jedna z pierwszych przystąpiła do IAMU

i jest jednym z najbardziej aktywnych jej członków. Przedstawiciele AM zasiadają w zarządzie organizacji i w wielu jej gremiach.

Pierwszy, założycielski zjazd odbył się w czerwcu 2000 roku w Stambule. Przybyli na niego przedstawiciele 17 uczelni z całego świata. Kolejne, odpowiednio numerowane spotkania organizowane były w Turcji, USA, Japonii, Australii, Egipcie, Szwecji, Chinach, ponownie dwa razy w USA, w Rosji i Korei Południowej.

W tym roku zaś, zebranie już 53 członków odbyło się dniami 12-14 czerwca w Gdyni, pod hasłem: „Green Ships, Eco Shipping, Clean Seas”. Przez trzy czerwcowe dni gościli w Gdyni rektorzy, profesorowie i studenci ze wszystkich uczelni - członków IAMU. To bez wątpienia największe spotkanie akademickiego środowiska morskiego na świecie.

Do konferencji naukowej zostało wyselekcjonowanych 35 najlepszych ze zgłoszonych referatów. Studenci, w ramach przewodniego tematu, mieli za zadanie zbudowanie wirtualnego statku ekologicznego, spełniającego wszystkie wy-

magania konstrukcyjne, bezpiecznego zarządzania i eksploatacji.

W ramach konferencji odbyły się trzy sesje specjalistyczne: „On-board training” - wymiana doświadczeń na temat praktyk studenckich, „Engine Room Simulator” - w oparciu o nasz nowoczesny symulator siłowni na Wydziale Mechanicznym AM oraz „Electric and Automation Officers” - w oparciu o nowe ustalenia w konwencji STCW. Pozostałe 9 sesji miało charakter ogólny z zakresu MET (Marine Education and Training).

Przy okazji naukowcy, wykładowcy i studenci Akademii Morskiej starali się przedstawić gościom 90-letnie tradycje i dorobek polskiego szkolnictwa morskiego oraz największe osiągnięcia Akademii Morskiej w Gdyni, a także polskie tradycje, m.in. kulinarne i kulturę.

Zorganizowano specjalne warsztaty naukowe, program turystyczno-sportowy itd.

Dużą część studentów przybyła do Gdyni drogą najwłaściwszą, najbardziej naturalną dla takiego gremium - na pokładach statków. Światowe zgromadze-



Spotkanie w gdyńskim porcie stało się okazją do wymiany grup studentów z rosyjskiego żaglowca Kruzensztern i polskiego statku szkolnego Navigator XXI. Na zdjęciu – studenci polscy i rosyjscy, z tyłu, w piaskowym mundurze - opiekun grupy polskiej na pokładzie Kruzenszterna - dr. inż. Marek Szulc z Akademii Morskiej w Szczecinie. Studenci ze Szczecina popłynęli na rosyjskim żaglowcu m.in. do Oulu w Finlandii.



Na pokładzie Daru Pomorza odbyło się spotkanie integracyjne, w trakcie którego zaproszeni mogli podziwiać musztrę paradną marynarzy z Marynarki Wojennej i występ Orkiestry MW, a także ćwiczenia antyterrorystyczne. Zobaczyć to mogli również nieliczni spacerowicze. Szkoda, że organizatorzy nie zadbali o nagłośnienie pokazów...

Gospodarze starali się przybliżyć zagranicznym gościom polską kulturę.

Podczas bankietu na pokładzie amerykańskiego statku szkolnego Empire State zorganizowano degustację polskich specjałów i występ studenckiego ludowego zespołu pieśni i tańca. Na zdjęciu zespół w towarzystwie dr inż. kpt. ż. w. profesora AM, Bogumiła Łączyńskiego - przewodniczącego komitetu organizacyjnego gdyńskiego zgrupowania uczelni morskich.



Statki biorące udział w zgromadzeniu uczelni morskich - IAMU.





Zawiał do Gdyni m.in. szczeciński statek szkolny *Nawigator XXI*.



Największym żaglowcem zlotu był *Kruzenshtern* z Rosji.



Największą jednostką był były drobnicowiec i niedoszły transportowiec amunicji, zbudowany w 1962 roku jako *Oregon*, amerykański *Empire State*. Zanim rozpoczął w 1989 roku karierę w jednej z amerykańskich akademii morskich, pracował m.in. w barwach sławnych, nieistniejących już armatorów amerykańskich: *Moore McCormack Lines* i *United States Lines*.

nie wyższych uczelni morskich stało się okazją dla jednoczesnych wizyt kilku statków szkolnych.

W ten sposób w Gdyni doszło do małego zlotu jednostek pływających, w tym dużych żaglowców, na kwartał przed wrześniowym *The Culture 2011 Tall Ships Regatta*. Do gdyńskiego portu zawinęły 11 i 12 czerwca dawny drobnicowiec - obecnie statek szkolny *Empire State* (VI) z 500 studentami z Nowego Jorku, rosyjskie żaglowce *Mir* z 100 studentów z St. Petersburga oraz *Kruzenshtern* - również ze 100 studentami z Kaliningradu. W spotkaniu uczestniczyły również gdyńskie statki szkolne *Dar Młodzieży*, *Dar Pomorza* i *Horyzont II* oraz szczeciński *Nawigator XXI*.

**PioSta , rel
Zdjęcia: Piotr B. Stareńczak**



W samotną podróż

Cichocki już płynie

Stało się! Kolejny Polak stanął przed szansą samotnego opłynięcia świata pod żaglami bez zawijania do portów. Kapitan Tomasz Cichocki opuścił Brest i obrął kurs na... Brest.

Opłynięcie kuli ziemskiej w rejsie non stop to najtrudniejszy z żeglarskich wyczynów. Do tej pory tylko dwóm Polakom udało się ta sztuka – 30 lat temu Henrykowi Jaskule i 3 lata temu Tomaszowi Lewandowskiemu. Cichocki ma nadzieję, że będzie trzeci.

Uroczyste pożegnanie 54-letniego, pochodzącego z Olsztyna żeglarza, odbyło się 14 maja w Sopocie (pisaaliśmy o tym w czerwcowym numerze „Naszego MORZA”). Ale nie oznaczało ono rozpoczęcia rejsu. Polak najpierw obrął kurs na Brest.

Razem z nim popłynęła ekipa techniczna ze stoczni Delphia Yachts, która zbudowała dla niego jacht *Polska Miedź*. Jej zadaniem było ostateczne przetestowanie jednostki oraz „wyłapanie” i usunięcie wszelkich ewentualnych usterek.

Tych, na szczęście, było niewiele. 3 czerwca łódka dotarła do Brestu. Jak mogliśmy przeczytać na stronie internetowej projektu www.kapitancichocki.pl, po drodze z Sopotu „trafiły się dwa dni „ósemki” na Bałtyku i dwa dni „dzie-

wiątki” w „dziób” na Morzu Północnym (fale 7-8 metrów). (...) Jacht prowadził się dobrze, ostatnie 400 mil pokonał ze średnią prędkością 9,2 węzła”.

Postój w Breście został wykorzystany na przeprowadzenie ostatnich przygotowań. Na jachcie pojawił się Claude Breton, przedstawiciel World Sailing Speed Record Council (WSSRC), światowej organizacji zajmującej się rejestrowaniem rekordów żeglarskich. Z jej ramienia nadzoruje on rejs Polaka. Na *Polskiej Miedzi* zostało zainstalowane urządzenie, które zapisze przebieg podróży Cichockiego.

I w końcu 1 lipca, o godz. 11.15, kapitan rozpoczął swój rejs. Zatoka Biskajska przywitała go spokojną wodą i pogodnym niebem. Miejmy nadzieję, że to szczęśliwa wróżba i żeglarz wróci do Brestu cały i zdrowy. Postępy wyprawy śledzić można na bieżąco na podanej wyżej stronie internetowej wyprawy i naszych łamach.

- Tuż przed startem kapitana dopadła lekka trema - mówi Mikunda, szef projektu Around the World Delphia Project, jak nazwano przedsięwzięcie. - Nie ma się co dziwić, bo przecież zaczęło się spełniać największe marzenie jego życia. Stres zniknął jak tylko znalazł się sam na morzu.

Choć Tomasz Cichocki należy do doświadczonych żeglarzy i dysponuje naprawdę starannie przygotowanym jach-



Fot. Claude Breton

Zdjęcie z linii startu.



Fot. Krzysztof Mikunda

Od lewej - Tomasz Cichocki, Claude Breton i Krzysztof Mikunda.

tem, nie czeka go łatwe zadanie. Najpierw popłynie w kierunku przylądka Dobrej Nadziei, potem minie przylądek i wyjdzie na Ocean Spokojny. Następnie opłynie Horn i przez Atlantyk wróci do Brestu. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, we francuskim porcie powinien się zameldować ponownie na wiosnę przyszłego roku, po przeplłynięciu około 24 tysięcy mil morskich.

Opis trasy nie oddaje stopnia jej trudności. Samotna żegluga dookoła świata to wciąż bardzo niebezpieczne zajęcie, w którym, co tu dużo mówić, można stracić nie tylko zdrowie, ale i życie (odpuścić!). Cichocki będzie musiał zmierzyć się z najgroźniejszymi pod względem pogodowym i żeglugowym akwenami na naszej planecie. Do tego dochodzi samotność, walka o każdą godzinę dodatkowego snu i usuwanie niespodziewanych awarii.

Jacht *Polska Miedź*, na którym płynie Polak, ma długość prawie 12 metrów, szerokość niemal 4 m i żagle o powierzchni 78 m². Jednostka wyposażona jest we wszystko, co potrzebne do bezpiecznej żeglugi. Na jej pokładzie są w sumie 3 tony ekwipunku, z czego połowę stanowi woda do picia.

Podstawą jedzenia będzie podczas rejsu żywność liofilizowana. Ale Cichocki ma ze sobą także trochę świeżego jedzenia. Polak sam będzie wypiekał chleb i łapał ryby, bo na *Polskiej Miedzi* są również wędkę.

Co prawda Tomasz Cichocki nie zamierza bić rekordu czasowego, ale ma nadzieję, że opłynie świat w 300 dni. Gdyby się udało, byłoby to najszybsze polskie samotne i non stop opłynięcie globu jachtem żaglowym. Gorąco mu tego życzymy!

Tomasz Falba

Kapitan Tomasz Cichocki uśmiecha się na pożegnanie.



Fot. Tomasz Falba

Wiatrem gnana ekspedycja

Wspólne działa(nie)

Ponad 40 żeliwnych dział z XVIII wieku znaleziono na dnie Bałtyku nieopodal Ustki. To wyjątkowe odkrycie. Także dlatego, że dokonano tego wspólnym wysiłkiem prywatnych pieniędzy, państwowych instytucji i zaangażowania pasjonatów.

Do odkrycia doszło podczas badań dna morza zleconych Instytutowi Morskiemu w Gdańsku przez firmę Generpol, która szuka odpowiedniej lokalizacji pod farmy wiatrowe w polskiej części Bałtyku. Armaty leżały 30 mil morskich na północ od Ustki na tzw. Ławicy Słupskiej, na głębokości ponad 40 metrów, zwalonne na siebie i porozrzucane wokół. Najdłuższe mają do 4 metrów i ważą około półtorej tony.

- Takich militariów nie ma w polskich muzeach - mówi Iwona Pomian, kierownik Działu Badań Podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. - W Europie też jest ich zaledwie kilka. Możemy więc śmiało mówić o unikatce.

Obok dział znaleziono resztki wraku, udało się tam odszukać trochę fajansowej zastawy stołowej i kilka przyrządów nawigacyjnych. Nie wiadomo czy obie grupy przedmiotów należy ze sobą wiązać. Na armatach widnieje data i miejsca ich odlania - 1771 rok, Szwecja. Pochodzący zaś ze Szkocji fajans datuje się na połowę XIX wieku. Być może mamy więc do czynienia nie z jednym, ale z dwoma wrakami. Nie można także wykluczyć, że XVIII-wieczne działa były przewożone na starszym o kilkadziesiąt lat statku jako balast.

Zagadek związanych z odkryciem jest zresztą więcej. Nie wiadomo skąd i dokąd płynął statek (statki), nie wiadomo z jakim ładunkiem, a nawet co to była za jednostka (jednostki). Archeologowie z Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku za-

powiadają ostrożnie, że odnalezienie odpowiedzi na te pytania zająć może nawet kilka lat. Tym bardziej, że nie wiadomo kiedy ponownie zanurkują w miejscu dokonania odkrycia. Wyniki badań

Działa pod wodą.

Fot. Tomasz Fabja



Szef ekspedycji Benedykt Hac ogląda znalezisko.

konserwatorskich i historycznych na bieżąco będą publikowane na stronie www.wiatremgnane.pl.

„Wiatrem gnane” to nazwa ekspedycji zorganizowanej, aby zabezpieczyć miejsce znaleziska. Trzeba przyznać, że do tej pory próżno szukać drugiego przykładu tak zgodnej współpracy różnych instytucji przy ratowaniu morskiego dziedzictwa historycznego znajdującego się na polskich obszarach Bałtyku.

Wyprawę sfinansowała firma Generpol. W dniach 6-17 czerwca na miejsce odkrycia udały się aż trzy jednostki, w tym statek badawczy Instytutu Morskiego w Gdańsku *Imor* oraz okręt ratowniczy Marynarki Wojennej *Piast*. Operacją kierował, obok Iwony Pomian, Benedykt Hac, kierownik Zakładu Oceanografii Operacyjnej Instytutu Morskiego w Gdańsku, jeden z najwybitniejszych polskich hydrografów. W pracach brali także udział, poza nurkami z Marynarki Wojennej, specjaliści od podwodnych eksploatacji nie związani z żadną instytucją.

W wyniku operacji wydobyto dwanaście dział. Cztery trafiły do konserwacji do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, osiem zaś złożono na terenie podwodnego skansenu jaki istnieje na dnie Zatoki Gdańskiej, obok wraku szwedzkiego okrętu *Solen* zatopionego podczas bitwy pod Oliwą w 1627 roku. Może je tam obejrzeć każdy amator nurkowania, bo leżą na głębokości zaledwie 14 metrów.



Fot. Tomasz Falba

Działa na pokładzie Imora.

20 czerwca, znalezione podczas wyprawy „Wiatrem gnane” eksponaty pokazano na pokładzie *Imora* podczas specjalnej konferencji prasowej. W jej trakcie nikt z organizatorów ekspedycji nie ukrywał, że przeniesienie dział na teren skansenu to próba uratowania reszty armat przed ciekawością podwodnych rabusiów, którzy są jedną z bałtyckich plag.

Dlatego też właśnie cała ekspedycja odbyła się w tajemnicy przed mediami, a dokładne miejsce odkrycia nie zostało

podane do publicznej wiadomości. Aby odstraszyć ewentualnych amatorów podwodnych znalezisk, Morski Oddział Straży Granicznej zobowiązał się do skrupulatnego pilnowania zarówno obszaru, gdzie dokonano odkrycia, jak i podwodnego skansenu.

- Mamy nadzieję, że naszym śladem pójść także inne firmy inwestujące na terenie polskiego Bałtyku - mówi Andreas Blutke, prezes Generpolu.

Tomasz Falba**Wydobywanie dział z wody.**

Fot. materiały prasowe

i

W następnym numerze „Naszego MORZA” opublikujemy wywiad z Iwoną Pomian, z którą porozmawiamy o tym, co jeszcze kryją wody Bałtyku.

Gdynia zaprasza

Polski Roll-Royce

Morskie Centrum Serwisowe, które w połowie czerwca w Porcie Gdynia otworzyła firma Rolls-Royce, to jedyny taki ośrodek w środkowo-wschodniej Europie. Zajmować się będzie serwisowaniem i konserwacją urządzeń na statkach oraz marketingiem, sprzedażą i dostarczaniem nowego sprzętu morskiego i części zamiennych w rejonie Morza Bałtyckiego.

- Mam nadzieję, że marka Rolls-Royce będzie w przyszłości utożsamiana z Polską, tak jak Chopin czy Gdynia - powiedział podczas otwarcia centrum Paul Keys, prezydent regionalny firmy na Eu-



ropę Środkową i Wschodnią. Martin Hall, wiceprezes do spraw serwisu europejskiego, dodawał:

- Polska jest niezwykle ważnym rynkiem dla firmy Rolls-Royce, co znajduje odzwierciedlenie w naszej decyzji stworzenia nowej placówki w Gdyni, jednym z najruchliwszych portów Bałtyku. A my jesteśmy tam, gdzie potrzebują nas klienci. A nasi klienci potrzebują zaplecza technicznego oraz kompetentnego zespołu, który gotów jest szybko stawić się na każde wezwanie.

Koncern Rolls-Royce, który wcześniej zainwestował m.in. w Gniewie w fabrykę urządzeń pokładowych, zatrudni w nowym centrum osiemdziesięciu wysokiej klasy polskich fachowców, głównie inżynierów. Kadra centrum to m.in. absolwenci Akademii Morskiej w Gdyni i Politech-

niki Gdańskiej. - Bardzo dobre przygotowanie polskiego inżyniera stało się podstawą strategii serwisowej Rolls-Royce'a dla stworzenia w Polsce bazy serwisowej będącej zapleczem dla innych biur w Europie i na świecie - mówił Adam Laskowski, dyrektor zarządzający gdyńskiego centrum. - Chcemy być partnerem dla stoczni w Polsce, dla armatorów. Partnerem, na którym można polegać.

Adam Laskowski:
- Chcemy być partnerem dla stoczni w Polsce, dla armatorów, partnerem, na którym można polegać.

Zakład budowano od ub. roku na powierzchni prawie siedmiu tysięcy metrów kwadratowych. Koncern jest obecny w Gdyni od 2000 roku. Do tej pory prowadzono tu jedynie biuro handlowe, przekształcone teraz w Morskie Centrum Serwisowe. Na terenie dzierżawionym od gdyńskiego portu na 30 lat, wybudowano halę o powierzchni około 2 tys. m², czyli warsztat i magazyn. Inwestycja kosztowała 5 mln euro.

- W produkcji stoczniowej Polska straciła pozycję i dynamizm. Za to w dziedzinie remontów i przebudów nasze stocznie są w ścisłej czołówce - tłumaczył dyrektor Laskowski. - Trójmiasto cechuje się największym w Europie potencjałem w dokowaniu jednostek różnego

typu. Analizy rynku stoczni remontowych w Polsce wykazały, że statystycznie na czterysta jednostek dokowanych w Polsce około 260 jest wyposażonych w produkty Rolls-Royce'a.

- Gdynia zyskuje nowy obiekt, nowe miejsca pracy i doskonałego partnera o światowej marce - mówił w czasie uroczystości otwarcia Janusz Jarosiński, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia. - Wiemy, że Gdynia to doskonale miejsce do lokowania swoich inwestycji. Tereny portowe są coraz intensywniej wykorzystywane i to nas cieszy.

Klientami Rolls-Royce'a jest ponad 500 linii lotniczych, 4000 firm i operatorów samolotów i helikopterów użytkowych, 160 krajowych sił zbrojnych, ponad 2500 operatorów morskich, w tym 70 marynarek wojennych oraz klientów z branży energetycznej z ponad 120 krajów posiadających zainstalowaną bazę 54 000 turbin gazowych. Jeżeli chodzi o transport morski, Rolls-Royce oferuje zintegrowane układy zasilania oraz projekty okrętowe do zastosowania w dziedzinie przybrzeżnego wydobywania ropy i gazu, okrętów specjalistycznych oraz marynarki, systemy morskie począwszy od turbin gazowych i silników diesla, przez śruby napędowe, pędniki, dysze wodne, stabilizatory i układy elektryczne. Sprzęt Rolls-Royce'a jest zamontowany na ponad 30 000 okrętów na całym świecie.

Teksty i zdjęcia:
Czesław Romanowski

Przecięcie wstęgi w Morskim Centrum Serwisowym:
Anna Wypych-Namiołko, wiceminister do spraw gospodarki morskiej i John Paterson, prezes Rolls-Royce Marine.



Nor-Shipping 2011



Nor-Shipping to przede wszystkim technika okrętowa. Na zdjęciu stoisko MAN Diesel & Turbo (dawniej MAN B&W Diesel), firmy, która dostarcza nie tylko silniki okrętowe, ale również kompletne systemy napędowe, łącznie z liniami wałów i śrubami napędowymi.

Polskie firmy bez fajerwerków



Nor-Shipping to największa, międzynarodowa wystawa, odbywająca się w Norwegii co dwa lata. Multidyscyplinarna, z akcentem na statki i technikę okrętową, materiały i urządzenia dla stoczni oraz wyposażenie statków. W tym roku w Lillestrom pod Oslo zanotowano rekordową liczbę 16 235 kwalifikowanych (profesjonalistów z branży) zwiedzających, co oznacza wzrost o 4 proc. w porównaniu z edycją sprzed dwóch lat i największe obroty organizatorów od pierwszej wystawy w 1965 roku.

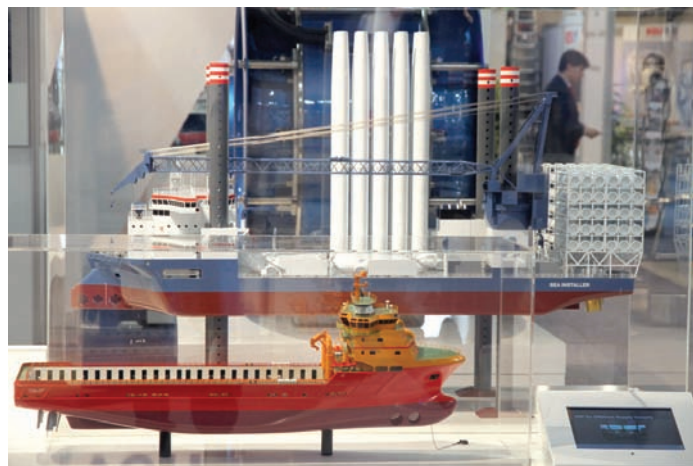
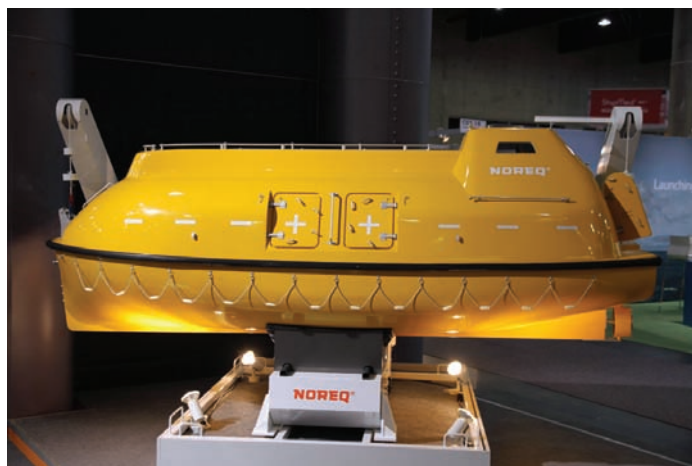


Na czterodniowe Nor-Shipping 2011, zakończone 27 maja, przybyło 17 298 delegatów wystawców oraz uczestników konferencji. Łącznie ze wspomnianymi ponad 16 tysiącami zwiedzających, dało to łączną liczbę 33 533 delegatów na targi i główne imprezy towarzyszące.

Organizatorzy zapraszali do 22 pawilonów narodowych i pięciu parków tematycznych. Część polskich stoisk zgromadzono „po sąsiedzku”, na ograniczonym obszarze, ale niestety, nie stanowiły razem jednolitej, narodowej prezentacji techniki i gospodarki morskiej pod szyldem „Made in Poland”.

Od wielu lat polskie firmy branży morskiej nie potrafią, a może nie chcą na żadnych międzynarodowych targach branżowych dać wspólnego, wyraźnego przekazu - jesteśmy z Polski, znamy się na technice i gospodarce morskiej i mamy wiele ciekawych produktów i usług do zaferowania.

Ten nowoczesny żurawik łodziowy produkowany jest pod marką Noreq... w Polsce. Z rozmowy przeprowadzonej na stoisku firmy dowiedzieliśmy się, że Noreq jest bardzo zadowolony z jakości produktów polskiego podwykonawcy.



Dwoma bardzo ważnymi tematami na targach były rynki offshore oil & gas (wydobycie ropy i gazu ze złóż podmorskich) i offshore wind (przemysł budowy i eksploatacji morskich elektrowni wiatrowych). Na pierwszym planie model serwisowca platform offshore, w głębi statek do ustawiania wież elektrowni wiatrowych.

Model zdalnie kierowanego pojazdu podwodnego na specjalnej części targów - przybliżającej technikę i gospodarkę morską szerokiej publiczności - mającej przyciągać młodzież do edukacji i kariery w branży morskiej.



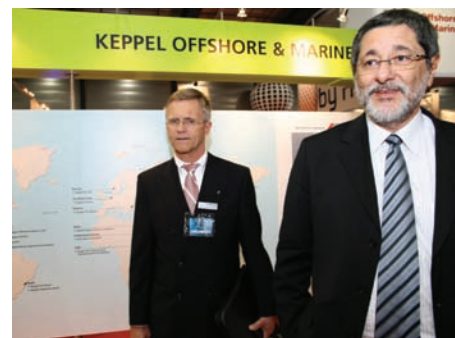
Na przejażdżkę szybką łodzią hybrydową (RIB), a ściślej - na skorzystanie z jej symulatora, dał się skusić Trond Giske, norweski minister przemysłu i handlu (po lewej) i długo zabawił na symulaturze...



Stoisko REMONTOWA Shipbuilding - nowy image i identyfikacja firmowa stoczni znanej dotąd jako Stocznia Północna. Oferuje m.in. jednostki offshore (głównie serwisowce), a na rynku norweskim ma bardzo silną pozycję w budowie promów fiordowych.

Niestety, choć Rumunię czy Turcję uznać można za kraje, w których przemysł morski coś znaczy na międzynarodowym rynku, to Polski z pewnością nie. W znacznej mierze dzieje się tak za przyczyną zamknięcia w 2009 r. pod naciskiem Komisji Europejskiej, dwóch dużych stoczni produkcyjnych. Niewesołe były też wnioski płynące z rozmów z polskimi wystawcami na targach.

W relacjach z wiodącymi, międzynarodowych targów morskich wspomina się od kilku lub nawet kilkunastu lat, że zarówno najokazalsze stoisko, jak i najciekawszą, najbogatszą, najbardziej zróżnicowaną ofertę (np. własne projekty statków, które udaje się sprzedawać pod własną marką w formie skonstruowanego ze stali i w pełni, nowoczesnie wyposażonego, zaawansowanego technicznie produktu



Bardzo ważnym kierunkiem ekspansji rynkowej norweskiej gospodarki morskiej jest ostatnio, przeżywająca boom inwestycyjny w sektorze wydobycia ropy i gazu offshore, Brazylia. Norwegia zacieśnia kontakty handlowe w sektorze morskim z Brazylią i ma na tym polu spore sukcesy. Wśród zwiedzających targi i występujących na jednej z konferencji zorganizowanych w ramach Nor-Shipping 2011, był José Sergio Gabrielli (z prawej), prezes wielkiego naftowego Petroleo Brasileiro, o którego zainteresowanie zabiegały swojego czasu także polskie stocznie, chcące mieć udział w budowie wielkiej floty zbiornikowców PetroBrasu.

gotowego) prezentuje Grupa REMONTOWA, z Gdańską Stoczną Remontową SA i REMONTOWA Shipbuilding (dawna Stocznia Północna) na czele. Tak było również na tegorocznym Nor-Shipping, o czym chcąc być obiektywnym, musimy donieść.



Warto też podkreślić, że w dotarciu do potencjalnych i aktualnych klientów, wydatnie pomagała polskim firmom, zarówno tym obecnym na Nor-Shipping, jak i tym, które nie zdecydowały się wystawić na targach, anglojęzyczna publikacja „Nasze MORZE” – „Poland at Sea”, zawierająca obszernie informacje techniczne o nowościach nie tylko z polskich stoczni.

Cieszyła się sporym zainteresowaniem na halach i stoiskach targowych, a także w biurze prasowym - wśród przedstawicieli międzynarodowej, morskiej prasy fachowej. Jeszcze nie jest za późno, by zaistnieć w kolejnym wydaniu „Poland at Sea”, zapraszamy...

A w dzisiejszej relacji – zdjęciowy przegląd ciekawostek targowych. Już wkrótce - przegląd nowinek technicznych, norweski statek roku, którego nie było, a także o technice okrętowej dla ludzi spoza branży i dla młodzieży.



„Nasze MORZE” pod postacią anglojęzycznej publikacji „Poland at Sea” dystrybuowane było w biurze prasowym targów, na terenie samych targów oraz m.in. na stoisku Wydziału Promocji Handlu i Inwestycji Ambasady RP w Oslo, na którym byliśmy współwystawcą.

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

Wärtsilä w Gdańsku

Nowy warsztat

Nowy warsztat firmy Wärtsilä w Gdańsku wzbogaca ofertę serwisową skierowaną do krajowych i zagranicznych firm żeglugowych, realizujących remonty swoich statków w Polsce. W uzupełnieniu wysoko rozwiniętych usług serwisowych w zakresie remontu silników, nowy warsztat obejmie także remonty układów paliwowych oraz remonty sterów strumieniowych.

Wärtsilä Corporation otworzyła 20 maja 2011 roku w Gdańsku nowy warsztat serwisowy. Zlokalizowany w pobliżu stoczni i portów, wzmacnia obecność firmy w rejonie Bałtyku i jej pozycję czołowego dostawcy usług serwisowych dla firm żeglugowych, realizujących remonty swoich statków w Polsce. Nowe centrum serwisowe umożliwi obsługę techniczną na wysokim poziomie i naprawę komponentów silników. Zapewnia również możliwość ich regeneracji poprzez obróbkę mechaniczną. Wśród nowych rodzajów działalności znajdują się przeglądy i remonty aparatury paliwowej i chłodnic powietrza oraz remonty sterów strumieniowych.

- Nasi klienci będą korzystać z rozszerzonego zakresu usług serwisowych w stosunku do tego, jaki dzisiaj możemy zapewnić - mówi Wojtek Włodarczyk, prezes zarządu i kierownik działu serwisu firmy Wärtsilä Polska. - Jedną z korzyści jest to, że obecnie możemy prowadzić remonty większych silników. Nowy warsztat umożliwi nam także przeprowadzanie przeglądów i napraw silników z wykorzystaniem najnowszych technologii oraz dalsze rozszerzanie działalności w zakresie usług serwisowych obejmujących systemy napędowe i elektryczne oraz układy automatyki.

Polska placówka Wärtsilä powstała w 1994 roku i obecnie prowadzi działalność w czterech lokalizacjach, w Warszawie, Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Działania polskiego oddziału Wärtsilä koncentrują się na kompleksowych rozwiązaniach dla zastosowań morskich, włącznie z projektowaniem statków.

W Gdyni znajduje się jedno z największych w Polsce centrów projektowania statków - Wärtsilä Ship Design Poland Sp. z o.o. (dawniej Vik Sandvik Polska).

Oferowane usługi obejmują odbiór, uruchomienie przekazanie do eksploatacji oraz usługi serwisowe w odniesieniu do okrętowych systemów napędowych i elektroenergetycznych. Ponadto, usługi serwisowe są świadczone w elektrowniach lądowych oraz w sektorze ropy i gazu.

Wärtsilä Services (Usługi Serwisowe) jest jednym z trzech segmentów działalności biznesowej korporacji obok Ship Power (Przemysł Okrętowy) i Power Plants (Energetyka). Wärtsilä Services kieruje najrozleglejszą - jak stwierdzono w oficjalnych materiałach informacyjnych firmy - siecią serwisową w branży z około 70. własnymi warsztatami i z ponad 11 tys. specjalistów.

Wärtsilä oferuje usługi serwisowe na rynku globalnym, zarówno morskim, jak i energetycznym. Oferta obejmuje części zamienne i usługi serwisowe świadczone bezpośrednio na statkach, serwisowanie silników, systemów napędowych, systemów elektrycznych, układów automatyki i sterowania oraz kotłów. W zakres tych usług wchodzi również modernizacje i konwersje, jak też długoterminowe umowy serwisowe na obsługę silników i systemów napędowych oraz elektrowni lądowych. Segment działalności serwisowej firmy Wärtsilä jest także w czołówce w zakresie rozwoju nowych koncepcji serwisowych służących zaspokajaniu potrzeb klientów pod kątem optymalnych warunków eksploatacji.

Koncern Wärtsilä jest światowym liderem w kompletnych rozwiązaniach systemów wytwarzania mocy dla rynku morskiego i energetycznego przez cały cykl życia obiektów. Jest także właścicielem słynnej, wywodzącej się ze Szwajcarii, marki silników okrętowych Sulzer i kontynuatorem rozwoju typoszeregów silników Sulzer'a (oczywiście poza własnymi konstrukcjami wywodzącymi się z zakładów Wärtsilä w Finlandii).

W 2010 roku całkowite przychody netto ze sprzedaży firmy wyniosły 4,6 mld EUR przy stanie zatrudnienia 17 500 pracowników. Wärtsilä działa w 160 lokalizacjach, w 70 krajach na całym świecie. Jest spółką notowaną na giełdzie NASDAQ OMX w Helsinkach.

(rel, pbs)

Nowy warsztat serwisowy
Wärtsilä Corporation.



Fot. Wärtsilä



Z atrakcjami po Europie

Berlin, Hamburg, Amsterdam i Bruksela. Miasta te, jak nigdy dotąd, usłyszą o naszych rzekach i kanałach. Z Polski wyrusza jacht, który ma je tam promować.

Od kilku lat obserwujemy w „Naszym MORZU” rozwój polskiego houseboatingu - pływania po wodach śródlądowych barkami i jachtami motorowymi. Z radością ogłosiliśmy na naszych łamach, że w Jaworznie powstała firma Żegluga Wiślana, która jako pierwsza w kraju uruchomiła regularne połączenie pasażerskie tego rodzaju pomiędzy Krakowem a Gdańskiem.

Byliśmy jednak sceptyczni co do tego, że utrzyma się na rynku. Obawialiśmy się po prostu, że nie znajdzie klientów. Pomyliliśmy się. Żegluga Wiślana nie dość,

że przetrwała, to jeszcze dalej rozwijała swoją ofertę. I tak, jachty motorowe spod jej znaku pojawiły się na Pętli Żuław i Kanałe Ostródzko-Elbląskim. Potem także w innych miejscach. Bazując na doświadczeniach żeglowania po tych wszystkich akwenach, firma otworzyła w końcu także własną stocznice jachtową. Produkuje w nich jachty motorowe typu Vistula Cruiser 30 o długości 9 metrów.

To oczywiście nie był koniec pomysłów właściciela, Łukasza Krajewskiego. Wspólnie z niemieckim pismem „Boote” z Hamburga, największym magazynem

Ekspedycja odbędzie się na jachcie tego typu.

motorowodnym w Europie oraz naszą gazetą, postanowił zorganizować niezwykły rejs.

Start do niego rozpocznie się na początku września z Gliwic. Specjalnie wybudowany jacht Vistula Cruiser 30 wyruszy rzekami i kanałami kilku krajów. Jednostka uda się przez Wrocław do Berlina, dalej do Hamburga, Amsterdamu, Brukseli i ponownie do Berlina. Załoga będzie chciała zdążyć na odbywające się tam w połowie listopada targi Boot und Fun.

Rejs ma trwać dwa miesiące. Jacht przepłynie w tym czasie około 3,5 tysiąca kilometrów! Nikt dotąd nie spróbował w Polsce pokonać takiej trasy, choć odbyło się już kilka prób pływania z Polski do Europy rzekami i kanałami.

- Mamy jeden cel - wyjaśnia Łukasz Krajewski. - Chcemy pokazać wodniakom z krajów sąsiednich, że w Polsce znajdują

się akweny równie, a może nawet bardziej atrakcyjne od ich własnych.

Plan Krajewskiego jest prosty. W trakcie rejsu ma zamiar promować polskie rzeki i kanały. Liczy na to, że miłośnicy houseboatingu z Europy, znudzeni pływaniem u siebie, zainteresują się Wisłą i innymi naszymi drogami wodnymi.

- Oczywiście, że taki rejs to także promocja mojej działalności - mówi Krajewski. - Ale nie tylko o to chodzi. Przecież jeśli zachodni turyści przyjadą do Polski na wypoczynek, zostawią pieniądze wszędzie tam gdzie dotrą, w restauracjach, w których będą jeść, czy w muzeach, które zwiedzą. To powinna być wspólna sprawa.

Jacht Żegluga Wiślanej będzie się po drodze zatrzymywał w różnych miejscach. Załoga będzie opowiadać o urokach polskich szlaków wodnych. Każdy, kto będzie chciał poznać warunki panujące na jachtach typu Vistula Cruiser 30, będzie mógł zajrzeć do jego wnętrza. Organizowane będą także krótkie rejsy próbne, by zainteresowani zapoznali się z możliwościami jednostki w praktyce.

- Niektórzy ciągle boją się wody - mówi Łukasz Krajewski. - Chcemy przekonać, nawet najbardziej sceptycznych, że prowadzenie jachtu motorowego nie jest niczym skomplikowanym. To bezpieczna i dająca niezwykłą frajdę forma aktywnego wypoczynku na wodzie.



Fot. Tomasz Falba

Łukasz Krajewski, szef Żegluga Wiślanej liczy na sukces przedsięwzięcia.

Podróż Żegluga Wiślanej relacjonować będzie na bieżąco magazyn „Boote”. Także i my będziemy o niej pisać. Zainteresowanych odsyłamy na stronę www.ze-glugawislana.pl. Na pokładzie jachtu organizowane będą także wizyty studyjne dziennikarzy.

- Jesteśmy otwarci na wszelkie propozycje - mówi Krajewski. - Zapraszamy

do współpracy wszystkich, którym na sercu leży los polskich dróg wodnych. Nasz rejs to znakomita okazja do ich prezentacji. Wodniacy w Europie nie wiedzą, jak są piękne i interesujące. Moje doświadczenie wskazuje, że musimy sami im to pokazać.

Tomasz Falba



Trasa wyprawy - z Gliwic przez Wrocław do Berlina, dalej do Hamburga, Amsterdamu, Brukseli i ponownie do Berlina.



VELUX®

5 OCEANS®
THE ULTIMATE SOLO CHALLENGE



Zapraszam do Sopotu

Ze Zbigniewem Gutkowskim o regatach Velux 5 Oceans i planach na przyszłość rozmawia Tomasz Falba

- Woda sodowa uderzyła ci już do głowy?

- Jezus, mam nadzieję, że nie.

- A czujesz się bohaterem?

- Nie. W żadnym razie. Nie czuję, żebym zrobił coś bohaterskiego.

- Jak to? Jesteś pierwszym Polakiem, który wziął udział w samotnych regatach dookoła świata, ukończyłeś je i na dodatek zająłeś drugie miejsce. Jesteś czwartym Polakiem, który samotnie opłynął Horn i jedynym, który tego dokonał w regatach. Jesteś także jednym z kilkunastu polskich żeglarzy, którzy w ogóle opłynęli ziemię pod żaglami. Chyba wystarczy, aby czuć się bohaterem?

- Być może, ale nie dla mnie. Żegluję od dzieciństwa. To moja pasja. Taka na całe życie. Cały czas albo planuję pływanie, albo płynę. Udział w regatach Velux 5 Oceans był dla mnie kolejnym wyzwaniem i marzeniem zarazem. Udało mi się je zrealizować. To jeszcze nie jest bohaterstwo.

- Dobra. Bez wątplenia byłeś jednak gwiazdą regat. Teraz oblegają cię media, występujesz w telewizji. Celebryta zrobił się z Ciebie pełną gębą...

- Nie byłem, nie jestem i nie będę celebrytą. Byłem, jestem i będę żeglarzem. Takie mamy czasy, że trzeba się pokazywać w mediach. Ale, uwierz mi, milion razy wolę być sam na pokładzie swojego jachtu, gdzieś daleko na oceanie, niż stać przed kamerą. Rozumiem, że to konieczne i staram się temu sprostać. Nie

unikam mediów. Ale mając do wyboru regaty czy program telewizyjny, wybrałbym regaty. Bez zastanowienia.

- Podczas regat Velux 5 Oceans spotkała cię masa nieszczęść. Nieustannie zmagaleś się z awariami, dostałeś wiatrakiem po głowie, zламаłeś żebro. Pech, niedostateczne przygotowanie łódki, czy brak doświadczenia?

- Odpowiem po kolei. Pech: nie sądzę, żeby dotykał mnie bardziej niż innych. Jak było widać w trakcie wyścigu, mam raczej więcej szczęścia. Nieprzygotowanie łódki: jacht zawsze może być lepiej przygotowany, awarie zdarzały się nie tylko mnie. Na oceanie jak to na oceanie, wszystko się może przytrafić. Dzisiaj pewnie niektóre rzeczy bym lepiej zrobił niż przed regatami Velux 5 Oceans. Ale Operon Racing, pomimo wszystkich usterek, które się na nim wydarzyły, sprawował się znakomicie. Od Hornu płynąłem z uszkodzonym kilem. I pomimo tego zająłem drugie miejsce w klasyfikacji generalnej. Wszystko można powiedzieć o tym jachcie, ale nie to, że to zła łódka. Brak doświadczenia: tylko co to znaczy? Zanim wystartowałem, miałem na koncie żalowy wyścig dookoła świata. Z pewnością więc miałem pojęcie co to takiego opłynąć glob. Niewielu żeglarzy w Polsce mogłoby się pochwalić takim doświadczeniem.

- Który moment regat był najtrudniejszy?

- A który nie był? Tylko ci, którzy ośmięli się z takim wyzwaniem

jak samotne regaty dookoła świata wiedzą o czym mówię. W czasie takiego wyścigu wszystko jest trudne. Brak snu, kłopoty techniczne, samotność, pogoda. Można by wymieniać bez końca. Ważne jednak nie są kłopoty, tylko to czy potrafiś sobie z nimi poradzić. Ja jakoś dawałem radę. W ani jednym momencie nie miałem ochoty zrezygnować.

- Najbardziej radosny wydawałeś się opływając Horn. Nie byłeś tak zadowolony nawet po zakończeniu ostatniego etapu. Dlaczego?

- Horn – Mount Everest żeglarstwa. To banal oczywiście, ale prawdziwy. To był mój drugi Horn w życiu, ale opłynięcie go samotnie smakuje sto razy lepiej niż żalowe. Na dodatek miałem piękną pogodę, wymarzone warunki. No i poczułem ulgę. Skończył się Ocean Południowy, zaczynał Atlantyk, najgorszy etap miałem za sobą. Płynąłem do domu. Było się z czego cieszyć.

- Niektórzy polscy żeglarze są bohaterami tylko jednego rejsu. Potem nie notowali już sukcesów. Czy ty także zamierzasz być bohaterem jednego rejsu?

- Nie ma mowy. Mam 38 lat i kupę czasu, aby zrobić coś jeszcze. Nie zamierzam spocząć na laurach prowadząc szkołę żeglarską i wspominać regaty Velux 5 Oceans. To nie w moim stylu.

- Czy to wynika z poczucia niespełnienia? Wielu uważa, że regaty Velux 5 Oceans to druga liga. Chciałbyś zagrać w pierwszej? Wystartować np. w Vendee Globe?

Fot. Airhoa Sanchez/www.com



Operon Racing, pomimo wszystkich usterek, które się na nim wydarzyły, sprawował się znakomicie.

- Ci którzy tak twierdzą, nie wiedzą co mówią. W samotniczym żeglarskim oceanicznym nie ma pierwszej i drugiej ligi. Velux 5 Oceans i Vendee Globe to dwie zupełnie różne imprezy. Nie można ich porównywać. Obie są tak samo trudne. Niektórzy powiedzą, że Vendee Globe są trudniejszym wyścigiem niż Velux 5 Oceans, bo to są regaty bez zawijania do portów. Ale dla mnie na przykład łatwiejsze byłoby płynięcie non stop niż pięciokrotny start i finisz, jak to było w Velux 5 Oceans. Przypomnę tylko, że chęć startu w Velux 5 Oceans zgłosiło 17 żeglarzy. Wystartowało pięciu, zakończyło czterech. To chyba nie świadczy o łatwości tego wyścigu.

- Ale konkretnie. Do jakiego projektu będziesz się teraz przygotowywał?

- Zastanawiam się. Mam kilka pomysłów. Póki co na żaden się jeszcze nie zdecydowałem.

- Jak nie wiadomo o co chodzi, zwykle chodzi o pieniądze...

- To prawda. Realizacja jakiegokolwiek projektu w żeglarskim oceanicznym wymaga dużych pieniędzy. Zamierzam w nim zostać, więc ich potrzebuję. Wszystko zatem zależy od tego, czy w przyszłości znajdę odpowiednich sponsorów. Przy regatach Velux 5 Oceans moim sponsorem jest Wydawnictwo Pedagogiczne Operon z Gdyni.

- Myślisz, że twój sukces wpłynie na sponsoring żeglarski w Polsce? Że polskie firmy otworzą kieszenie przed żeglarzami?

- Byłoby świetnie, aczkolwiek nie przeceniam swoich zasług w tym temacie. Cieszę się jednak, że mogę się przysłużyć popularyzacji żeglarskiego oceanicznego w naszym kraju.

- Kiedy zgłosiłeś się do regat Velux 5 Oceans, dla ich organizatorów byłeś chyba trochę egzotycznym człowiekiem. Myślisz, że twój występ zachęci ich do zapraszania kolejnych żeglarzy z Polski?

- Mam nadzieję, że tak. Wielu ludzi w Europie ciągle uważa Polaków za rolników, wielu nie wie nawet, że nasz kraj ma dostęp do morza. Jeśli mogłem coś w tym stereotypie zmienić, jestem z tego dumny.

- Duma dumą, ale jak przyjdzie co do czego i pojawi się sponsor z zagranicy, popłyniesz pod banderą kraju, z którego pochodzi.

- Pewnie tak, ale to nie będzie przecież przeszkodząło mi czuć się Polakiem i mówić o tym.

- Czy taki wyczyn jak np. samotne opłynięcie świata non stop, który teraz realizuje Tomasz Cichocki, a zamierza Roman Paszkę, też cię interesuje?

- Bardziej bicie rekordu w samotnym rejsie wokół globu. Ale nie mówię nie na jakiegokolwiek pomysły.

- Co byś poradził wszystkim tym, którzy chcieliby w Polsce pójść twoim śladem?

- Przede wszystkim powodzenia w szukaniu źródeł finansowania, czyli sponsorów. Po drugie determinacji w działaniu i po trzecie, konsekwencji w dążeniu do celu. Najtrudniejszy jest etap lądowy. Płynięcie to już sama przyjemność.

- Gdzie kibice będą cię mogli spotkać?

- Jeśli Operon Racing będzie akurat w kraju, to najpewniej w marinie w Sopocie, który jest jego portem macierzystym. Serdecznie zapraszam!

- „Nasze MORZE” było patronem medialnym twojego startu w regatach Velux 5 Oceans. Czy możemy ogłosić naszym Czytelnikom, że będziemy także towarzyszyć ci w kolejnych projektach?

- Jak najbardziej. Wykonaliście swoją robotę na 200 procent! Było mi miło gościć na waszych łamach.



Chcesz wiedzieć więcej?

Zajrzyj na strony internetowe:

www.velux5oceans.com,

www.polishoceanracing.com.pl

i www.operonracing.com.

- Mam 38 lat i kupę czasu, aby zrobić coś jeszcze. Nie zamierzam spocząć na laurach.



Fot. Alinhao Sanchez/wr-hi.com



Wylansować muzeum

Z komandorem porucznikiem Andrzejem Nowakiem, nowym dyrektorem Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Dwa tygodnie temu (rozmowa odbyła się 6 czerwca – red.) został pan nowym dyrektorem Muzeum Marynarki Wojennej. Czy zdążył się już pan rozejrzeć po tej instytucji? W jakim stanie pan ją zastał?

- Nie jest możliwe poznanie wszystkiego w dwa tygodnie, jestem na etapie zaglądania, pytania, rozpatrywania, wglębiania się w nowy temat. Moja rola jest o tyle trudna, że pan dyrektor Kudela przebywa na zwolnieniu lekarskim i w normalnej sytuacji przyjmowałbym kierownictwo od niego, a w obecnej przyjmuję je „z natury”.

- Czyli dyrektor Kudela nie współpracuje przy przekazywaniu?

- Jak powiedziałem, jest na zwolnieniu lekarskim.

- Jakie są pańskie plany, co pan zamierza zrobić w muzeum?

- Mam trzyletni program, nawet trochę wychodzący poza ramy zawartego ze mną kontraktu. Tyle że nie mogę powiedzieć panom, że uda mi się go w stu procentach zrealizować, ponieważ nie mam jeszcze akceptacji bezpośredniego przełożonego, czyli Jerzego Gutowskiego (dyrektora Departamentu Wychowania i Promocji Obronności Ministerstwa

Obrony Narodowej – red). Rozmawialiśmy o moich pobożnych życzeniach.

- To spytamy o konkrety: najważniejsza inwestycja, która stoi przed Muzeum Marynarki Wojennej to oczywiście dokończenie budowy nowego budynku...

- Priorytet.

- Czy zakończenie drugiego etapu nastąpi w terminie, czyli z tego co pamiętamy, w październiku tego roku?

- Drugi etap, według umowy, powinien zakończyć się do 20 października. Ale są pewne problemy techniczne, które wyniknęły z pierwszego etapu i późniejszego, sześcioletniego przestoju. Zmieniły się przepisy, muszą być uwzględnione reklamacje. Osobiście wziłem pisma wzywające do usunięcia usterek, bo każdy zainteresowany jest w tym, żeby termin został dotrzymany.

- Kiedy zatem możemy spodziewać się otwarcia nowego gmachu MMW?

- Gdyby drugi etap został zakończony w terminie, nastąpią procedury przekazywania dokumentacji, potem odbiory inspektorów i to wszystko powinno być sfinalizowane do końca tego roku. Później należy nowe pomieszczenia wyposażyć, a także przenieść zawartość naszego głównego magazynu z Gdyni Redłowa. To dosyć skomplikowane, bo nie są to, za przeproszeniem, ziemniaki, tylko zbiory muzealne, które trzeba odpowiednio zabezpieczyć. Podsumowując, w moim programie założyłem, że będzie to czerwiec 2012 roku.

- Czyli na święto Marynarki Wojennej...

- ... i Święto Morza. Przy założeniu, że nie będzie poślizgów i nie wycofa się wykonawca. Bo pieniądze mam, ministerstwo płynnie zabezpiecza finanse na drugim etapie.

- Będzie pan kontynuował działania dyrektora Sławomira Kudeli? Będzie chciał pan, na przykład, włączyć do zasobów muzeum ORP *Błyskawica*?

- Nie zdradzę wielkiej tajemnicy, kiedy powiem, że wystąpiłem do moich zwierzchników o zgodę na to, by były

dyrektor rozpoczął pracę w muzeum. Bo brak jego wiedzy, jego doświadczenia, byłyby wielką stratą dla marynarki. I uzyskałem akceptację dyrektora departamentu, i mówiłem o tym przy dowódcy Marynarki Wojennej. Rozmawiałem z panem Sławkiem, to mój kolega z Zegrza, obaj tam studiowaliśmy. Nie powiedział nie, więc mam cichą nadzieję, że trafi do nas.

- A co z *Błyskawicą*?

- Na razie priorytetem jest budowa, wyposażenie i przyjęcie ludzi do nowego muzeum. Bo to podstawa do działania, a dopiero potem możemy mówić o innych sprawach.

- Takich jak na przykład kontynuacja remontu *Batorego*?

- Akurat jeżeli o tę jednostkę chodzi, byliśmy kilka dni temu na Helu z komandorem Janem Kamińskim, który jest w dobrych stosunkach z tamtejszym dyrektorem Muzeum Obrońców Helu i dzięki któremu pozyskaliśmy bulaj do *Batorego*. Ściągamy wykonawcę, który go zamontuje. To zbyt cenny dla nas, marynarczy okaz, by go sobie odpuszczać.

- A ma pan w planach kontynuowanie wystawy plenerowej?

- Tak, oczywiście. Nawet wymyśliłem zadaszanie, które znacznie przedłużyłyby żywotność wystawy i atrakcyjność tego miejsca. Bo gdy pada deszcz, ludzie z plaży uciekają. A gdyby było zadaszanie nad skansenem, weszliby tam i obejrzeli wystawę.

- A ma pan jakiś pomysł na zaktywizowanie środowiska wokół MMW: rekonstruktorów, pasjonatów...

- Myślę o czymś takim od czasu pobytu w Muzeum Powstania Warszawskiego. Pozazdrościłem mu żywotności, która przejawia się w lekcjach dydaktycznych, w czasie których w niezwykle umiejętny sposób zaproszono nas do dyskusji i prowadzono ją tak, by były prezentowane różne zdania i opinie, i by z tego narodził się jakiś konsensus. Chciałbym też stworzyć dział promocji i oświaty, dzięki czemu miałbym w muzeum i dzieci ze szkół, i przewodników na *Błyskawicy*. Z kolei *Batory* przestałby być eksponatem, który będzie można oglądać tylko z daleka, ale też byłaby możliwość wejścia na niego i pod pokład.

- Ale na to wszystko trzeba mieć pieniądze, skąd pan je weźmie?

Komandor porucznik Andrzej Nowak

Urodził się 26 czerwca 1959 roku. 32 lata w służbie. Absolwent Wyższej Szkoły Wojsk Łączności w Zegrzu, kierunku społeczno-polityczny, Akademii Obrony Narodowej i Szkoły Głównej-Handlowej - menadżer kultury. Ostatnia pełniona funkcja: kierownik Klubu Marynarki Wojennej „Riwiera” w Gdyni.

- Priorytetem jest budowa, wyposażenie i przyjęcie ludzi do nowego muzeum.

- Myślę, że gdy nasi przełożeni zobaczą, iż poradziłyśmy sobie z budową muzeum i będzie im leżało na sercu, tak jak nam, żeby ono zaczęło żyć, pieniądze się znajdą. To nie są wielkie sumy. Trochę mamy, zgromadzonych na cele renowacyjne, myślę więc, że znajdują się i na rozwój muzeum. Bo same mury to za mało. Musimy mieć ekspozycję stałą, musimy jeździć po Polsce... Jestem optymistą. Również prezydent Gdyni, pan Wojciech Szczurek, na zeszlotygodniowym spotkaniu, był bardzo żywo zainteresowany, by muzeum zaczęło żyć i funkcjonować. Padły już pomysły, by zrobić coś wspólnie z Muzeum Miasta Gdyni: urodziny Gdyni, Święto Morza, festyny, Dzień Niepodległości... Chciałbym, żebyśmy mocniej zaistnieli w internecie. Chcę także utworzyć dział archeologii podwodnej. Jednym słowem, chciałbym skupić ludzi, którym by się chciało coś dobrego zrobić dla środowiska morskiego. Miałem dylemat, zrobić krótki, dziesięciopunktowy program, bojąc się, że go nie zrealizuję, czy rozbudować go do trzydziestu punktów. Zaryzykowałem tę drugą opcję, chciałem, żeby się udało. Bo nie przyszedłem tutaj po to, by przeczekać do emerytury.

- Podpisał pan kontrakt na ile lat?

- Na trzy.

- Czy zna pan okoliczności zwolnienia dyrektora Kudeli i pańskiego powołania na to stanowisko?

- Szczerze powiem, że nie. Tę decyzję podjął minister.

- Ale był pan zaskoczony?

- Odwołaniem pana Sławka? Tak, byłem zaskoczony. Wiedziałem, że ma kontrakt do końca roku, więc musiała być jakaś istotna przyczyna takiej decyzji.

- A dlaczego pan przyjął tę funkcję?

- Nowe wyzwanie. Wyzwanie, które przy założeniu, że uda się je zrealizować, pozwala na wprowadzenie w życie swojej wizji. Nie ukrywam, baliśmy się, że dyrektorem zostanie ktoś z zewnątrz. A dzięki temu, że ja nim zostałem, całość pozostanie w gestii marynarki wojennej. W jej mundurze chodzę 28 lat, mój ojciec również w niej służył. Powtarzam, to wyzwanie, a jestem tego typu człowiekiem, że nie do końca zadowolam się tym, co mam. Jeżeli dostaję jakąś ciekawą propozycję, to się zgadzam.

- Bo jak się popatrzy na decyzję ministra z zewnątrz, to wygląda, że odwołał doświadczonego dyrektora muzeum, a powołał człowieka, który był do tej pory szefem Klubu Ma-



- Nie przyszedłem tutaj po to, by przeczekać do emerytury.

rynarki Wojennej „Riwiera”. To dosyć zaskakująca zmiana, bo nie jest pan ani historykiem, ani muzealnikiem, nie ma pan doświadczenia w kierowaniu podobną placówką...

- Z pierwszym członem oczywiście się zgadzam, nie jestem historykiem i wcale tego nie ukrywam. Dlatego dwa tygodnie temu, kiedy objąłem tu posadę, wystąpiłem z wnioskiem, by na zastępcę, funkcję której do tej pory nie było, powołać kmdra ppor. rezerwy Zdzisława Krygiera, który jest historykiem.

- Znana postać...

- Jest modelarzem, rekonstruktorem, miał praktykę na okrętach, na *Błyskawicy*. Posiłkowałem się, jeżeli chodzi o historię nim, a także panem Walterem Paterem i - o ile przyjmie moją propozycję - panem Sławkiem Kudelą. Natomiast nie jest tak, że nie mam doświadczenia w pracy z ludźmi...

- Nie mówiliśmy tego, chodziło nam o tego rodzaju placówkę jak Muzeum Marynarki Wojennej. Wiemy oczywiście, że klub „Riwiera” to nie tylko „tancbuda”, że organizuje się tam wiele wystaw, imprez, spotkań. Twierdzimy tylko, że jest jakościowa różnica między muzeum a klubem.

- Nie ma dwóch takich samych instytucji. Gdybyśmy chcieli wziąć kogoś o podobnym profilu, to musielibyśmy brać pod uwagę dyrektora Muzeum Wojska Polskiego...

- Albo awansować na to stanowisko kogoś z MMW.

- Nie, bo to jest etat wojskowy.

- Z tego co pan mówi wynika, że swoją funkcję widzi pan raczej jako...

- Menadżera. Tak jest. Oczywiście miałem obawy, czy sobie poradzę, czy się nadaję. Moja odpowiedź na propozycję była: - Ale ja nie jestem historykiem.

- I co panu odpowiedziano?

- Przecież szpitalami nie rządzą lekarze. I wybito mi argument z ręki. Więc nie historyk, a menadżer.

- Ile będzie nowych etatów?

- Przewiduję zatrudnienie czterdziestu osób.

- Czyli drugie tyle, ile pracuje teraz.

- Prawie. Będziemy przyjmować ludzi, którzy mają wiedzę, którym będzie się chciało, z poczuciem misji, nie oczekujących nagrody, a realizujących swój plan.

- Z tego co wiemy, sprawy dotyczące odwołania dyrektora Kudeli toczą się w sądach. Może więc zaistnieć sytuacja, że zostanie on na swoje stanowisko przywrócony. Co wtedy?

- Wykonam decyzję sądu, jakie mam pole manewru? Przesunięty zostaną do rezerwy kadrowej albo odejdę do cywila. Taka jest rola żołnierza - z poleceniami się nie dyskutuje.

Czekam na sztorm

Z profesorem Bolesławem Mazurkiewiczem rozmawiają Czesław Romanowski i Piotr B. Stareńczak

- Panie profesorze, urodził się pan na Kaszubach, w Kościerzynie. Czuje się pan Kaszubą?

- W połowie. Bo mój ojciec pochodził z Poznania. Mieszanka piorunująca: dziecko poznaniaka i Kaszubki. Ale bardziej związany jestem oczywiście z Wybrzeżem.

- Podczas wojny został pan gońcem Gryfa Pomorskiego. Był pan jeszcze dzieckiem. Jak to się stało, że stał się pan partyzantem?

- Dzięki memu ojcu, który był komendantem Gryfa do spraw bezpieczeństwa w powiecie kartuskim. Potrzeba było młodych ludzi, którzy mieli pomagać w roznoszeniu ulotek i przenoszeniu różnych rzeczy. Taki chłopak jak ja był niezauważalny. Nie chodziłem oczywiście z pistoletem, nie miałem broni. Jedną

z poważniejszych akcji, w której brałem udział było robienie zdjęć po egzekucji w rejonie Gowidlina. Chodziło o identyfikację tych, którzy zostali tam zabici.

- Maturę zdał pan w 1950 roku. Partyzancka przeszłość nie przeszkodziła w ukończeniu liceum, choć nowa władza do Kaszubów, a członków Gryfa Pomorskiego w szczególności, odnosiła się co najmniej nieufnie.

- Nie było problemu, ponieważ w naszym liceum uczyli w większości nauczyciele z rejonów Leżajska, którzy byli partyzantami z Armii Krajowej. Represje wobec kadry zaczęły się, gdy już mnie w liceum nie było.

- Ale ze skończeniem studiów miał pan problemy. Podobno przez ojca, który brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej, a później, jak już pan

powiedział, był partyzantem Gryfa Pomorskiego.

- Wyglądało to nieco inaczej. Ktoś tam doszedł do wniosku, że ja, jako partyzant, nie ujawniłem się po zakończeniu wojny. A z czego ja się miałem ujawniać? Odbył się rodzaj rozprawy nade mną, a skończyło się tym, iż mimo że byłem jednym z najlepszych studentów, nie dostałem się na studia magisterskie i musiałem iść do pracy.

- Władza ludowa pana nie pokochała...

- Przez cały czas nie było między nami miłości. Objawiało się to później wielokrotnie.

- W takim razie jak to się stało, że po takich doświadczeniach wybrał pan drogę naukową? Nie kusila pana ucieczka na Zachód?

- To nie tak, że nie wybrałem kariery naukowej. Dostałem nakaz pracy do Miejskiego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego w Kościerzynie, ale profesorowie z Politechniki Gdańskiej uznali, że nie powinienem tam pracować, bo przecież zrobiłem dwa dyplomy inżynierskie i dokonali zamiany, umieszczając mnie w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego. Tam zaczynałem. A owi profesorowie starali się następnie, bym się dostał w końcu na te studia magisterskie, z dobrym zresztą skutkiem. Później znów dostałem nakaz pracy, tym razem do Biura Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego, skąd zresztą zostałem po jakimś czasie zwolniony w nieprzyjemnych okolicznościach. Wtedy przygarnął mnie profesor Stanisław Hückel z Politechniki Gdańskiej. Jak widać, nie wybrałem rozmyślnie kariery naukowej... A uciezka na Zachód w ogóle nie przyszła mi do głowy.

- A nie czuje pan, z perspektywy czasu, że swoimi niewątpliwymi sukcesami naukowymi wspierał pan jednak PRL?

- Nie można tak stawiać sprawy. Co znaczy wspierać PRL? Myśmy sygnowali rozwój konkretnego przemysłu, który miał swoje osiągnięcia. I nie przyszło mi do głowy, że komuś pomagam, popieram jakąś opcję. Zadanie postawione było wyraźnie: stawiamy na rozwój polskich portów i polskich stoczn. I temu poświęciłem właściwie całe swoje życie. Nie zmieniłem podejścia do tej sprawy wraz ze zmianą ustroju. Pojmowałem ją jako wypełnienie pewnego obowiązku wobec ojczyzny. Nie angażowałem się politycznie, nie należałem do PZPR.

- W 1956 roku ukończył pan studia na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej. Jak to się stało, że inżynier budownictwa lądowego został specjalistą od konstrukcji morskich?

- Wspomniany profesor Hückel powierzył mi badania pierwszego doku suchego w gdyńskiej stoczni, z którym były pewne problemy. Udało się je z powodzeniem usunąć, dok powstał. I to właściwie zadecydowało, że zacząłem się zajmować tymi dokami, coś we mnie „zaskoczyło”. Napisałem książkę na ten temat. Później, nad drugim dkiem suchym dla Stoczni Gdynia, objąłem właściwie całe dowództwo. To również skutkowało napisaniem przeze mnie książek i wielu publikacji. Tu ciekawostka, od 1960 roku, kiedy zacząłem pracować na Politechnice, do 1969 roku byłem pracownikiem

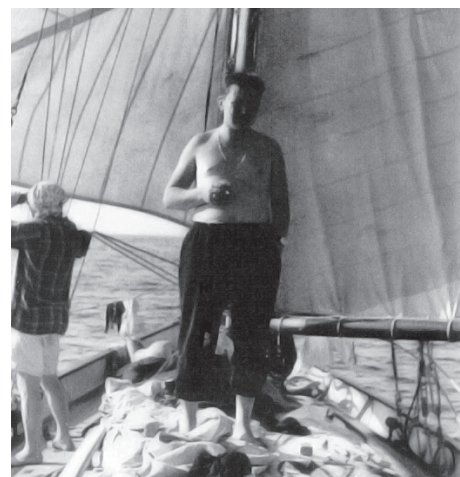
technicznym, nie naukowym, naukowo-badawczym, czy dydaktycznym. Byłem projektantem zatrudnionym w Zakładzie Fundamentowania, którego kierownikiem był profesor Hückel. Zachęcał mnie do podnoszenia kwalifikacji, zrobiłem więc doktorat i habilitację. Dopiero wtedy minister mianował mnie docentem, czyli pracownikiem naukowo-dydaktycznym. Równoległe ciągnąłem i budowę doku, i pracę dydaktyczną. W 1972 roku Rada mojego wydziału wystąpiła z wnioskiem o nadanie mi tytułu profesora. Ale na ten tytuł czekałem aż osiem lat! I nie wiedziałem wówczas, dlaczego tak długo. Centralna Komisja Kwalifikacyjna podobno jednogłośnie zatwierdziła nadanie mi tytułu, ale sprawą zajęła się władza ludowa i nic się nie działo.

- Może pańska przeszłość stanęła na przeszkodzie?

- Dowiedziałem się po latach, co było powodem. Jeden z profesorów zdradził, że to urząd bezpieczeństwa stwierdził, iż nie mogę dostać tytułu profesorskiego. Dlaczego? Gdy robiliśmy ten dok suchy w Gdyni, przyjeżdżały tam różne wycieczki, w tym zagraniczne. Oprowadzałem je ja, albo któryś ze współpracowników. Mnie się pewnego razu trafiła wycieczka ze Stanów Zjednoczonych, która, jak się dużo później okazało, w swoim składzie miała amerykańskiego szpiega. I z nim zrobiono mi zdjęcie. Ono było podstawą do wstrzymania nadania mi tytułu profesora. A jeżeli chodzi o sprawy z bezpieczeństwem, to na budowie miałem podśluch, a wokół mnie kręciło się trzech ancymonów, którzy mnie śledzili. Podśluch miałem również w domu.

- Dlaczego tak pana pilnowano?

- Dok był budowany przez dwie firmy zagraniczne, rozliczenia były w dola-



Rejs jachtem Przygoda, sierpień 1961 roku.

rach, musiałem jeździć do Szwecji, co było, na polskie warunki, niezbyt normalne. Wszystko było więc dokładnie prześwietlane. Podpisywałem decyzje warte wiele milionów dolarów, stąd zainteresowanie bezpieczeństwa. A profesurę dostałem dopiero w 1980 roku, po bardzo wielu staraniach różnych ludzi.

- Czy ów drugi dok suchy w Gdyni był projektem polskim czy szwedzkim?

- Wspólnym. Ogłosiliśmy przetarg, w którym wystartowało kilka firm. Wszystkie właściwie doszły do wniosku, że dok w Gdyni nie powinien być dkiem grawitacyjnym, ciężkim, lecz drenażowym, czyli ze zredukowanym oddziaływaniem wyporu. A myśmy nie mieli z takimi dokami żadnego doświadczenia. W Stanach Zjednoczonych widziałem wprawdzie taki, ale tam warunki eksploatacji były inne, niemożliwe do zastosowania u nas. Trzeba było szukać zmodyfikowanego rozwiązania. Znaleźliśmy. Tak czy inaczej, do mnie należało sprawdzenie każdego szczegółu naszego wspólnego rozwiązania.



Na Zewie Morza, październik 1960 roku.

Fot. Piotr B. Starończak



- Jestem przekonany, że wszystko się w moim życiu łączy i że żeglarstwo, które uprawiam od 1946 roku, sprawiło, iż znalazłem się tu gdzie jestem i jestem tym, kim jestem.

nia i końcowe zatwierdzenie do realizacji. Można powiedzieć, że zostałem głównym projektantem tego doku. Ostatecznie wzorem dla mnie był dok suchy, drenażowy w Malmö.

- Oba suche doki w Gdyni to pierwsze z serii pańskich projektów i konstrukcji. Później było wiele innych...

- Tak. Muszę jednak wyjaśnić, że po zakończeniu budowy doku suchego w Gdyni, moje prace związane z konstrukcjami stoczniowymi i portowymi polegały głównie na konsultacjach, tak w okresie projektowania, jak i wykonawstwa poszczególnych budowli. Do tej grupy należały lub należą port jachtowy w So-

pocie, falochron w Gdyni, falochrony w Kołobrzegu, Terminal Kontenerowy w Gdańsku, Port LNG w Świnoujściu, Tunel pod Martwą Wisłą w Gdańsku i inne. Tak jak wspominałem, przy ich realizacji nie siedzę przy desce i nie projektuję. Moim zadaniem jest udzielanie pomocy tym, którzy jej potrzebują. Na razie nikomu nie odmówiłem. Jestem też na przykład konsultantem w sprawach posadowienia stadionu w Gdańsku.

- Wracając do doków - wiele z nich nie spełnia już swojej funkcji, adaptowane są na przykład na jachtową marinę. Nie żał panu, że pańskie konstrukcje nie służą do tego, do czego były przeznaczone? Te w Gdyni, wy-

budowane przez pana, wykorzystywane są obecnie głównie do remontów...

- No cóż, taka jest kolej rzeczy. Choć niedawno podpisałem się pod projektem bramy dokowej dla gdyńskiej stoczni, gdzie Stocznia Crist ma zamiar podzielić dok i budować systemem przesuwania, jak to kiedyś planowaliśmy. Czyli zaczyna się coś dziać...

- Jakie były najciekawsze inwestycje zagraniczne, w których pan profesor brał udział?

- Byłem ekspertem ONZ i z ramienia tej organizacji zajmowałem się budownictwem morskim poza granicami naszego kraju. Projektowałem i realizowałem stocznice budującą łodzie rybackie na Seszelach: strasznie gorąco! Z kolei Turcja była przedmiotem moich bardzo długich działań w zakresie budowy stoczni w Pendik, którą Polska miała realizować. Tam mieliśmy do czynienia z trzęsieniem ziemi oraz problemem doku suchego, który bardzo wadliwie zaprojektowali Japończycy. Turcy nie mogli czekać z inwestycją, więc ja w ciągu kilku dni zaprojektowałem im pochylnię, oni ją wybudowali i do dzisiejszego dnia budują tam statki. W Istambule nadzorowałem projektowanie i budowę trzech doków, które realizowane były niespotykanymi u nas metodami: ściany budowane były w postaci wielkośrednicowych pali, zabetonowanych w środku – bardzo ciekawe rozwiązanie. W Iranie konsultowałem dok suchy dla statków o nośności 300 000 DWT, co było o tyle trudne, że warunki posadowienia wyznaczała popękana skała. Kuba, Indonezja, Jugosławia...

- Wiemy, że pan profesor zajmował się tematem: czy ludzkość w przyszłości przeniesie się w głąbiny wodne i czy w tym można upatrywać szansy dla przemysłu stoczniowego?

- Gdy dawno temu tworzyliśmy pojęcie oceanotechniki, napisałem skrypt na temat zabezpieczenia przyszłości dla ludzkości w morzu. Udowodniłem tam, że jeżeli ludzkość liczyć będzie, powiedzmy 15 miliardów, to połowa nie będzie miała z czego żyć, jeżeli nie uruchomimy potencjału, który tkwi w morzach. W tej chwili nie ma jednak takich potrzeb i co ważniejsze, nikomu się coś takiego nie opłaca. Ale głęboko wierzę, że to jednak nastąpi.

Uroczystości nadania profesorowi honorowego członkostwa Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej... Wyróżnienia dokonuje się poprzez wręczenie czapki kapitańskiej.

Fot. Piotr B. Starończak



- Czy nadal jest pan zwolennikiem umieszczenia Daru Pomorza w doku?

- Bardzo dobre pytanie, na które nie jestem w stanie jednoznacznie odpowiedzieć. Dlaczego? Kapitanowie mówią, że statek w doku to nie jest statek. A z drugiej strony dobrze byłoby, żeby ludzie mogli go z doku oglądać...

- Jak Cutty Sark...

- I wiele innych. Można go też umieścić w pływającym doku i wjechać nim na ląd. Ale najbardziej byłbym za tym, by *Dar* był w doku suchym. Bo mamy go zachować dla przyszłych pokoleń. Aby tak się stało, musimy mieć dostęp do każdej śrubki. Nie wiem, ile lat to potrwa, 10-20, ale kiedyś on w końcu tam stanie.

- W latach 1987-1990 był pan rektorem Politechniki Gdańskiej. Czy operacja przeprowadzenia tej uczelni z PRL do III RP była trudna?

- Bardzo trudna. Choć nie ponieśliśmy „strat” osobowych. Ale mieliśmy strajki studentów, strajki pracowników naukowych. A przecież uczelnia musi działać, musi trwać, trzeba zapewnić jej ciągłość funkcjonowania. A to był żywioł! Choć muszę przyznać, że gorzej wspominał czas stanu wojennego, gdy byłem prorektorem i siedziałem dzień i noc, spodziewając się interwencji z zewnątrz.

- Jest pan kapitanem jachtowym, był prezesem Gdańskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Czy wiedza wyniesiona z żeglarstwa przydaje się w pracy naukowej, czy jest dla niej odskocznią?

- Nie można tego rozdzielać. Traktowałem żeglarstwo jako pewnego rodzaju sprawdzenie na własnej skórze tego, z czym walczę. Bo przecież głównym na-

szym przeciwnikiem jest morze, falowanie. I trzeba sprawdzić, czy człowiek sam da sobie z nim radę. Jestem przekonany, że wszystko się w moim życiu łączy i że żeglarstwo, które uprawiam od 1946 roku, sprawiło, iż znalazłem się tu gdzie jestem i jestem tym, kim jestem. Jedno z drugim się wiązało i zająbało.

- W tym roku skończył pan osiemdziesiąt lat. Obchodził pan też jubileusz 50-lecia pracy naukowej. Jak podsumowałby pan ten rozdział swego życia?

- Podczas niedawnego jubileuszu na Politechnice powiedziałem, że nie czuję się jeszcze gotowy, by przejść na emeryturę. Nie widzę takiej możliwości, ani potrzeby. Do czasu kiedy człowiekowi głowa jeszcze w miarę sprawnie pracuje, bo z ciałem różnie bywa, trzeba robić to, co jest do zrobienia. Obecnie czekam z utęsknieniem na sztorm z kierunku północno-zachodniego, bo chcę zobaczyć jak go pokona ten nowy falochron w Sopocie. W książce na temat portów jachtowych napisałem, że fala w porcie jachtowym może mieć 20, góra 30 centymetrów. I jeżeli tak napisałem, to chciałbym, żeby tak było.



Fot. Piotr B. Słoneczek

Profesor

Bolesław Mazurkiewicz

Urodził się w 1931 roku. W czasie wojny był gońcem Gryfa Pomorskiego. Studiował na Wydziale Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej, specjalizując się w konstrukcjach budowlanych. Pracę na uczelni rozpoczął w 1960 roku, jako projektant w Zakładzie Fundamentowania. Cztery lata później uzyskał doktorat, a w 1968 roku habilitację. Tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego otrzymał w 1980 roku, a tytuł profesora zwyczajnego pięć lat później. W latach 1981–1984 był pierwszym zastępcą rektora, piastując funkcję prorektora do spraw organizacyjnych, a w latach 1987–1990 rektorem Politechniki Gdańskiej. Od 1983 roku, aż do przejścia na emeryturę w 2001 roku, sprawował funkcję kierownika Katedry Budownictwa Morskiego. W 1991 r. został profesorem tytularnym Uniwersytetu w Stuttgarcie. Ma na koncie oryginalne osiągnięcia z zakresu szeroko pojętej inżynierii morskiej. Jego dorobek piśmienniczy obejmuje ponad 420 pozycji, w tym czternaście książek, z dziedziny morskich konstrukcji stoczniowych i portowych oraz konstrukcji pełnomorskich, publikowanych w kraju i za granicą. Prof. Bolesław Mazurkiewicz jest doktorem honoris causa m.in. Uniwersytetu Politechnicznego w St. Petersburgu, Akademii Budownictwa i Architektury w Odessie, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, Uniwersytetu w Karlsruhe, Politechniki Szczecińskiej, Uniwersytetu Technicznego w Kaliningradzie oraz Politechniki Gdańskiej. Wśród nagród, wyróżnień i odznaczeń ma m.in. Krzyż Komandorski z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski (2004) i Złoty Medal za Zasługi dla Politechniki Gdańskiej (2001). Jest członkiem m.in. Akademii Nauk Inżynieryjnych Federacji Rosyjskiej, Międzynarodowej Akademii Inżynierii w Rosji, Akademii Transportu Ukrainy i Akademii Inżynierskiej w Polsce.

- Jeżeli ludzkość liczyć będzie, powiedzmy 15 miliardów, to połowa nie będzie miała z czego żyć, jeżeli nie uruchomimy potencjału, który tkwi w morzach.



The Culture 2011 Tall Ships Regatta

Wyścig bliźniaków

Jedną z atrakcji wrześniowej imprezy żeglarskiej w Gdyni będzie pojedynek bliźniaków, czyli regatowych zmagających dwóch siostrzanych żaglowców: naszego *Daru Młodości* i rosyjskiego *Mira*.

Jak wiadomo, obie fregaty zostały zaprojektowane przez inżyniera Zygmunta Chorenia i wybudowane w Polsce. I choć jednostki te wielokrotnie brały jednocześnie udział w regatach The Tall Ships' Races, nigdy nie stanęły do bezpośredniego wyścigu, w którym jedynym wyznacznikiem zwycięzcy byłby moment przekroczenia linii mety (w regatach obowiązują przeliczniki wyrównujące szanse jednostek m.in. ze względu na wiek czy różny takielunek).

Podczas niedawnego pobytu rosyjskiej fregaty w Gdyni z okazji Światowego Zjazdu Uczelni Morskich, na pokładzie *Daru Pomorza* doszło do spotkania kapitanów Wiktora Antonowa (*Mir*) i Artura Króla (*Dar Młodości*), którzy ustalili reguły pojedynku, a zobowiązanie do startu przypieczętowali podpisami złożonymi pod specjalnym dokumentem.

Żaglowce będą się ścigać na trasie z Turku do Gdyni podczas regat The Cul-

ture 2011 Tall Ships Regatta. Pojedynkowi patronuje sam „ojciec” obu jednostek - inżynier Zygmunt Choreń, który ufundował specjalną nagrodę „Teapot Trophy”. Trofeum nawiązujące do historycznych wyścigów kliprów herbacianych rywalizujących w XIX wieku na szlaku z Chin do Anglii, zostanie wręczone zwycięskiej fregacie 5 września podczas zlotu żaglowców w Gdyni.

W trakcie tego niezwykle prestiżowego wyścigu, załogi jednostek tworzyć będą studenci Akademii Morskiej w Gdyni i Akademii im. Admirała Makarowa w St. Petersburgu. Pojedynek siostrzanych fregat udokumentuje film Michała Dąbrowskiego i Bohdana Sienkiewicza pt. „Siostry”. Zdjęcia realizowane będą równole-

Dar Młodości i Mir (z prawej) w pełnej krasie. Bliźniaki mają po 109 m długości i 14 m szerokości. Maksymalna wysokości masztów to 52 m.

gle na pokładach obu żaglowców przez dwie osobne ekipy filmowe.

Przed naszą „białą fregatą” niezwykle trudne zadanie, wszak *Mir* uznawany jest za najszybszy żaglowiec świata. Czas pokaże, czy opinia ta zostanie potwierdzona w bezpośrednim wyścigu bliźniaków.

Przypomnijmy, że The Culture 2011 Tall Ships Regatta to żeglarska impreza promująca kulturę krajów basenu Morza Bałtyckiego. Organizowana jest pod egidą międzynarodowego związku Sail Training International jako jedno z głównych wydarzeń uświetniających pełnienie roli Europejskiej Stolicy Kultury 2011 przez fińskie miasto Turku, które podobnie jak Gdynia było gospodarzem zlotu przed dwoma laty. W ramach imprezy odbędą się dwa etapy regat: pierwszy - z litewskiej Kłajpedy do Turku, zaś drugi z Turku do Gdyni, gdzie odbędzie się wielki finał.

Od 2 do 5 września, oprócz *Daru Młodości* i *Mira*, w Gdyni gościć będą m.in.: *Sedov* - największy żaglowiec szkolny świata, *Kruzenshtern* - czteromasztowy bark, ostatni wciąż pływający przedstawiciel floty „windjammerów”, *Gulden Leeuw* i *Thalassa* z Holandii, *Zawisza Czarny* oraz *Maybe*, brytyjski jacht, uczestnik historycznych pierwszych regat The Tall Ships' Races.

Cze



Fot. Czesław Romanowski



Fot. Piotr B. Sieretnicki

Legendarny gród nad Bałtykiem

Fot. Archiwum dr. Marja Jagodzińskiego



Wizualizacja Truso.

Wikingowie spod Elbląga

Tysiąc lat temu nad Jeziorem Druzno istniał wielki port. Poszukiwano go przez kilka stuleci. Być może niebawem gród ponownie ożyje. I to w dwu miejscach naraz!

- Musi pan to sobie wyobrazić - mówi dr Marek Jagodziński, kierownik Pracowni Archeologii Pradziejowej i Wczesnośredniowiecznej Muzeum Archeologiczno-Historycznego w Elblągu. - Tutaj stały chaty, tam był wał obronny, cmentarzyisko, a jeszcze dalej baseny portowe.

Stoimy na porostej chwastami łące, w miejscowości Janów, położonej kilka kilometrów na południe od Elbląga. Tuż obok przebiega krajowa „siódemka” oddzielając nas od brzegu Jeziora Druzno, rozległego, ale płytkiego akwenu, jednej

z największych ostoi ptaków w Polsce. Nigdy bym się nie domyślił, że w tym miejscu istniał przed wiekami potężny gród, jeden z najważniejszych ośrodków handlowych nad ówczesnym Bałtykiem.

A jednak. Zaledwie kilkanaście centymetrów pod naszymi stopami zalegają szczątki legendarnego Truso, którego tajemnica lokalizacji rozgrzewała wyobraźnię wielu pokoleń archeologów. Pokazując mi gdzie znajdowały się poszczególne części grodu, dr Jagodziński wie co mówi. To właśnie on je odkrył i zidentyfikował.

Pionek wskazał miejsce

„Wulfstan opowiadał, że jechał z Hæde, że przybył do Truso w siedem dni i nocy, że okręt szedł przez całą drogę pod żaglami. Słowiańszczyznę miał po prawej ręce, po lewej zaś Langland, Leland, Falster i Skonję. Cała ta ziemia należała do Danii. Następnie mieliśmy po lewej stronie ziemię Burgundów, a ta posiadała własnego króla. Dalej mieliśmy za ziemię Burgundów takie ziemie, jak one idąc z lewej kolejno się nazywają: Blekinge, Meore, Oland i Gotland, cała ta ziemia należy do Szwedów. A Słowiańszczyznę mieliśmy aż do ujścia Wisły przez cały czas po prawej stronie. Wisła ta jest wielką rzeką i przez to dzieli Witland i Weonodland. A Witland należy do Estów. A też Wisła wypływa z ziemi Słowian i sphywa do Zalewu Estyjskiego, a ten Zalew Estyjski jest co najmniej piętnaście mil szeroki. Od wschodu sphywa tutaj do Zalewu Estyjskiego rzeka Il-

Fot. Tomasz Falba



Odkrywcą Truso, dr Marek Jagodziński.

...fing – z tego jeziora, nad którego brzegiem stoi Truso. I schodzą się tutaj w Zalewie Estyjskim od wschodu rzeka Ifling z kraju Estów i od południa Wisła z kraju Słowian. Tutaj zaś Wisła zabiera rzece Ifling jej nazwę i splywa z tego zalewu do morza w kierunku północno-zachodnim. I dlatego nazywa się to Wisło-ujściem”.

Powyższy cytat to relacja wysłannika króla angielskiego Alfreda Wielkiego, Wulfstana, który około roku 890 odbył podróż morską po Bałtyku. Wypłynął z duńskiego Hedeby i dotarł aż do Truso,

położonego gdzieś w okolicach ujścia Wisły. Ten zapis to jedyna wzmianka o Truso. Ale niesłychanie ważna, bo nie tylko zawiera pierwszy tak precyzyjny opis terenów ujścia Wisły z tego okresu, ale także pokazuje, że w końcówce wieku IX, w rejonie obecnych Żuław, istniał ważny port handlowy. Tylko gdzie dokładnie?

Zagadka ta nurtowała uczonych przez kilka stuleci. Pierwsza próba lokalizacji datuje się na XVI wiek! Od tamtego czasu, naukowcy różnych narodowości podali co najmniej kilkanaście miejsc, gdzie

mogłoby leżeć wczesnośredniowieczne Truso. Żadne z nich nie zyskało jednak powszechnej akceptacji, a przede wszystkim nie zostało potwierdzone archeologicznie.

I być może zagadka Truso nigdy nie zostałaby rozwiązana, gdyby nie Marek Jagodziński, który jako młody archeolog, świeżo upieczony absolwent Uniwersytetu Warszawskiego, w 1980 roku przyjechał do pracy do Elbląga.

- Odnalazłem Truso przy pomocy... roweru - śmieje się dr Jagodziński. - Zafascynowany zagadką zaginionego miasta jeździłem nim w wolnych chwilach wokół Jeziora Druzno i zastanawiałem się, gdzie mogłoby być zlokalizowane to miasto, bo na podstawie relacji Wulfstana, to właśnie brzegi Druzna wydawały mi się najwłaściwszym obszarem poszukiwań.

Przemierzając podelbąskie wsie, Marek Jagodziński zwrócił uwagę na niepozorne poldery zalewowe położone w depresji w ówczesnym Janowie Pomorskim, na wschodnim brzegu Jeziora Druzno. Teren był intrygujący o tyle, że już wcześniej znajdowano na nim wiele bursztynu, w tym różnego rodzaju ozdoby. Archeolog do dzisiaj zachodzi w głowę jak to było możliwe, że nikt przed nim nie zwrócił na to uwagi.

- To był obszar zmeliorowany, zbudowano na nim linię kolejową, wielokrotnie przeorywano, a pomimo tego nikt nawet nie pomyślał, żeby wykopywane przy okazji znaleziska, w tym pozostałości pochówków, powiązać z Truso - dzi-

Dr Marek Jagodziński pokazuje miejsce, gdzie znajdowało się Truso.

Fot. Tomasz Falba





Fot. Archiwum dr. Marii Jagodzińskiej

Przedmioty odkryte w Truso.

wi się dr Jagodziński. - Tak jakby ono czekało właśnie na mnie.

Pytany o to, kiedy zdał sobie sprawę, że to na co się natknął, to właśnie legendarna osada, odpowiada bez wahania, że od razu.

- Dowodem na to, że w tym miejscu może być Truso, była bursztynowa figurka, którą tam znalazłem - opowiada dr Jagodziński. - Poznałem, że to był pionek od wikińskiej gry planszowej hnefi. Wskazywało to wyraźnie na pochodzenie mieszkańców osady. A jeśli tak, to byłem przekonany, że musi to być Truso, bo przecież na tych terenach mieszkali Prusowie, a nie Wikingowie.

Wolne miasto Truso

Co innego jednak przekonanie, a co innego pewność. Uzyskanie jej zajęło archeologom kilka kolejnych lat. Za datę odkrycia Truso przyjmuje się rok 1982. Badania archeologiczne trwały przez kilkanaście sezonów. Ostatni raz archeologowie pracowali tam trzy lata temu. W sumie przebadano jednak zaledwie kilkadziesiąt arów z liczącego ponad 20 hektarów terenu osady. Ale i to wystarczyło, by stwierdzić z jak wspaniałym zabytkiem mamy do czynienia.

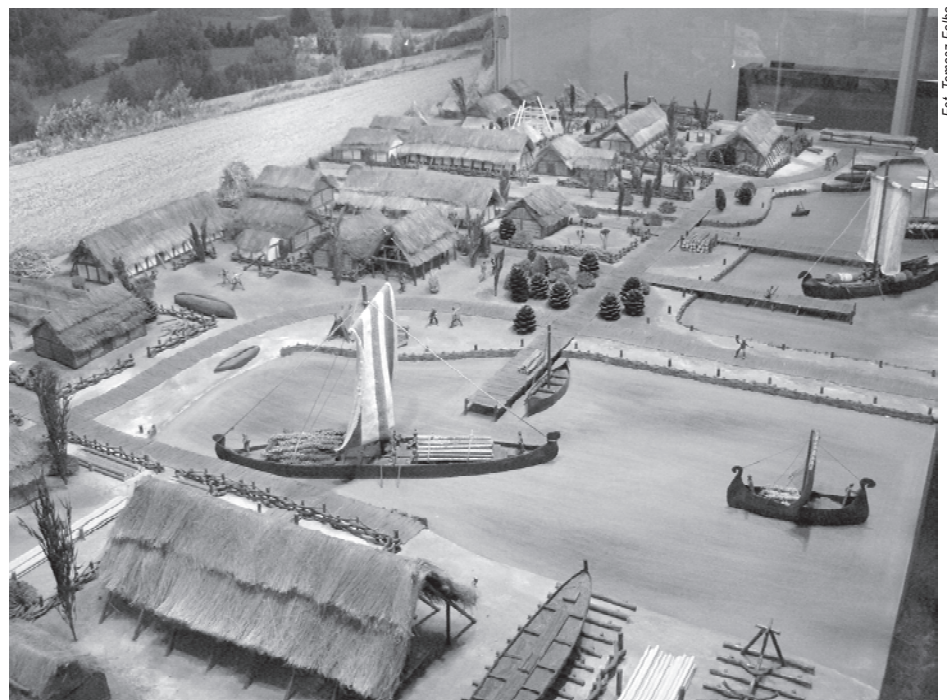
Truso istniało od końca VIII do początku XI wieku. Swój największy rozkwit przeżyło na przełomie IX i X stulecia. Wtedy było jednym z najważniejszych ośrodków handlowych nad Bałtykiem. Osada była duńską kolonią (jak wspomina dr Jagodziński - w czasach Polski Ludowej nie była to popularna teza). Zamieszkiwało ją około 1,5 tysiąca ludzi, bardzo dużo jak na ówczesne warunki. Gród otoczony był od strony lądu wałem

obronnym z fosą. Niewykluczone, że od strony jeziora chroniła go drewniana palisada. Miejscowi rybacy wielokrotnie odnajdywali wbite w dno zbiornika drewniane pale. Było ich tak dużo, że rejon ten nazwali „tonią tysiąca pali.”

Truso posiadało port złożony z kilku basenów i nabrzeży o łącznej długości około 650 metrów. Podczas prac wykopaliskowych odnaleziono dziewięć wraków łodzi o długości do 11 metrów i szerokości do 3 metrów. Wśród nich wały się nity konstrukcyjne służące do łączenia klepek poszycia, co sugeruje, że Truso było także ośrodkiem szkutniczym. Łodzie musiały mieć niewielkie zanurzenie, aby można było nimi żeglować nie

tylko po przybrzeżnych wodach morskich, ale również po płytkich wodach śródlądowych.

Podobnie jak dzisiaj, także i w czasie swojego rozkwitu, Truso położone było w głębi lądu, około 10 kilometrów od Bałtyku. Aby do niego dotrzeć z morza, trzeba było najpierw pokonać przesmyk w Mierzei Wiślanej, który wtedy znajdował się w okolicach współczesnej Krynicy Morskiej. Potem należało popłynąć Zalewem Wiślanym na południe i rzeką Elbląg dotrzeć do jeziora Druzno. Dzięki takiemu położeniu, port w Truso stanowił bezpieczne schronienie dla statków, a jednocześnie bliski był terenom, które stanowiły jego zaplecze.



Fot. Tomasz Falba

Makieta Truso w muzeum w Elblągu.

Fot. Tomasz Falba



Wystawa prezentująca znalezione eksponaty.

Fot. Tomasz Falba



Wśród „skarbów” Truso są także kościane łyżwy.

Fot. Tomasz Falba



Wykopaliska na terenie Truso.

Poza wrakami łodzi, w trakcie badań wykopaliskowych odkryto w grodzie jeszcze wiele innych zabytków nautycznych – od kamieni balastowych do fragmentów kompasu słonecznego. To unikat na skalę europejską, bowiem jego podziałkę wzdłuż obwodu oznaczono przez 72 nacięcia wyznaczające 5-stopniowe przerwy, co dla całego zrekonstruowanego obwodu daje 360 stopni. W dwu innych znaleziskach (z Islandii i Wolina), obwód oznakowano 32 lub 24 nacięciami, a więc były mniej precyzyjne.

W Truso odkryto dwa typy domostw ustawionych wzdłuż precyzyjnie wytyczonych ulic. Były to chaty o wymiarach 5 na 10 metrów i 6 na 21 metrów. Zbudowane były z gliny i drewna. Miały po trzy izby. Wikingom z Truso służyły jednocześnie za mieszkania i warsztaty rzemieślnicze. W osadzie zajmowano się kowalstwem, złotnictwem, szklarstwem, rogownictwem, no i oczywiście bursztynnictwem.

O potęgę grodu stanowił jednak handel. Truso było bardzo korzystnie położone. Tam gdzie leżało, krzyżowały się ważne szlaki handlowe wczesnośredniowiecznej Europy. Łączyły one - Wisłą, Sanem i Dniestrem - Bałtyk z Morzem Czarnym oraz wschodnie i zachodnie wybrzeża Morza Bałtyckiego.

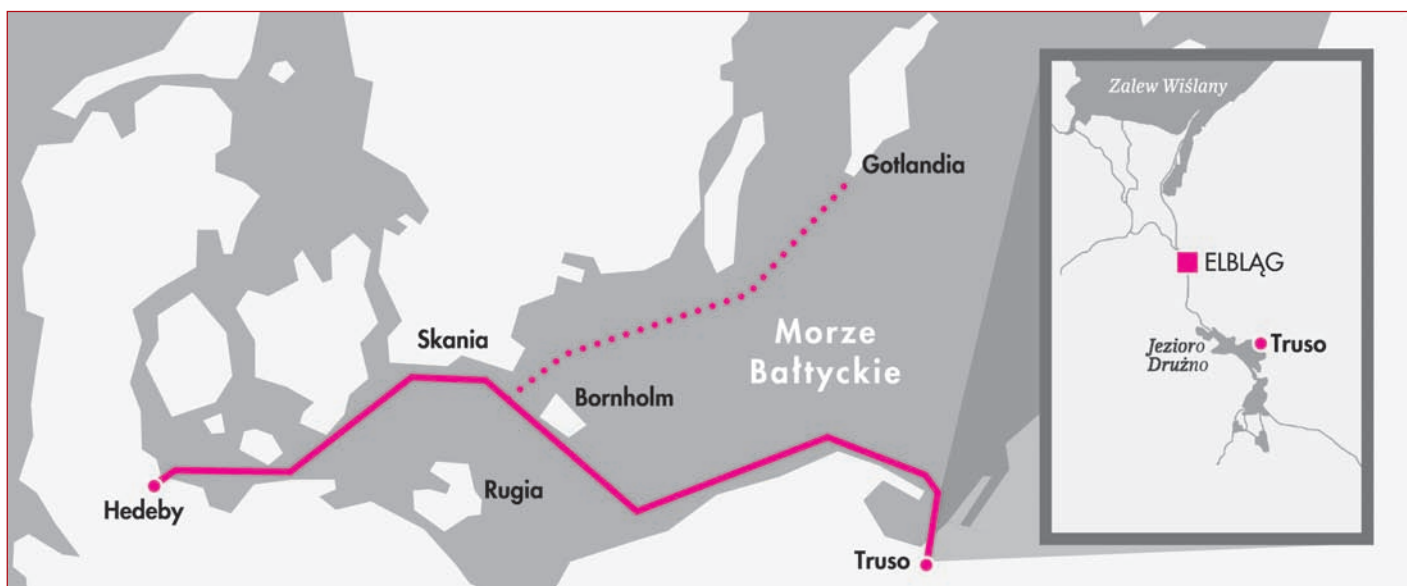
Mieszkańcy handlowali nie tylko swoimi wyrobami, pośredniczyli także w wymianie innych dóbr, m.in. futer, skór czy broni. Najcenniejszym byli jednak niewolnicy. Po nich to właśnie przybywali do osady Arabowie aż z Bagdadu, o czym świadczą, znalezione na terenie grodu, srebrne islamskie monety. W Truso odkryto także ponad 1000 ciężarków wa-

gowych. To, wydawałoby się niepozorne znalezisko spowodowało, że zaczęto inaczej patrzeć na ówczesny system handlowy. Okazało się, że był on bardziej skomplikowany niż to się dotychczas sądziło. Za towary bowiem płacono odważnikami, które przejęły wówczas rolę pieniędzy.

Wykopaliska prowadzone w Truso przekonują, że mieszkańcy osady uprawiali również ziemię i hodowali bydło. W grodzie znaleziono także dużo łyżew z kości oraz żelaznych raków do chodzenia po lodzie, które wbijano w kopyta końskie. W osadzie zidentyfikowano wiele ozdób o charakterze religijnym, również chrześcijańskim. Nie wiadomo jednak, czy w Truso była jakaś ważna świątynia któregoś z wikingów bogów.

Nie jest też jasne, kto rządził podobną do Truso grodem. Być może Truso było rodzajem, jak byśmy dzisiaj powiedzieli, wolnego miasta - samodzielnej jednostki posiadającej swojego władcę i drużynę do obrony. Trudno to jednak stwierdzić z całą pewnością. Truso kryje w sobie jeszcze wiele tajemnic, które czekają na rozwikłanie. Nie da się tego zrobić bez podjęcia kolejnych badań archeologicznych.

- Romantyczna legenda głosi, że Truso zostało w końcu spalone przez piratów i już więcej nie podniosło się po tym napadzie - mówi dr Jagodziński. - Ale prawda jest chyba znacznie bardziej prozaiczna. Truso zniknęło z kart historii wraz ze zniknięciem Wikingów. To zresztą jeszcze jeden dowód, że to właśnie oni byli jego mieszkańcami. Po upadku grodu jego funkcje przejął Gdańsk.



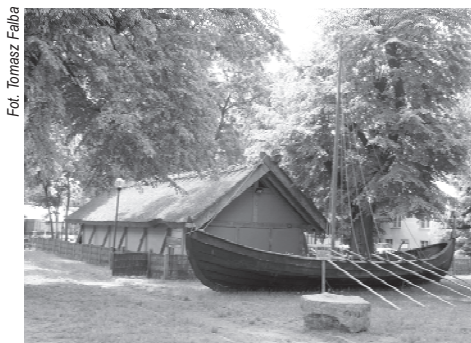
Trasa podróży Wulfstana.

Ilustr. IngeBitt

Osada nie tylko z przeszłością

Z historią Truso zapoznać się można na wystawie w Muzeum Archeologiczno-Historycznym w Elblągu, znajdującym się nieopodal rzeki Elbląg, którą podążać musieli do grodu wczesnośredniowieczni żeglarze. Na ekspozycji podziwiać można tysiące znalezionych na terenie osady eksponatów. Ozdobą wystawy jest makieta Truso pokazująca nie tylko jak ono wyglądało, ale także pozwalająca wyobrazić sobie jak duży to był ośrodek.

Ale wystawa to nie koniec elbląskich atrakcji związanych z Truso. Obok muzeum



Replika domostwa z Truso i łodzi św. Wojciecha.

zrekonstruowano chatę, identyczną do tych, które przed wiekami stały w grodzie. Po wejściu do środka można się na własne oczy przekonać jak wyglądało życie mieszkańców dawnego portu. Chata zbudowana została przez ekipę doświadczonych rekonstruktorów z innej sławnej osady – Biskupina. Pokazuje jak żyli Wikingowie z Truso, odbywają się w niej także różnego rodzaju warsztaty rękodzielnicze.

Obok budynku postawiono replikę łodzi św. Wojciecha. Jednostka jest dziełem znanego szkutnika z Półwyspu Helskiego Aleksandra Celarka. Została zbudowana z okazji obchodów tysiąclecia Gdańska. Ale zagrała także w filmie Jerzego Hoffmana „Ogniem i mieczem”. *Sanctus Adalbertus*, bo takie miano nosi łódź, wiąże się z dziejami Truso. Choć nie zostało to ostatecznie udowodnione, istnieją hipotezy wskazujące, że św. Wojciech przebywał w grodzie podczas swojej misji chrystianizacyjnej, którą prowadził wśród Prusów. Według tradycji biskup zginął z ich rąk w kwietniu 997 roku na południe od Jeziora Drużno.

Chata stojąca przed Muzeum Archeologiczno-Historycznym to przedsmak tego jak powinna wyglądać prezentacja Truso. Doskonale zdają sobie z tego sprawę władze Elbląga, które rozpoczęły już realiza-



Tak mieszkano w Truso.

cję projektu mającego na celu budowę repliki wczesnośredniowiecznego grodu w ramach rewitalizacji centrum miasta na tzw. Wyspie Spichrzów przy rzece Elbląg.

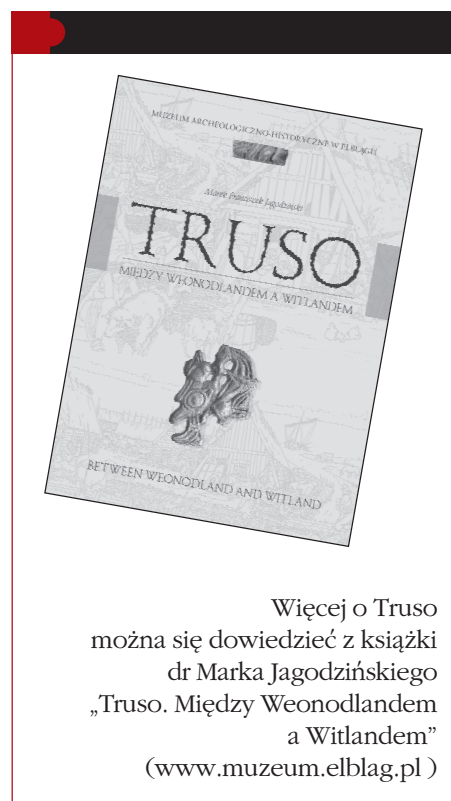
Trwają przygotowania do ogłoszenia pierwszych przetargów na roboty budowlane. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, za dwa lata, kosztem 4 milionów złotych pochodzących w większości z unijnej kasy, Elbląg wzbogaci się o nową, wielką atrakcję turystyczną. W odtworzonym fragmencie osady będzie wał obronny, znajdzie się też miejsce na różnego rodzaju warsztaty rzemiosła rękodzielniczego i narbrzeże do cumowania łodzi.

Dr Jagodziński podsuwa jeszcze jeden pomysł, który jego zdaniem doskonale uzupełniałby ofertę Elbląga. Chciałby, aby w sąsiedztwie prawdziwego Truso, powstał jeszcze rodzaj skansenu podobnego do tego, jaki istnieje w Biskupinie. Odkrywca stoi na czele Stowarzyszenia Miłośników Truso, grupy ludzi zafascynowanych dziejami grodu. Organizacja dysponuje terenem, na którym może powstać skansen i szuka pieniędzy na realizację projektu.

Pieniądze powinny się znaleźć jak najszybciej. Jak przekonuje archeolog, na inwestycji zarobi cały region, choćby poprzez stworzenie nowych miejsc pracy. Ale nie tylko o to chodzi. Trwa bowiem proceder rozgrabiania Truso. Miejsce dawnej osady to wymarzony wprost teren dla złodziei z wykrywaczami metalu. Nie wiadomo ile bezcennych eksponatów znalazło się w ich rękach.

- Dla wielu z nich pokusa posiadania przedmiotu sprzed tysiąca lat jest nie do odparcia - mówi archeolog. - Przyjeżdżają do Truso z całej Europy. Parę lat temu kolega ze Szwecji zaalarmował mnie, że otrzymał list od pewnego Francuza zawierający opis brązowego okucia krzesiwa, które zostało wykopane z Truso. Niestety, pomimo prób, zabytku nie udało się odzyskać.

Tomasz Falba



Więcej o Truso można się dowiedzieć z książki dr Marka Jagodzińskiego „Truso. Między Weonodlandem a Witlandem” (www.muzeum.elblag.pl)

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Lipiec 2001 r.

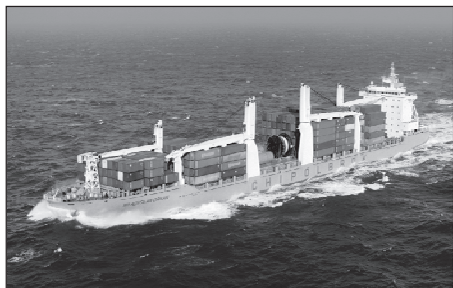
6 - Rejsy pasażerskie między portami polskimi i skandynawskimi rozpoczął nowy nabytek Żeglugi Gdańskiej - szybki katamaran *Baltic Spirit*.

11 - Na Spicbergen zawinął z ładunkiem węgla masowiec *Solidarność* - największy statek, jaki dotarł do tej wyspy. Drugim, który w tym samym miesiącu przywiózł tam węgiel, był również polski masowiec *Armia Krajowa*.



13 - Otwarto gdyński hotel „Nadmorski”, zbudowany w rekordowym tempie przez firmę „Mega” na miejscu słynnego, gdyńskiego lokalu gastronomicznego „Morskie Oko”, popularnie zwanego „bulajem”.

21 - Chipolbrok podpisał ze stocznia Shanghai Shipyard kontrakt na budowę czterech wielozadaniowych drobnicowców o nośności 30 tys. ton każdy, wyposażonych m.in. w dwa żurawie o udźwigu 320 ton, które pracując w tandemie mogą unieść ładunek o wadze 640 ton. W następnych latach ze względu na wyjątkową efektywność tych statków, zamówiono kolejnych sześć tego typu (na zdjęciu m/s *Władysław Orkan* – pierwszy z tej serii).



24 - PLO wygrały w londyńskim Sądzie Apelacyjnym odwołanie od wcześniejszego werdyktu Sądu Admiralicji, w wyniku czego armator MSC musiał zwrócić polskiemu armatorowi 6,5 mln USD za aresztowany

w 1999 r. na poczet długów spółki POL-Atlantic statek ro-ro *Tychy* (na zdjęciu).



W polskich stoczniach zwodowano 3 statki: kontenerowiec, ro-rowiec i holownik zaopatrzeniowy (*Normand Ivan* - pierwszy z typu B834).

20 lat temu

Lipiec 1991 r.

1 - Rada Pracownicza Morskiego Portu Handlowego Gdynia, zdominowana przez związkowców, stosunkiem głosów 9 do 7 zawiesiła w pełnieniu funkcji dyrektora naczelnego Eugeniusz Stencła za próbę komercjalizacji przedsiębiorstwa, inspirowaną i popieraną przez ministrów: transportu i gospodarki morskiej Ewarysta Wali-górskiego i ministra przekształceń własnościowych Janusza Lewandowskiego.

5 - Do Gdyni przybył z wizytą belgijski trałowiec *Bovesse*.

11 - Pojazdowiec *Dębica* wszedł w czarter US Military and Sealift Command, w związku z działalnością wojsk sprzymierzonych w Zatoce Perskiej.

15 - W gdyńskiej stoczni zakończono budowę trawlera *Dorada*, pierwszego z serii B675, budowanego dla świnoujskiej „Odry”. Statek nie został odebrany przez armatora z powodu trudności finansowych i trzy lata później sprzedano go armatorowi z Nowej Zelandii. Po krótkiej karierze rybackiej został przebudowany na okręt ochrony rybołówstwa i w styczniu 1998 r. rozpoczął służbę w czarterze falklandzkich władz.

15 - Przy dźwiękach „Marszu Radetzkiego” króla walców Johanna Straussa otwarto w Gdyni nową siedzibę Chińsko-Polskie-

go Towarzystwa Okrętowego SA Chipolbrok, zbudowaną przez austriacką firmę ILBAN.



W polskich stoczniach zwodowano kontenerowiec dowozowy (*Europie Feeder* - pierwszy z typu B184), mały masowiec, trawler-przetwórnicy oraz okręt dozorowy.

30 lat temu

Lipiec 1981 r.

2 - W ramach Ligi Morskiej powołano Bractwo Okrętów Podwodnych na prawach okręgu. Pierwszym prezesem zarządu został dr Jerzy Wnorowski.



24 - Do Leningradu przybył z oficjalną wizytą zespół polskich okrętów: niszczyciel rakietowy *Warszawa* i okręt desantowy *Janów*.

25 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy drobnicowiec serii B349 - *Cartagena De Indias*.

30 - Sejm uchwalił ustawę o utworzeniu Urzędu Gospodarki Morskiej. Pierwszym ministrem-kierownikiem UGM został Stanisław Bejger, dyrektor naczelny PLO w latach 1966-1976.



W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, statek ro-ro oraz prom pasażersko-samochodowy.

40 lat temu

Lipiec 1971 r.

5 - W rejsy szkolne wyruszyły okręty Polskiej Marynarki Wojennej: *Iskra* do

Bałtyjska i Stralsundu, a *Gryf*- do Murmańska.

15 - Okręt hydrograficzny *Kopernik* wyszedł z Gdyni w rejs na Morze Czarne.

20 - Armator z Hongkongu odebrał w gdynńskiej Stoczni im. Komuny Paryskiej prototypowy masowiec *Sab Kim*, typu B533.

W polskich stoczniach zwodowano 4 drobnicowce (w tym *Ciudad De Manta* - pierwszy z typu B434), 2 masowce, holownik zalewowy (*Jasio* - pierwszy z typu HZ-1) oraz 2 okręty hydrograficzne.

50 lat temu

Lipiec 1961 r.

3 - Do Gdyni przybyły z wizytą brytyjskie fregaty *Puma* i *Blackwood*.

9 - Do Gdyni z wizytą przybyły francuskie niszczyciele *Chateaufrenault*, *Casabianca* i *Du Chayla*.



15 - W Stoczni Północnej rozpoczęto obróbkę blach dla pierwszego okrętu desantowego projektu 770D. Tego samego dnia podniesiono porządek ZHP na szkunerze szkolnym *Zawisza Czarny*, który trzy dni później wyszedł w pierwszy rejs, do Helsinek i Leningradu.

20 - Na pokładzie statku pasażerskiego *Batory* rozpoczęto kręcenie ujęć do filmu „Pasażerka”. Tego samego dnia do Gdyni z wizytą przybył zespół okrętów NRD (eskortowiec *Friedrich Engels* i 3 trałowce), a w Poznaniu dokonano odbioru technicznego pierwszego silnika okrętowego konstrukcji polskiej (o mocy 5000 KM dla statku *Jan Żiżka*).

23 - Na redzie Sopotu stanął brytyjski statek wycieczkowy *Caronia*. Chętni (475 pasażerów) przewiezieni zostali na brzeg motorówkami i udali się na zwiedzanie Trójmiasta.

26 - W Gdańsku rozpoczęto pierwszy w historii przeładunek siarki eksportowej.

W polskich stoczniach zwodowano 2 drobnicowce (w tym *Domeyko* - pierwszy

z typu B516), zbiornikowiec, trawler rurowy oraz statek pasażerski żegluga przybrzeżnej (*Lilla Weneda* - pierwszy z typu SZ-600).

PMH przejęła statek typu „Liberty” *Huta Ferrum*, zakupiony w ramach akcji antyczarterowej.

60 lat temu

Lipiec 1951 r.

10 - Podniesiono banderę na okręcie szkolnym Marynarki Wojennej przebudowanym z frachtowca *Opole*. Okręt nazwano *Zetempowiec*.

15 - Podniesiono polską banderę na niewielkim statku *Nysa* - pierwszym z serii B51 i pierwszym drobnicowcem zbudowanym całkowicie w Polsce. Niestety, w historii Polskiej Marynarki Handlowej zapisał się tragicznie, ginąc z całą załogą bez wieści podczas sztormu w styczniu 1965 r.

18 - Przekazano do eksploatacji PPD „Dalmor” - pierwszy trawler typu B10, nazwany *Radunia*.



W polskich stoczniach zwodowano rudowęglowiec i lugrotrawler.

70 lat temu

Lipiec 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- postój w porcie: *Batory* (remont w Glasgow), *Kościuszko* (remonty w różnych portach, 1.07 przekazany z PMW do GAL), *Kroman* (remont w Jarrow), *Lublin* (remont w Liverpool), *Puck* (remont w Manchester), *Sobieski* (w Kapsztadzie), *Stalowa Wola* (remont w Manchester), *Wisła* (porty brytyjskie, po konwoju), *Zagłoba* (po konwoju, w Liverpool);
- konwoje na wodach brytyjskich i na trasie islandzkiej: *Bug*, *Chorzów*, *Częstochowa*, *Garlandstone*, *Hel*, *Katowice*, *Kinross*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Lech*, *Lida*, *Lwów*, *Poznań*, *Wilno*;

- na wodach Afryki Zachodniej: *Lewant*, *Pułaski*;
- na wodach karaibskich: *Rozewie*, *Śląsk*;
- rejsy ewakuacyjne na M. Śródziemnym: *Warszawa*;
- konwoje z/do Kanady/USA: *Lechistan*, *Morska Wola*, *Modlin*, *Narocz*, *Wigry*;
- na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*.

Polska Marynarka Wojenna:

- postój w porcie: *Błyskawica* (remont i przebrojenie w Cowes), *S-3* (remont);
- eskorta na wodach brytyjskich i na trasie islandzkiej: *Burza*, *Garland*, *Krakowiak*, *Kujawiak*, *Piorun*;



- patrol: *Sokół* (w Zatoce Biskajskiej, 15.07 atak na niemiecki transportowiec, bez skutku), ścigacze *S-1* i *S-2* (w kanale La Manche).

80 lat temu

Lipiec 1931 r.

8 - Żegluga Polska podpisała z duńską stocznia w Nakskov kontrakt na budowę dwóch drobnicowców - *Cieszyn* i *Śląsk*.



25 - Podczas rejsu wycieczkowego za krąg polarny statek pasażerski *Polonia* jako pierwszy polski statek okrążył Przylądek Północny (Nordkap).

90 lat temu

Lipiec 1921 r.

30 - Do służby w charakterze okrętu strażniczego wcielono motorówkę *Mysłiwy*, dawny ścigacz o.p. typu ML.

Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Po całorocznym trudzie pracy

Jak w II Rzeczypospolitej spędzało się czas nad wodą? Sporo na ten temat dowiemy się z przedwojennych wydań „Morza”.

Publicyści miesięcznika propagowali aktywny wypoczynek i zachęcali do niego, utyskując na fakt, iż większość turystów woli podziwiać morze leżąc na plaży. W artykule „Turystyka morska” z października 1928 roku, Zdzisław Andrzejewski tak podsumowuje ówczesny sezon z perspektywy Gdyni: (...) *Dziś, gdy Gdynia port polski rozmachem swego rozwoju zwraca na siebie oczy całego świata, gdy jest on jedną z naszych najpiękniejszych trosk i radości, gdy o morzu mówi się wszędzie i przy każdej sposobności – ten, bodaj najciekawszy i najmiłszy rodzaj turystyki nie budzi wśród społeczeństwa zapału, jakiego należało się spodziewać.*

Dwa miesiące: lipiec i sierpień, gromadzą się wprawdzie na wybrzeżu kil-

Rzecz o wyższości Bałtyku nad Adriatykiem – nr 2-3 z 1930 r.

ka tysięcy kuracjuszków, podziwiających zatokę, wschody i zachody słońca nad morze, lecz nieznajdujących w sobie zainteresowania i chęci bliższego zapoznania się z tem morzem.

Znikoma ilość yachtów, uwijających się między Gdynią, Gdańskiem a Helem i zupełny prawie brak zbiorowych, choćby kilkugodzinnych, wypadów w morze, świadczy jak mało jeszcze wśród nas jest rozwinięte poczucie przestrzeni wodnych. Słyszysz się tu i ówdzie, że podróże morskie wymagają pewnego przygotowania, a nawet poświęcenia – odstrasza chorooba morska. Zapewnie, że człowiek pływający częściej znosi łatwiej podróż morzem i mniej przykro odczuwa „kołysanie”, lecz jeśli wszystkie nasze nadzieje, pokładane w morzu, mają się spełnić, to morze musi mieć „swoich ludzi”. (...)

O tym, że lato to nie tylko wypoczynek nad Bałtykiem, przekonywał artykuł z numeru marcowo-kwietniowego 1929 roku, sławiący piękno tzw. Jaru Dniestrowego (wówczas leżący w Polsce, obecnie należący do Ukrainy): (...) *Dopiero w ostatnich latach, od kiedy Zaleszczyki zaczęły ściągać w sezonie letnim coraz liczniejsze rzesze gości z zachodnich stron Polski, słyszysz się częściej o Dniestrze, jako o pięknej rzece. Dłuższe przebywanie w łodzi, jak również częste wycieczki piesze wzdłuż brzegów dają uczestnikom wycieczki najlepszą sposobność do poznawania piękna jaru dniestrowego, jego zabytków prehistorycznych i historycznych. (...)*

Najbardziej uroczą część jaru rozciąga się od Niżniowa poza Uścieczko. Na całej tej przestrzeni parów dniestrowy miejscami wysoki na sto kilkadziesiąt me-

trów, ma ogromne łuki i zakręty. W ten sposób powstają większe i mniejsze półwyspy i zatoki, nader malownicze. (...)

W pobliżu wsi Monaster, gdzie Dniestr zatacza 28 km. półkole, znajduje się jedna z najpiękniejszych grot. Jest ona może najmniej dostępna. Jest to jakgdyby nisza, wykuta w stromej ścianie. Całe wnętrze wyściela zielony mech, jakby aksamitny. Z różowawej martwicy, obficie tu nagromadzonej, a zwanej w okolicy dzikim kamieniem, wyrabiają włościanie piękne przedmioty ozdobne. Tuż za grota rozpoczyna się najpiękniejsza część dniestrowego jaru. Rzeka płynie tu majestatycznie wśród wysokich i pionowych brzegów, jakgdyby wśród gór zalesionych i obszytych najbujniejszą roślinnością. Czarują one wycieczkowiczów swoim osamotnieniem i ciszą, którą tylko szum fal przerywa. Tu i ówdzie krążą czaple ponad wodami, lub orły zawisną wysoko ponad jarem. Z pastwisk, położonych na górze wzdłuż krańców jaru, dochodzi często odgłos fu-jarki. (...)

Urok jaru dniestrowego jest tak wielki, że kto raz był w tych stronach, to ich nigdy nie zapomni.

Letnie wyczasy

Wracamy nad Wybrzeże, artykuł „Dziesięciolecie polskich uzdrowisk nadmorskich” z numeru 2-3 z 1930 roku opisuje, nieco przewrotnie, wyższość Bałtyku nad Adriatykiem: (...) *Ostatni zjazd balneologiczny lekarzy polskich stwierdził, że nasze morze posiada ogromne znaczenie lecznicze i że należałoby położyć większy nacisk na prawidłową rozbudowę sanatoriów, pensjonatów, celem skierowania większej ilości kuracjuszków, wymagających wypoczynku i kuracji w idealnie do tego nadających się warunkach morskiego powietrza naszego Po-*



morza, Wszelkie narzekania na częste wiatry i pewną surowość tych kąpielisk w porównaniu z Adriatykiem powinny nas sprowadzić wreszcie do jednolitego poglądu, że właśnie takie powietrze nas bartuje, przysposabia do zniesienia okresu zimy w miastach bardziej, aniżeli wydelikacenie organizmu w południowych warunkach atmosferycznych. (...)

W numerze marcowym z 1931 roku możemy przeczytać o tym, jak zbudować sobie... tratwę. Tadeusz Kutz tak zachwalał spędzone na niej chwile: W roku 1928 i 1929 odbyłem z dwoma towarzyszami trzy wycieczki tratwą własnej konstrukcji. Pierwszą wycieczkę rozpoczęliśmy w Czorszynie, przepłynęliśmy Dunajec i Wisłę aż do Torunia. (...) Z wycieczek tych przywieźliśmy pewne doświadczenie w dziedzinie sztuki flisackiej i tyle wspomnień i wrażeń, że radzimy każdemu, komu nie jest obojętne piękno ziemi, i wód naszych, kto pragnie spędzić przyjemne wywczasy letnie - aby poszedł w nasze ślady i przeżył parę tygodni życiem flisackim.

Wycieczka tratwą daje ogromne korzyści, zarówno pod względem intelektualnym, jak i zdrowotnym. Płynąc tratwą, zaznajamiamy się przede wszystkim z topografią wód, krajobrazem naszym, możemy zwiedzać różne osobliwości przyrodnicze i zabytki historyczne, tak gęsto rozsiane nad polskimi rzekami. O zdrowotnych i sportowych walorach takiej wycieczki nie trzeba wiele mówić: długie przebywanie na wodzie, ciężka praca przy sterach dadzą hart i odporność, rozwiną mięśnie. A niebezpieczeństwa, którym często spojrzysz w oczy flisak w czasie swej peregrinacji, wyrobią odwagę, zimną krew i zaradność. (...)

Budowa tratwy nie nastęrcza trudności i bynajmniej nie wymaga znajomości sztuki ciesielskiej. (...) Po czym następowały praktyczno-techniczne porady, jak samemu sporządzić ową tratwę.

Nawet w listopadzie nie sposób było zapomnieć o letnich wywczasach. Numer „Morza” z 1932 roku z tego właśnie miesiąca, przynosi wspomnienie jednego z uczestników lipcowego kursu żeglarskiego w Trokach na Wileńszczyźnie, zorganizowanego przez Ligę Morską i Kolonialną: (...) W celu zdobycia sztuki żeglarskiej zjechało się ze wszystkich stron kraju około 80 uczestników. (...) Pod fachowym kierownictwem „starych wilków” młodzieńcy żeglarze nabywali uprawy w poskramianiu żywiołów, jakimi są wiatr

i woda, lecz nie wiele mieli z tem kłopotu, gdyż były one w tym roku wyjątkowo łagodne i prócz dwóch większych sztormów panowała piękna pogoda. Niekjednokrotnie trzeba było uciekać się do pomocy wiosel, a to żeglarzowi humoru nie poprawia! Jednak pomimo stosunkowo niedużej ilości dni wietrznych, każdy z uczestników w dostatecznym stopniu posiadał sztukę żeglowania, dowodem czego była wielka ilość wydanych zaświadczeń o zdobyciu tytułu samodzielnie żeglarza. (...)

Artykuł Jana Fischera z lutego 1933 roku przekonywał po raz kolejny społeczeństwo do aktywniejszego wypoczynku: (...) Żaden inny sport nie jest tak zdrowy, hartujący ciało, a nade wszystko duszę, jak żeglarstwo. Tu na morzu, na niewielkiej łodzi, w przczystym powietrzu i w słońcu, zdala od zbiegowiska ludzkiego, napełniamy piersi czystym powietrzem, uczymy się ufać we własne siły, polegać tylko na sobie samych, zadawałnic się małym, obserwować przyrodę, nie tylko walczyć z chwilowemi trudnościami, ale przewidywać przyszłość, by uniknąć niebezpieczeństw, któryby nam grozić mogły.

Ukazanie się polskiej łodzi sportowej, zwanej „yachtem”, w portach zagranicznych jest także ogromnie ważnym środkiem dla naszej propagandy. (...) Ukazanie się polskiego yachtu gromadzi zawsze na wybrzeżu tłumy ciekawskich. Doskonały wygląd łodzi, jak i załogi, sprawne manewry, i godne wystąpienie przekonywa ich, że morze cenimy i kochamy, nie tylko na plaży, nie tylko spoglądając na nie z brzegu. (...)

Żeglarstwo amatorskie rozwija się u nas, ale powoli. Przeszkodą są pewne przesady, których usunięcie jest rzeczą pilną. Utarło się u nas, w społeczeństwie od wieków odsuniętym od morza i spraw jego, że yachting jest przyjemnością drogą, niebezpieczną i trudną, wymagającą lat nauki i doświadczenia. Tymczasem tak nie jest. (...)

Łódź żaglowa, dająca pomieszczenie na wygodnych łózkach w kajucie czterem osobom, kupiona w dobrym stanie, ale okazjnie z drugiej ręki, kosztuje obecnie około 6.000 złotych. Łódź ta nie traci na wartości tak, jak samochód przez kilka lat używany. (...)

Rywalizacji Bałtyk-Adriatyk ciąg dalszy. Wakacyjny numer „Morza” z 1932 r. przynosi materiał o popularności wśród części naszych rodaków wyjazdów nad Morze Adriatyckie: (...) Polacy pokochali



Sierpień 1936 roku - wrażenia z obozu Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Jardan (Adriatyk – red.) całem sercem. Choć mają swój Bałtyk, wyjeżdżają nad jego piaszczyste wybrzeża każdego lata i tam przepędzając czas na wypoczynku, rozbudowują w iście amerykańskim tempie własny port Gdynię i flotę, wywożą i przywożą przezeń wszelki produkt z szerokiego świata, to jednak nie obce im są losy bratniego morza jugosłowiańskiego. (...)

Ostatnie takie lato...

Morze, rzeki... Czas na jeziora. Artykuł z maja 1934 „Z krainy jezior”: (...) Polskie jeziora! Drzemały sobie przez wieki, prawie nieznanie Polsce! Interesował się niemi rybak, handlarz rybami, zresztą uprawiający zwykle rabunkową gospodarkę rybną, interesował się osiadły nad ich brzegami rolnik, leśnik - ale nieomal nigdy tych jezior nie pruły łodzi sportowe, czy turystyczne żaglówki, kajaki! Dopiero od niedawna te nasze wewnętrzne „morza” coraz bardziej przyciągają ku sobie sportowców.

Znane są turystom jeziora suwalskie i augustowskie, ale nieomal zupełnie obce są jeziora wileńskie i poleskie. (...)

To też każdy kto zawita tutaj, chętnie powraca, a niechętnie wyjeżdża, odkładając jak najdalej w czasie termin zerwania z tym zakątkiem Polski. Bo przecież latem cudne jezioro, wycieczki wodą, gdzie obok zdawałoby się, bezkresnej przestrzeni Drywiat, mamy na sąsiednich jeziorach wysokie ostrowy, dość wielkie, by na nich wsie się znajdo-

CZY URLOP SPĘDZIĆ NAD MORZEM?

Wielu z nas, czytelników „Morza”, nie może się doczekać wakacji. W tym czasie, kiedy w naszym kraju trwa sezon letni, w wielu miejscach nad morzem, w tym w naszym regionie, trwa już sezon letni. W tym czasie, kiedy w naszym kraju trwa sezon letni, w wielu miejscach nad morzem, w tym w naszym regionie, trwa już sezon letni. W tym czasie, kiedy w naszym kraju trwa sezon letni, w wielu miejscach nad morzem, w tym w naszym regionie, trwa już sezon letni.

dopóki nie będzie przerwy pomiędzy komendą a jej wykonaniem. Oto już jeden z jachtów, białoskrzydły „Swarożyc”, duży dwumasztowiec, wypływa z portu, mając na pokładzie wytrawnych, wyszkolonych już dawniej żeglarzy. (...)

Tytuł z lipcowego numeru „Morza” z 1937 roku - „Lato na wodzie i w słońcu” mówi sam za siebie: *Stare to i dawne czasy, kiedy matki nasze, chadzając w długich do ziemi sukniach, zdybawszy nas, gdyśmy cichcem z domu się wymykali, lamentowały że to „licho, Bóg wie, jakie - do wody nas ciągnie” i że „w ogóle, skaranie boskie z tymi dziećmi”.* Dziś, jakże zmieniły się czasy. Suknie matczyne, według nieuznającej wieku mody, stały się o wiele krótsze, i woda przestała być postrachem. (...) Dziś woda i słońce to - zdrowie i radość. (...) Młodzież czeka z utęsknieniem na dni, znojne dobrowolnym trudem letnich wyczasów.

całe odcinki dla celów wypoczynkowych zupełnie nie wykorzystane, zwłaszcza nad otwartym Bałtykiem, gdzie jak wiadomo plaża jest najpiękniejsza. Są osiedla, o które olbrzymia fala letnicza, napływająca rokrocznie z głębi kraju na Wybrzeże, zawadza tylko częściowo, pomimo że warunki mają jak najlepsze.

Do grona kąpielisk przybywa w roku bieżącym sama stolica kaszubskiego brzegu, stary gród pomorski Puck. W wyniku pogłębienia basenu i kanału portowego w płytkich wodach zatoki powstała piękna plaża, usypana z piasku, którą ryby dobyto z dna morza. Pobyt tutaj byłby wskazany dla ludzi, nie lubiących rezygnować z betonowych chodników, z kina i kanalizacji. (...)

Nawiasem zaznaczyć jednak lojalnie wypada, że pobyt nad morzem, zwłaszcza nad Bałtykiem otwartym, nie jest polecony dla dzieci najmłodszych, urodzonych w głębi kraju. Według opinii sumiennych specjalistów dzieci do lat 6-ciu powinny naszego Wybrzeża raczej unikać z wyjątkiem jednego tylko wypadku: schorzenia migdałów, na które klimat morski ma dobry wpływ leczniczy. (...)

Morze na kilka kilometrów od brzegu jest gładkie niby szklana, szafirowa tafla. Zniknęły białe rzesze opalonych na brzuch golasów. Jest cicho, spokojnie... Tylko gdzieś w bielutkim, sykim piasku fikają kozły dzieci rybaków piszcząc z wielkiej uciechy i grzejąc w upalnym słońcu swoje chude ciała, osobliwie białe dla oczu przyzwyczajonych do opalonych aktów, które latem zalegały plażę. Od czasu do czasu przesywa powietrze jękiący krzyk mewy, białym, chwiejnym zygzakiem maczącej przezrystą kopułę niebieską. Tylko morze szemrze ospale; mruży swój pacierz nieustanny, Stwórco na chwałę...

Rozpoczęła się niezwykle piękne lato. Ostatnie przed wybuchem II wojny światowej...

Opr. Czesław Romanowski



Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Korzystałem z bibliografii numerów „Morza” opracowanej przez Andrzeja Koteckiego. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: <http://www.magemar.com.pl/>

Czy urlop spędzić nad morzem? - zastanawiano się w czerwcu 1939 r.

wały, niejednokrotnie sprowadzane ruiny zamków czy starych monasterów, a przytem prawie północny błękit morza, stal wody, a latem przebłysk „białych nocy” - długo trwający, subtelny półmrok - jeszcze nie drażniący poezja letniej nocy północnej, ale już nie granatowa ciemność nocy południa. (...)

Ciekawe obserwacje socjologiczne znajdziemy w artykule z sierpnia 1936 roku, „Od Helu do Jastarni” - o wrażeniach z obozu Ligi Morskiej i Kolonialnej: (...) W mig, umęczeni długą podróżą z dalekich stron Polski, zrzucali z siebie krepujący strój miejski, by w kostjumach kąpielowych, płaszczach i pidżamach odechnąć lasem, słońcem i zapachem morza.

Jakaś pani w rogowych okularach i czerwonej pidżamie (jak się później okazało - magister praw) usiłowała chodzić na rękach, co, niestety, kończyło się zazwyczaj upadkiem na plecy. (...) Przyroda czyni czasem z dorosłych ludzi prawie dzieci.

I to jest właśnie najbardziej istotne. Tego nie dadzą drogie pensjonaty, ani duszne izby kaszubskie. Żeby nauczyć się młodej radości, której każdemu brak - by odzyskać uerwę, trzeba poznać życie obozowe, gdzie tętni bezstroska wesołość. Nasłucha się nią szybko, jak solą morską. (...)

Właśnie w porcie stoją jachty, przycumowane do lśniących boj, a na pokładach roi się tłum białych drelichów. To nowicjusze uczą się manewrować statkiem, narazie na kotwicy, dopóki nie pojmą znaczenia terminów żeglarskich,

Tak dzieje się nad każdym większym jeziorem, które poddaje łaskawie swe wody spalonym ramionom, rozgarniającym je niekiedy jeszcze w nieudolnym pływaniu, z „odbijanką” o dno, to znów tnących we wspaniałym kraulu. Fale podpływają pod burty kajaków, żaglówek, prowadzonych rękami czternastolatków, którzy bez trwogi przemierzają je od brzegu do brzegu, na skrzydłach żagli, niesionych ciągami ciepłych podmuchów. (...)

Materiał z czerwca 1938 roku zapowiada i oczywiście zachwala, rychły czas bezstroskiego wypoczynku: (...) Po całorocznym wyczerpującym trudzie pracy, w ciasnych murach miast, w dusznych izbach biur, warsztatów i fabryk - pierś chce odetchnąć pełnym, głębokim oddechem, wzrok chce pomknąć swobodnie w dal bez zapór, bez barykad i krat, bez szarżyny murów i stroskanych, przedwcześnie postarzałych twarzy - wtedy, jakoś bezwiednie, niepokojąco i urokliwie wypływa na usta słowo - morze... Tak - morze! (...)

Wystarczy jeszcze tylko trochę wysiłku, trochę nieskomplikowanych formalności, trochę zapobiegliwie oszczędzonych pieniędzy i oto któregoś dnia poczujemy pęd pociągu, a rytm jego kół radośnie wystukiwać będzie: nad morze! nad morze! nad - mo - rze!!!

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

Rok później znajdziemy w „Morzu” podobny artykuł: „Czy urlop spędzić nad morzem? (...)

Z Ewą Ostrowską,
wieloletnią asystentką
Karola Olgerda
Borchardta, wydawcą
jego książek, rozmawia
Tomasz Falba

Kobiety Borchardta

Ewa Ostrowska.



Maria Frontczakówna.

- Przeczytała pani najnowszą książkę wydawnictwa słowo/obraz terytoria „Kapitana Borchardta Listy do Kasi”?

- Oczywiście.

- Pierwsze wrażenie?

- Książka zawiera listy, jakie Borchardt pisał do tytułowej „Kasi”, a właściwie Marii Frontczakówny, potem Wysłouch. Ich lektura potwierdza to, co było mi wiadomo na temat łączącego ich związku. Borchardt ją kochał.

- Znała pani te listy wcześniej?

- Nie. Pozostawały w gestii rodziny. Znałam listy, które Borchardt otrzymywał od Frontczakówny. Część z nich zachowała się do dzisiaj.

- Listy opublikowane w książce na pewno napisane zostały ręką Borchardta?

- Bez wątplenia.

- Możemy mówić o pewnym nowum jeśli chodzi o znajomość biografii kapitana?

- Myślę że tak. Choćby dlatego, że książka zawiera jego listy z lat trzydziestych. To cenne rękopisy. Niewiele się zachowało do naszych czasów, bo większość Borchardt stracił w czasie zatonięcia *Piłsudskiego*. To może zainteresować specjalistów. Dla czytelników, szczególnie miłośników jego talentu pisarskiego, publikacja może być ciekawa z innego powodu. Kapitan Borchardt był bardzo oszczędny jeśli chodzi o dzielenie się informacjami ze swojego życia prywatnego, szczególnie jeśli chodziło o relacje

z kobietami. W swoich książkach prawie w ogóle o tym nie wspomina. Wyjątek stanowi właśnie „Kasia”, o której pisze w „Krażowniku spod Somosierry”. Przybliżenie tej znajomości na pewno może być intrygujące.

- W jakich okolicznościach kapitan Borchardt poznał Marię Frontczakównę?

- Podczas podróży na statku *Polonia* w 1932 roku po norweskich fiordach, na którym był oficerem pokładowym. Maria Frontczakówna odbywała ją razem z pięcioma koleżankami. Borchardt bardzo się do nich zbliżył.

- Czy nie za bardzo? Pikanterii tej znajomości dodaje bowiem fakt, że Borchardt był wówczas żonaty. Miał nawet córkę.

- Rzeczywiście, może to brzmieć sensacyjnie. Na pierwszy rzut oka ktoś mógłby pomyśleć, że mamy tu do czynienia z romansem żonatego mężczyzny z wolną kobietą. Ale to nie tak. Trzeba przede wszystkim wiedzieć, że Borchardt nie miał szczęścia do płci pięknej. Jego pierwsza miłość – do koleżanki z czasów szkolnych Hali Hermanówny – zakończyła się niczym. Z winy, dodajmy, Borchardta, bo nie potrafił jej wyznaczyć swojego uczucia. Po ukończeniu Szkoły Morskiej w Tczewie w 1928 roku przyszedł autor „Znaczy kapitana” ożenił się z Karoliną Iwaszkiewiczówną, rok później urodziła się im córka Danuta. Niestety, małżeństwo okazało się całkowicie nieudane. Wydaje się, że dzieliła ich zbyt wielka różnica charakterów. W końcu, tak wynika z tego co słyszałam od Borchardta, ona złamała przysięgę małżeńską. Wtedy zwrócił jej obrączkę i wypłynął w długi

rejs. Właśnie w takiej sytuacji poznał Marię Frontczakównę.

- Dlaczego po prostu nie rozwiódł się z żoną?

- W tamtym czasie nie było to takie łatwe jak dzisiaj. W każdym razie, kiedy Borchardt spotkał Frontczakównę, jego małżeństwo, choć formalnie nadal trwało, faktycznie już nie istniało. W swoim sumieniu uważał się on za człowieka wolnego. To istotna okoliczność, którą koniecznie trzeba brać pod uwagę czytając „Kapitana Borchardta listy do Kasi”.

- Ile lat miał Borchardt, a ile Maria Frontczakówna w chwili pierwszego spotkania?

- To łatwo obliczyć. Borchardt urodził się w 1905 roku. Ona zaś w 1902. Była zatem od niego starsza o trzy lata. Nie był to więc związek młodzieńczej, naiwnej dziewczyny ze starszym mężczyzną (szczególnie, że w chwili poznania ona miała 30 lat, a on 27), raczej związek doświadczonej kobiety stanu wolnego z mężczyzną po przejściach, który swoje małżeństwo uważał już za zakończone. Zresztą Borchardt nie ukrywał przed Frontczakówną, że ma żonę i dziecko.

- Kto zainicjował znajomość, bardziej ona czy on?

- Bardziej chyba on. Jak sam pisze w jednym z listów do niej, jawiła się mu się jako „jasna, czysta, prosta i mądra”. To, że zachwyił go taki właśnie zestaw cech, nie dziwi po poprzednich doświadczeniach z kobietami.

- Jaki był charakter ich znajomości?

- Borchardt niewątpliwie się zakochał. Nie był jednak w łatwej sytuacji. Formalnie był żonaty, miał córkę, a na dodatek

Maria Frontczakówna (pierwsza z prawej) na pokładzie *Polonii*.

nie był krezusem. Za swoją pracę na statku otrzymywał bardzo skromne, jak na ówczesne warunki, wynagrodzenie. A jeszcze lwią część poborów oddawał żonie na utrzymanie dziecka. Jak mi mówił, sobie zostawiał zaledwie tyle, aby starczyło na żyłetki i gazety. W swoim rozumieniu Borchardt nie był w stanie wiele zaoferować Frontczakównie. Zapewne to powstrzymywało go od wyznania jej swoich uczuć.

- A z jej strony jak to wyglądało?

- Sądząc po zachowaniu, traktowała Borchardta raczej jak przyjaciela niż potencjalnego męża. W każdym razie nie czekała na jego oświadczyń. Trzy lata po spotkaniu, w 1935 roku, wyszła za mąż za inżyniera Wiktora Wysłoucha. Została z nim do końca życia tworząc szczęśliwą rodzinę.

- Czyli nie było romansu?

- Oczywiście, że nie. To były inne czasy, klimat i obyczaje. Nie można naszych wyobrażeń przenosić o osiemdziesiąt lat wstecz. Borchardt był wychowany jeszcze według XIX-wiecznych wzorów zachowań. Wszystko wskazuje na to, że było to platoniczne uczucie. Pewnie wysyłał Frontczakównie jakieś sygnały, ale sytuacja w jakiej się znajdował nie pozwoliła mu na jawne wyznanie miłości. On ją po prostu adorował. I tyle. Nawet w tamtych realiach obyczajowych nie było w tym nic zdrożnego.

- Czy znajomość z Polonią rozwijała się także poza pokładem statku?

- Tak i co ciekawe uczestniczyła w tym także matka Borchardta. Razem poszli nawet do opery. To bardzo ważne. Borchardt całe życie był bowiem pod wiel-

kim wpływem matki. Ona zaakceptowała Marię Frontczakównę. Publiczne pokazywanie się z synem i jego przyjaciółką świadczy o tym dobitnie. Na pewno akceptacja matki pomogła mu w podjęciu decyzji co do oświadczyń.

- Borchardt zamierzał ożenić się z Marią Frontczakówną?

- Z tego co mi wiadomo tak. Pech jednak chciał, że kiedy w końcu pojechał do Warszawy, gdzie ona mieszkała, aby się jej oświadczyć, okazało się, że ona wyszła właśnie za mąż za innego. Z książki, o której rozmawiamy, dowiadujemy się, że odszedł smutny ze spuszczoną głową.

- Jak długo trwała ich znajomość?

- Korespondencja trwała aż do jej śmierci w 1984 roku, choć z dużą przerwą. Borchardt spotkał ją też przypadkowo w latach sześćdziesiątych. Właśnie po tym zamieścił w „Krażowniku spod Somosierry” opowiadanie „Trzy listy” poświęcone ich znajomości. Kore-

spondowali ze sobą, z różną częstotliwością, jak starzy, dobrzy znajomi wymieniając się informacjami na temat swojego aktualnego życia. Ciekawostką jest, że dziwnym zrządzeniem losu mąż Frontczakówny poznał w latach powojennych mieszkającą w Londynie żonę Borchardta.

- Po tym jak Borchardtowi nie udało się oświadczyć Marii Frontczakównie, już się nie ożenił?

- Nie. Ale po wojnie, gdzieś w latach pięćdziesiątych, był taki moment, że poznał kobietę o imieniu Wanda, z którą chciał się związać na stałe. Miał wtedy zamiar przeprowadzić formalnie rozwód. Ale dał sobie spokój. Na dodatek matka nie zgadzała się na ten związek, bo Wanda była dużo młodsza. Panie się nie polubiły i Borchardt wybrał matkę. W świetle prawa, do końca życia, pozostawał w związku małżeńskim z Karoliną. Na jego pogrzeb w 1986 roku przyjechała ona jako pełnoprawna wdowa.



Fot. z archiwum Ewy Ostrowskiej

Karol Olgierd Borchardt.

- Borchardt był maminsynkiem?

- W jakimś sensie tak. Do końca życia bardzo liczył się ze zdaniem swojej matki. Była najważniejszą kobietą jego życia. Wszystkie inne porównywał do matki i zwykle nie wytrzymywały tego porównania. Borchardt nigdy nie poukladał sobie życia jeśli chodzi o pleć piękną. W zamian oddawał się innym pasjom, m.in. pisarstwu. Jemu to na dobre nie wyszło, ale polskiej literaturze owszem.

- W książce „Kapitana Borchardta listy do Kasi” opublikowane zostały kopie jego korespondencji. Wynika

z niej, że Borchardt popełniał kosztowne błędy ortograficzne. Pisał np.: „żadką” zamiast „rzadką”. Był dyslektykiem?

- Rzeczywiście popełniał takie błędy, ale czy wynikały one z dysleksji trudno wyrokować. Z czasem było ich jednak coraz mniej. Opowiadał jak kiedyś w szkole napisał słowo „papierz” przez „rz”. Kiedy nauczyciel zapytał dlaczego, odpowiedział, że nie wie, ale chyba z większego szacunku.

- Wiele jeszcze tajemnic kryje życie Borchardta?

- Większość faktów znamy. Mało jednak wiemy np. o jego związku małżeńskim. Proszę zwrócić uwagę, że o Marii Frontczakównie Borchardt pisze w „Krażowniku spod Somosierry”. O żonie zaś nigdzie nie wspominał ani słowem. Ci którzy mogliby coś na ten temat powiedzieć już nie żyją...



„Kapitana Borchardta Listy do Kasi”.

Człowiek morza i pióra

Karol Olgierd Borchardt urodził się w 1905 roku. Jako 15-latek wziął na ochotnika udział w wojnie polsko-bolszewickiej. W 1928 roku ukończył Szkołę Morską w Tczewie. Służbę w Polskiej Marynarce Handlowej rozpoczął jako starszy marynarz na *Rewie* w Polsko-Brytyjskim Towarzystwie Okrętowym. W 1931 roku przeszedł do Linii Gdynia-Ameryka, gdzie był zatrudniony na stanowiskach od asystenta pokładowego do starszego oficera, kolejno na statkach: *Polonia*, *Pułaski*, *Piłsudski* i *Kościuszko*. W 1938 roku objął stanowisko starszego oficera na żaglowcu szkolnym *Dar Pomorza*. W czasie drugiej wojny światowej przeżył zatonięcie *Piłsudskiego* i *Chrobrego*. Za akcję ratowania załogi na *Chrobrym* otrzymał Krzyż Walecznych. Po wojnie wrócił do Polski. Władze komunistyczne zabroniły mu pływania. Zaczął więc pracę w szkolnictwie morskim. Po odwilży październikowej w 1956 roku zaczął też pisać. Najśłynniejsze jego książki to: „Znaczy kapitan”, „Krażownik spod Somosierry” i „Szaman Morski”. Stał się najpopularniejszym polskim marynistą. Zmarł w 1986 roku. Ewa Ostrowska była jego asystentką od 1978 roku. Po jego śmierci zajęła się wydawaniem jego książek i utrwalaniem pamięci o nim. Jest najlepszym znawcą życia i twórczości kapitana. Książka „Kapitana Borchardta listy do Kasi” (www.terytoria.com.pl) to publikacja ukazująca nieznaną dotąd korespondencję Borchardta z Marią Frontczakówną, przypadkowo poznaną na statku kobietą.



Kapitanowie honorowi

Z kpt. Andrzejem Soysalem o jego najnowszej książce...

- „Kapitanowie oceanicznych szlaków”. Taki tytuł nosi pańska najnowsza książka. O wszystkich panie opowie, jaki zatem jest klucz i o kim będzie ta historia?

- Szkołę morską skończyłem dość dawno i z wieloma kapitanami pływałem. Z wieloma, którzy przed wojną i w czasie wojny odgrywali dużą rolę. Wiele też było opowieści na mostku... Nie wszystkich, o których piszę, spotkałem, nie wszyscy wrócili do Polski.

Zygmunt Deyczakowski nie wrócił, Janusz Ćwikliński uciekł ze statku, ale inni opowiadali dużo ciekawych rzeczy. Kapitan Borchardt na przykład dziesięć minut każdej lekcji o nawigacji poświęcał swoim przygodom na statkach *Chrobry*, czy *Piłsudski*. Później to wszystko zresztą opisał. I ja też chcę zachować te opowieści, żeby nie poszły w zapomnienie. Historie kapitanów, jak Stanisław Zelwerowicz, syn Aleksandra Zelwerowicza, znanego aktora, którego imię nosi Akademia

Teatralna w Warszawie, albo kpt. Bolesław Hurko, który na *Tobruku* skutecznie opierał się atakowi niemal całej eskadry sztukasów. I choć Niemcy chcieli koniecznie Polaka zatopić, żadna bomba nie trafiła. Miał chłop szczęście. W Murmańsku to samo, walili w niego jak w kaczę kuper, nie trafili ani razu! Pływałem też z kpt. Jerzym Lipińskim, który napisał bardzo ciekawą książkę „Druga wojna światowa na morzu”. W czasie wojny pływał na ORP *Garland*. Opowiadał mi historie z rejsu do Murmańska, kiedy połowa załogi została wybita. O zachowaniach marynarzy i o honorze oficera marynarki wojennej. Mogliby wówczas przywozić z Nowego Jorku różne „nylony”, krocie by zarabiali, bo okręty wojenne nie podlegały kontroli celnej, ale honor oficera na to nie pozwalał. Nikt w ten sposób nie dorabiał. A myśmy pływali na *Hugo Kollątaj* do Ameryki Południowej i do Stanów Zjednoczonych, i handlowaliśmy ile tylko weszło. Współzawodniczyliśmy nawet, który

będzie miał więcej. Po wojnie, jak widać, te kryteria zostały całkowicie odwrócone.

- Nastąpił deficyt honoru?

- No nie, ale najważniejsze stało się utrzymanie się na powierzchni. Wracając do kapitanów... Inny oficer z *Garlanda*, późniejszy kapitan, Stefan Gorazdowski, bardzo ciekawa postać, był kapitanem na *Darze Pomorza*. W każdym porcie, do którego zawijał, odwiedzali go jak kumpla, z którym kiedyś walczyli, oficerowie z Royal Navy. A że u nas trwał ustrój komunistyczny, takie bratanie się z wrogiem systemu się nie podobało. Kapitan Gorazdowski zapłacił karierą za pozdejmowanie ze ścian swojej kabiny portretów Stalina w czasie postoju w La Valetta na Malcie, o czym życzliwi donieśli. Po powrocie z rejsu przestał być kapitanem *Daru*...

- Rozumiem, że kluczem jest pan? Bo to pan opowiada o ludziach, których spotkał, poznał, z którymi rozmawiał...?

- Nie, nie jestem kluczem. Przecież nie wszystkich spotkałem, nie z każdym rozmawiałem. Piszę np. o Zygmuncie Deyczakowskim, bardzo szczęśliwym kapitanie bardzo szczęśliwego statku *Batory*, który przyjaźnił się z Andersem i przewoził uciekinierów z Syberii. Niezwykła postać, bardzo go poważam za jego mądrość i podejście do życia. Conradowski typ kapitana, człowiek nietuzinkowy. W mojej książce staram się przedstawiać właśnie takich kapitanów, z iskrą do dowodzenia, z żeglarską intuicją.

- Któregoś w kapitanów pan wyróżnia?

- Zdecydowanie kpt. Tadeusza Maisnera i kpt. Zygmunta Deyczakowskiego.

- Jaką książkę pan napisał – wspomnieniową, przygodową? Bo nie jest to, w sensie naukowym, pozycja historyczna.

- Chciałem wydobyć na światło dzienne i zaprezentować ludzi, o których nikt do tej pory nie wspominał. Kiedyś, podczas pobytu w Supraślu, przyjaciel pokazał mi pewien dom mówiąc: - Tu mieszkał mój wuj, był admirałem. Ja na to: - Ale ja nie znam admirała o nazwisku Muklewicz. Okazało się, że Romuald Muklewicz był naczelnym dowódcą sowieckiej floty wojennej od 1929 do 1934 r. Torturowany w 1937 r., przyznał się, że był agentem II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Jak mu oczy wydłubowali, to się do wszystkiego przyznał... Został wkrótce potem zabity. Poświęciłem mu rozdział. Napisałem też o akcji ratowania *Mikołaja Reja* przez statek *Jastarnia Bór* gdzieś hen, na południowym Pacyfiku, na wyspach Salomona. Opisałem całą tę niezwykłą historię. I o tym, jak kpt. Jan Drączkowski starał się przepłynąć Północną Drogą Morską do Chin i na dobę przed zakończeniem rejsu musieli zawrócić. A później na *Krynicy* przywiózł ze Stanów Zjednoczonych nasze arrasy. Napisałem o kpt. Ruszczyńskim, jak ratował kanonierkę *Sollun* i załogę egipską. I jak dostał Order Nilu od prezydenta Egiptu Nasera. To na pewno książka wspomnieniowa, ale też przygodowa, bo przywołuje najciekawsze momenty z życia ludzi morza.

- Jakich nazwisk tam brakuje?

- Wszystko będzie na tylnej okładce książki, gdzie przepraszam wielu, o których nie napisałem.

- Ilu kapitanów znalazło się w książce?

- Są postaci główne i poboczne, razem ok. 120 nazwisk, również oficerów.

- A są historie obrazoburcze? Postacie pokazane w negatywnym świetle?

- Weryfikuję postać Eustachego Borkowskiego, który w normalnych warunkach na żadnym statku pasażerskim nie mógł być akceptowany, ani przez armatora, ani przez załogę, z powodu bzdur, jakich dopuszczał się na mostku. A u nas pływał. Pasażerom się to oczywiście podobało, bo mogli patrzeć, jakie cuda wyтворяł... Dawał np. sternikowi polecenie: - Jedna czwarta stopnia w prawo. Albo patrzył na mapę i mówił: - Ta pozycja statku jest zła. Po czym wskazywał dobrą 20 mil dalej... To rzucało cię na oficerów, że źle obliczyli pozycję. A w oczach pasażerów rósł prestiż kapitana... Przywołuję w książce, jak to z początkiem wojny, 4 września 1939 r., *Batory* był w Nowym Jorku, a dziennikarze wypytywali kapitana jak będzie sobie radził z okrętami podwodnymi i samolotami nieprzyjaciela. Odpowiadał, że będzie zygzakował i umknie bombie. A jak zobaczy okręt podwodny, pełną mocą maszyn ruszy na niego i go staranuje. Amerykanie zawyrokowali, że nie nadaje się na dowódcę transportowca bojowego i trzeba go było siłą ściągać z mostku.

- Jakim cudem w ogóle został kapitanem?

- Skończył szkołę morską, ale przed nominacją kapitańską w Polsce był następnie przez 20 lat kierowcą taksówki w Paryżu. Zapomniał co w trawie piszczy i na czym ten zawód polega.

- Tym to dziwniejsze, że pozwolono mu dowodzić statkiem.

- Pasażerowie go uwielbiali. Organizował im seanse spirytystyczne, ściągał VIPy na mostek. Oficerowie nim pogardzali, ale wykonywali za niego pracę. A Borchardt napisał o nim „Szamana morską”. Niemniej uważam, że kapitanowie wówczas byli bardzo na poziomie. Na przykład kpt. ż.w. Bohdan Paszukow. Brał udział w bitwie morskiej, w której niemiecki pancernik kieszonkowy *Admiral Scheer* atakował konwój osłaniany przez *Jervis Bay*, statek przerobiony z pasażerskiego na wojenny, którego umiejętności bojowe były minimalne. Żeby ratować konwój, postawił zasłonę dymną i zbliżał się do pancernika. Nie miał szans, został rozstrzelany. Ale konwój rozproszył się i Niemcy nie mieli już kogo atakować.

- Pisze pan też o kapitanach współczesnych, jeszcze pływających?

- Tak, np. o Wojtku Sobkowiaku, który jest kapitanem na *Scandinavii*, dużym pasażerskim promie, a którego uczyłem będąc kapitanem na *Parsęcie*. Już wtedy wiedziałem, że ma talent do manewrów, że będzie z niego dobry kapitan. Piszę też o kpt. Lechu Jasińskim i Józefie Kochmańskim, z którymi zaczynałem pływanie na promach.

- Następną książkę już planach?

- Byłem w muzeum w Zakopanem, gdzie mi polecili napisać rzecz zatytułowaną „Ceper wśród gór”. Na marginesie, mój kuzyn Aleksander Znamięcki był przed I wojną światową jednym z twórców TOPR-u, razem z gen. Mariuszem Zaruskim i Klimkiem Bachledą.

- Zdradza pan morze...

- Ależ książka o morzu też będzie. I to przed tamtą. M.in. o sopockich morsach.

**Rozmawiała:
Iłona Miluszewska**



Książka „Kapitanowie oceanicznych szlaków” ukaże się niebawem nakładem Fundacji Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej w serii „Księgi Floty Ojczyściej”.



A na sąsiedniej stronie – fragment książki Andrzeja Soysa.

Kapitana Zelwerowicza przypadki

Pod szczęśliwą gwiazdą

W czasie, kiedy byłem jeszcze kursantem Szkoły Morskiej, często byłem zapraszany do przyjaciół mojej rodziny z Warszawy. Było to bardzo znane w stolicy aktorskie małżeństwo Elżbieta Barszczewska i Marian Wyrzykowski.

Barszczewska czasami zabierała mnie na próby sceniczne do Teatru Polskiego. Mnie bardziej odpowiadały przyjęcia w ich mieszkaniu, bo zawsze mogłem tam liczyć na dobrą herbatkę i wspaniały, krakowski sernik. Stałem bywalcem był także ich sąsiad z górnego piętra, Aleksander Zelwerowicz. Pan Aleksander szczególnie sobie upodobał rozmowy ze mną, z racji tego, że jego syn, Stanisław Zelwerowicz był kapitanem polskiego statku, który pływał w konwojach na Oceanie Atlantyckim w czasie ostatniej wojny. Statek nazywał się *Morska Wola*. Kapitan Zelwerowicz dowodził nim przez cztery lata. Za zgodą armatora towarzyszyła mu żona, niezwyklej urody aktorka, która uważała, że w tej wyjątko-

wo niebezpiecznej pracy nie może pozostawić męża samego. Przy aromatycznej herbatce pan Aleksander opowiadał o pracy syna w strasznych rejsach wojennych, w których każdy dzień zagrażał życiu - a tych dni spędzonych na statku było prawie półtora tysiąca. Trzeba przyznać, że wiodła go szczęśliwa gwiazda pozwalająca uniknąć torped, które trafiały w sąsiednie statki, bomb zrzuconych przez samoloty Luftwaffe i strasznych sztormów, które północny Atlantyk nawiedzają wyjątkowo często.

Morska Wola w konwoju

Motorowiec *Morska Wola* był statkiem starym. Wybudowany w roku 1924 w Kilonii, miał 3376 BRT pojemności i szybkość 9 węzłów. To sprawiało, że pływał w powolnych konwojach.

Autor - Andrzej Soysal
jako II oficer na *Traugutcie*.



Fot. archiwum autora

Żaładunek w porcie Nowy Jork dobiegał końca. Ładownie i pokłady wypełniono sprzętem wojennym. Kapitan otrzymuje dokładną instrukcję o swoim miejscu w konwoju, o statku komodorskim i eskorcie okrętów wojennych. Oficer z US Navy prowadzący konferencję z kapitanami, przedstawia zagrożenie ze strony U-Bootwaffe. Grossadmiral Karl Dönitz ze swym sztabem usytuowanym we francuskim porcie Lorient, usprawnił taktykę zwalczania alianckich konwojów. Metoda ataku kilkunastoma okrętami podwodnymi - zwanymi „wilczym stadem” - zdawała egzamin, straty ponoszone przez statki handlowe strony alianckiej w tym okresie były ogromne.

Po naradzie agent odwozi kapitana na statek. Alarm marnowry wysłała marynarzy na stanowiska, holowniki portowe podpłynęły pod dziób i rufę. Kapitan w długim, ciepłym, baranym kożuchu spogląda ze skrzydła mostka na zajmujące swoje miejsca w szyku statki różnych bander, wielkości i przeznaczenia. Ku niezadowoleniu załogi, za sąsiada z prawej burty *Morska Wola* będzie miała tankowiec wypełniony benzyną lotniczą. To realne zagrożenie, bo eksplozja jego ładunku może doprowadzić do zagłady sąsiedniego statku.

W ciągu dnia konwój zacieśniał szeregi. Statek komodorski świetlnymi sygnałami dawał znać o zmianie kursu. Statki konwoju z regularnością do minuty, zmieniały kierunek, by utrudnić zanurzonemu okrętowi podwodnemu odpalenie torpedy. Dzień był piękny, widnokrąg ostrą krawędzią rozgraniczał błękit nieba od ciemnej, oceanicznej wody. Widzialność doskonała. Kapitan Zelwerowicz zagaduje swojego zastępcę Mrozowickiego: - Przy tej widzialności odkrycie konwoju przez nieprzyjaciela będzie ułatwione.

Mrozowicki wskazuje lornetką na dwa szybkie niszczyciele i nieco mniejsze korwety, strzegące statków płynących w konwoju. Okręty wojenne asydykiem wykryją intruza i przy tej widzialności mogą go skutecznie zaatakować. Jeden z niszczycieli zmienił kurs i pełną szybkością, tuż obok burty *Morskiej Woli* przepłynął na koniec konwoju. Marynarze na pomoście bojowym pomachali w geście pozdrowienia załodze polskiego statku. Kapitan Zelwerowicz patrząc przez lornetkę, odprowadzał smukły kadłub niszczyciela, który kilka mil za końcem konwoju rozpoczął ataki bomb głębinowych na zanurzonego pod wodą nieprzyjaciela.

- No to mamy przechlapane - zwrócił się do stojących na mostku oficerów kapitan Zelwerowicz. - Widocznie U-Boot wykrył nasz konwój i płynąc wynurzony, podał przez radio jego wielkość i kurs. I prawdopodobnie po zachodzie słońca, zacznie się atak, bo „cień” na pewno naprowadził na nasz kurs kilkanaście okrętów podwodnych.

Jak na scenie

Zachodzące słońce rzuciło jasny promień światła na pokrywającą nieboskłon warstwę cirusów. Kolorowy odcień tych chmur mógł radować oko obserwatora. Ale w tej chwili nikt o tym nie myślał. Załoga w pełnym pogotowiu, w pasach ratunkowych, oczekiwała na pierwszy atak. Kapitan wpadł do kabiny, by powiadomić żonę o zagrożeniu.

- Kochanie - powiedział - załóż pas ratunkowy i przyjdź na mostek. Raptem gigantyczny wybuch zatrzęsł powierzchnią morza. Statek zadrżał od stępki po czubki masztów. Torpeda uderzyła w sąsiedni zbiornikowiec, powodując wybuch benzyny lotniczej. Tam już nie było kogo ratować. Cała załoga zginęła w chwili wybuchu. Płonące szczątki statku rozjaśniły ciemną powierzchnię oceanu. Obydwa niszczyciele na pełnej szybkości ruszyły w kierunku, skąd odpalono torpedę. Korwety zacieśniły obronny szyk, rzucając wokół siebie „deep charges”. Widocznie gdzieś w pobliżu złapali echo podwodnego pirata. W środkowej kolumnie konwoju dwa wybuchy torped. Dwa statki przechylają się na burtę i toną. Ich załogi ratują się na tratwach ratunkowych - widocznie w tak krótkim czasie nie mogli opuścić szalup. Paląca się na wodzie benzyna i luna światła z tonących statków oświetla pobojuwisko. Statki pomimo ciemnej nocy są idealnie widoczne.

Torpedy dopadły starego „greka” i dwa bardzo nowoczesne statki brytyjskie. Eskorta uwija się jak w ukropie, wybuchy bomb głębinowych wstrząsają pokładem statku.

- Panowie - mówi kapitan do obsady mostka - jesteście widoczni jak na scenie spektaklu teatralnego. Teraz w każdej chwili mogą nas trafić.

Szalupy są opuszczone poza burtę. Załoga w pasach ratunkowych przygotowana na ostateczność. Okręty eskorty w jednym miejscu ześrodkowują atak bomb głębinowych.

- Chyba dopadli sukinsyna! Hurra, mamy go!

Jeden z U-Bootów został pod wodą trafiony. Obsługa dział i przeciwlotniczych karabinów maszynowych w pełnym pogotowiu czeka na ukazanie się kiosku okrętu. Może uda się zaliczyć udane trafienie przeciwnika...

Ranek przyniósł odprężenie. Konwój zmniejszony liczebnie, zygzakując, uchodził na północny wschód. W południe nad statki przyleciała „Catalina”, dwusilnikowy wodnosamolot startujący z lotnisk w Islandii. Jej lot nad masztami zapewniał ochronę przed podwodnymi piratami. Widząc to, kapitan udał się na



Aktorskie małżeństwo Elżbieta Barszczewska - daleka kuzynka autora i Marian Wyrzykowski przed wojną (lata 1938-39).

krótki spoczynek. Chief na mostku pilnował pozycji statku i baczyl, by nie znaleźć się na kursie torpedy. Ale wokół była cizsa. Widocznie konwój zgubił swych prześladowców.

Załoga samolotu aldise nadawała coś do niszczyciela z eskorty. Wachtowy oficer przez lornetkę stara się odczytać sygnały Morse'a.

- Oni panie chiefie nadają, że „pack wolf” zlokalizowali kilkadziesiąt mil na południe od pozycji konwoju. W tej chwili „wilcze stado” nam już nie zagraża.

Na granicy Zachodniego Podejścia ciszę panującą nad wodą zakłócił szum silników samolotu. Wysoko, poza zasięgiem ognia artylerii przeciwlotniczej, małe jak ważka leciał niemiecki Focke Wulf Condor - czterosilnikowy samolot dalekiego zasięgu. Jego lotnicy już nadają do sztabu Wielkiego Admirała w Lorient o wykryciu konwoju, jego wielkości i kursie. Kapitan przez lornetkę ogląda intruza.

- Panowie - zwraca się do wachty - ten Condor bezkarnie nie może nas obserwować.

W tym samym czasie załoga dużego statku brytyjskiego, wysłała w powietrze samolot myśliwski Hurricane. Myśliwiec ostrą świecą wzbija się w kierunku niemieckiego intruza. Szybko dogonił niebezpiecznego zwiadowcę. Słychać krótkie serie jego karabinów maszynowych. Z dwóch silników Condora pokazał się dym. Samolot obniża lot w kierunku statków płynących w konwoju.

Teraz wszyscy strzelają do celu, który się znalazł w zasięgu broni przeciwlotniczej statków. Czterosilnikowy Focke Wulf ogarnięty płomieniami spada do wody. Nie widać, by piloci próbowali się ratować. Z brytyjskiego myśliwca pilot wyskakuje ze spadochronem. Motorówka z niszczyciela szybko go z wody wylawia. A samolot w ciasnych spiralach spada do morza.

Wyśmienita nawigacja

W innym konwoju zebrało się kilkadziesiąt statków różnej wielkości i przeznaczenia. *Morska Wola* szybko znalazła swoje miejsce w szeregu. Statek komodorski sygnałami świetlnymi ustawiał swoją trzode zgodnie z planem. Kapitan Zelwerowicz wskazał swemu zastępcy na statek, który niezgodnie z planem ustawiał się zbyt blisko prawej burty. Ten sąsiad, stary „grek” o nazwie *Odyseusz* będzie jak zwykle utrudniał manewry przy zmianach kursu statku. To niezdyscyplinowany i bardzo powolny tramp, w sytuacjach kryzysowych - ataku okrętów podwodnych - zmieniał niespodziewanie swoją pozycję w konwoju, tworząc zamieszanie w szyku statków.

Na Atlantyku pogoda zmienia się z godziny na godzinę. Konwój napotkał bardzo silny sztorm. Deszcz i bryzgi fal utrudniały widzialność. Statki ciężko pracowały na fali, z trudem utrzymując kurs. Komodor widząc utrudnienia, nakazał rozproszenie. Teraz każdy na własną rękę walczy z siłami przyrody. Sztorm przybiera na sile, co nie przeszkodziło atakowi U-Boota na statek komodorski. Gdy widzialność się polepszyła, z mostka *Morskiej Woli* dojrzano tylko kilkanaście jednostek z macierzystego konwoju. Jeden z okrętów eskorty - niewielka korweta - nadała sygnał na polski statek, nakazując mu przejęcie roli komodora i doprowadzenie zagubionych statków do głównego konwoju. Przebywający na mostku od kilkudziesięciu godzin kapitan musiał trochę wypocząć. Zastąpił go I oficer Mrozowicki. Kapitan nie zdejmując baraniego kożucha, położył się na kanapie w nawigacyjnej i natychmiast zasnął. Był potwornie zmęczony.



Fot. F. Staszewski

Już po wojnie - statek w 1948 r.

Ponieważ potężna boczna fala zagrażała zmyciu ładunku pokładowego do morza, oficer Mrozowicki podjął natychmiast decyzję, która zobowiązywała pozostałe statki do zmiany kursu, by płynąć pod falę. I tak się stało. Zmiana o 4 rumby w lewo sprawiła, że dzioby statków ustawiły się pod ogromne grzywacze fal. Po jakimś czasie wachta na mostku odkrywa gdzieś daleko na horyzoncie obcy statek. Okazuje się, że zmiana kursu doprowadziła mały konwój prowadzony przez *Morską Wolę* do głównych sił macierzystego konwoju. Chief budzi kapitana i melduje radosną wieść: - Panie kapitanie, dołączamy do głównych sił konwoju.

Kapitan wpada na mostek, na zmęczonej twarzy ukazuje się uśmiech.

- Co pan steruje?

- Sterujemy kursem North.

Ta odpowiedź zaskoczyła kapitana. Skąd jego zastępca miał taką intuicję, by tym kursem sterować? Z niszczyciela eskorty nadano świetlną depeszę na polski statek: „Well done - excellent nawigation”.

To była pochwała najwyższego gatunku, którą Brytyjczycy rzadko cudzoziemcom serwowali.

Andrzej Soysal
Tytuł i śródtytuły – od redakcji.

Andrzej Soysal

Wieloletni oficer PMH, kapitan pasażerskich promów morskich, pisarz.

Prywatnie woli góry, bo powietrze tam daje mu masę pozytywnej energii.

Była sobie flota



„Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951-2011”,
Krzysztof Adamczyk,
Jerzy Drzemczewski, Bohdan Huras,
Porta Mare Pomorska Oficyna
Wydawniczo-Reklamowa (www.powr.pl),
str. 440, seria „Księgi Floty Ojczystej”

Ta publikacja ma wszystko, co powinna mieć. Znakiem, znających się na rzeczy autorów. Temat, który do tej pory nie był tak kompleksowo opracowany. No i zawartość, na którą składa się opis grubo ponad 300 statków pływających w barwach Polskich Linii Oceanicznych w określonych w tytule ramach czasowych. Przy każdej z jednostek zamieszczono jej krótką historię oraz dane techniczne. Wszystko okraszono ponad tysiącem zdjęć, co nadaje wydawnictwu charakter albumowy. Cóż, nic dodać nic ująć. Książka bez wątpienia stanowić będzie ozdobę biblioteczki każdego szanującego się miłośnika dziejów polskiej floty handlowej. Podziwiać przy okazji należy ogrom pracy włożony w przygotowanie tej publikacji, zarówno od strony autorów, jak i wydawnictwa. Efekt godny jest najwyższego uznania i szacunku. Powstało dzieło monumentalne. I zapewniam, że nie ma w tym stwierdzeniu ani odrobiny patosu.

Głosy z U-Bootów



„W bezdennej otchłani. Wspomnienia dowódców U-Bootów”,
Melanie Wiggins, Bellona
(www.ksiegarnia.bellona.pl),
str. 284

Do tej pory ukazało się w Polsce bardzo wiele publikacji poświęconych działaniom U-Bootów podczas drugiej wojny światowej. W większości są to jednak prace naukowe albo popularnonaukowe. Książka Wiggins do nich nie należy. I to jest jej największa wartość. Autorka „W bezdennej otchłani” sięgnęła po pomysł niezwykle prosty. Przeprowadziła rozmowy z 21 byłymi marynarzami i oficerami U-Bootów. W efekcie powstała książka złożona z relacji z pierwszej ręki. Otrzymaliśmy obraz niemieckiej wojny podwodnej widziany oczyma tych, którzy osobiście brali w niej udział. Napisaną z reporterską pasją książkę czyta się świetnie, niczym powieść, nieraz zapominając, że opowiada prawdziwe historie. Szczególnie, że marynarze, oficerowie i dowódcy U-Bootów wspominają w niej niezwykle ciekawe epizody drugiej wojny światowej na morzu, rzadko poruszane przez innych autorów. Warte zauważenia jest też to, że autorka opisuje dalsze, powojenne już losy swoich bohaterów. Polecamy!

Odszyfrowywanie Enigmy



„Enigma Kriegsmarine”,
Jak P. Mallmann Showell, Bellona
(www.ksiegarnia.bellona.pl),
str. 206

Wydawać by się mogło, że w kwestii Enigmy wszystko już powiedziano, że w tej sprawie nie ma już żadnych tajemnic. Nic bardziej błędnego. Enigma wciąż kryje wiele zagadek. Książka Showella to udowadnia. Jej autor pokazuje historię morskiej wersji niemieckiego urządzenia szyfrującego oraz to, jak alianci próbowali złamać jego kod. Szczegółowo opisuje wydarzenia związane z przejęciem materiałów kryptologicznych znajdujących się na U-Bootach i innych niemieckich jednostkach pływających. Nie poprzestaje na tym. Stawia kilka bardzo śmiałych i kontrowersyjnych tez. Z niektórymi można ostro dyskutować. Dotyczy to także tak dla nas ważnych, polskich wątków Enigmy (m.in. napadu na radiostację w Gliwicach). Nie sposób odmówić Showellowi siły przekonywania. Ponieważ zaś zadaniem historyka jest nie tylko odtwarzanie historii, ale i jej interpretowanie, trzeba przyznać, że Showell wypełnia je znakomicie.

Bezpieczna lektura



„Bezpieczne nurkowanie w Polsce”,
Piotr Wolf, Bellona
(www.ksiegarnia.bellona.pl),
str. 247

Celem tej książki jest bowiem przygotowanie do nurkowania w rzeczywistych warunkach, jakie istnieją w naszym kraju, a nie prezentowanie podkolorowanego, nie naszego świata, uatrakcyjnionego wynajętymi modelkami mającymi cię przekonać, że „nurkowanie jest piękne” - pisze w słowie wstępnym autor książki Piotr Wolf. Ze swojej obietnicy wywiązuje się w stu procentach. Powstała publikacja dla prawdziwych pasjonatów nurkowania, a nie tylko dla tych, którzy chcą zaznać egzotycznej, wakacyjnej przygody w którymś z ciepłych mórz. „Bezpieczne nurkowanie w Polsce” zawiera wszystkie podstawowe informacje, zarówno teoretyczne jak i praktyczne, dotyczące nurkowania w polskich wodach i w polskich warunkach. Polecamy ją szczególnie tym, którzy dopiero zamierzają odkryć podwodny świat. Warto zweryfikować swoje wyobrażenia na ten temat. Jeśli książka ich nie potwierdzi – unikniesz rozczarowania na kursie, jeśli potwierdzi – to znaczy, że masz bakcyła nurkowania. Tak czy owak, nie będziesz żałował, że sięgnąłeś po „Bezpieczne nurkowanie w Polsce”.

Dla Czytelników zamawiających prenumeratę w Okrętownictwo i Żegluga sp. z o.o.

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

- Internet** Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie <http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php> i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.
- E-mail** Zamów wysyłając e-maila na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl
- Telefon** Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie
- Kupon zamówienia** Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.
- Polecenie przelewu** Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.



Zapytania o prenumeratę można kierować na adres: sekretariat@naszemorze.com.pl

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku odbiorcy: _____

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Nazwa odbiorcy cd:
UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: _____

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku odbiorcy:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy:
Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869
Nr rachunku odbiorcy cd:

Odbiorca:
Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.
ul. Na Ostrowiu 1
80-958 Gdańsk

Kwota: _____

Zleceniodawca: _____

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Nazwa odbiorcy: _____ Odcinek dla banku zleceniodawcy: _____

OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.
Nazwa odbiorcy cd:
UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy:
5 7 1 0 5 0 1 7 6 4 1 0 0 0 0 0 1 8 0 2 0 3 7 8 6 9

Waluta: **W P P L N** Kwota: _____

Nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata): _____

Nazwa zleceniodawcy: _____

Nazwa zleceniodawcy cd: _____

Tytułem: _____

Tytułem cd: _____

Oplata: _____

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:			
PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
<input type="checkbox"/>	Prenumerata roczna:	112,90 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata roczna: 220,88 PLN (74,34 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata półroczna:	63 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata półroczna: 116,55 PLN (39,06 €)*
<input type="checkbox"/>	Prenumerata kwartalna:	34,49 PLN *	<input type="checkbox"/> Prenumerata kwartalna: 61,55 PLN (20,79 €)*
Od numeru	<input type="text"/>	/ 2011	<input type="text"/> × Ilość egz.
Od numeru	<input type="text"/>	/ 2011	<input type="text"/> × Ilość egz.

* Prenumerata plus koszt przesyłki

**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

Holowniki gdańskiego WUŻ-u / IV

Fotografią holownika *Ajaks* kończymy prezentację jednostek konwencjonalnych z taboru WUŻ - Przedsiębiorstwa Usług Portowych i Morskich z Gdańska. *Ajaks* i niemal bliźniaczy *Ares*, to holowniki zbudowane w latach 1974 i 1976 w Stoczni Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków w Gdyni (typ H2500).

Tylnopędnikowy holownik z pędnikami azymutalnymi (*ASD - Azimuthing Stern Drive*) *Tytan*, zbudowany w 1994 roku w gdyńskiej Stoczni Remontowej „Nauta” SA, był pierwszym we flocie WUŻ Gdańsk i wszystkich polskich portowych przedsiębiorstwach holowniczych, statkiem z tego rodzaju (powszechnym wtedy już od dawna na świecie) napędem i zapoczątkował, niestety dość powolną do dzisiaj, wymianę starszych, charakteryzujących się słabszą manewrowością holowników konwencjonalnych w polskich przedsiębiorstwach holowniczych.

Fot. Piotr B. Słoneczek



Ajaks (IMO 7514658, sygnał wywoławczy SPG2071); uciąg na palu 30 T.

Fot. Piotr B. Słoneczek



Tytan (IMO 9101194, sygnał wywoławczy SPG2541); uciąg na palu 48 T.

GDYNIA

Złot Żaglowców

THE CULTURE 2011
TALL SHIPS REGATTA

2-5 Września 2011



www.gdynia.pl



organised by
Sail Training International