

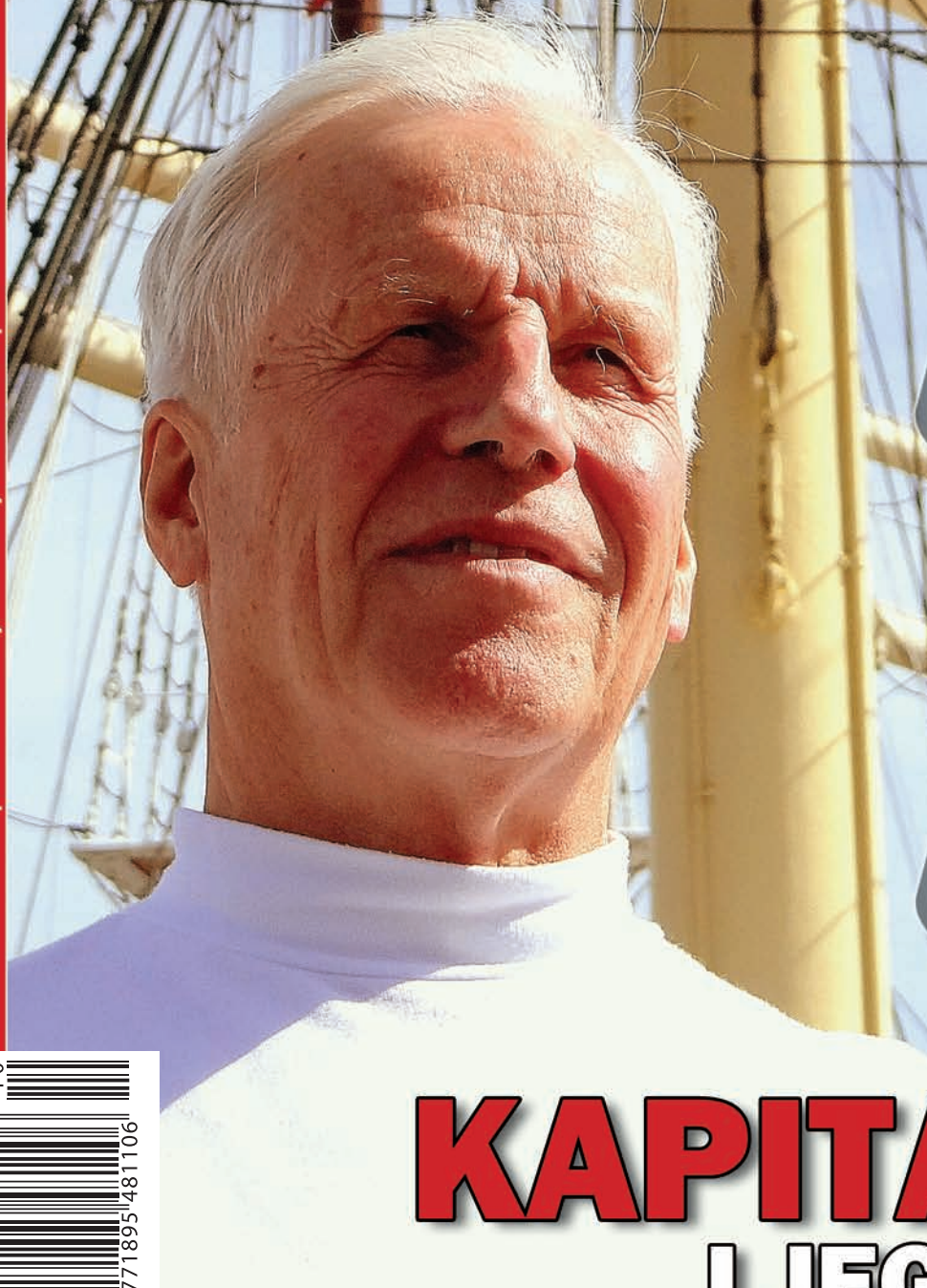
nasze MORZE

maritime magazine



Cena 10,50 zł
(w tym 5% VAT)

Nr 10 (70) październik 2011
NR INDEKSU 211214



Dawno temu w Bałtyku



Marynarz na całe życie

KAPITAN I JEGO SEKTA





Partnerem miesięcznika „Nasze MORZE”

jest

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW FORUM OKRĘTOWE ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

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

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

www.naszemorze.com.pl



facebook

Nr 10 (70) 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 Perepeczek,
Marek Twardowski, Leo Walotek-
Scheidegger, Adam Woźniczka.**Współpraca:**

Marek Kański - multimedia

Druk:Techgraf
ul. Podwierzyniec 25
37-100 ŁañcutRedakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam.
Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Zastrzegamy sobie prawo skracania
i aduściacji 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 2400 egz.

Krew zamiast kroplówki

Tegoroczne Targi Baltexpo 2011 w Gdańsku zaskoczyły pozytywnie (piszemy o tym w dodatku Morze Biznesu). Nie sprawdziły się opinie o powolnej agonii tej najważniejszej dla przemysłu okrętowego polskiej imprezy handlowej. Wielu „odpytanych” przez nas na targach wystawców, zarówno krajowych jak i zagranicznych, oceniło swoją obecność na nich jako biznesowo owocną.

Podczas targów wiele mówiono o szansach europejskiego przemysłu okrętowego, w tym także stoczniowego. O dziwo, pojawiły się opinie, że jest on... bez szans. Kurczące się portfele zamówień, problemy z finansowaniem przez banki, agresywna polityka cenowa wspieranych protekcyjną polityką stoczni azjatyckich... Wniosek – europejskie stocznie będą miały pod górkę, a polskie, zamiast budowy statków, powinny się zająć czymś innym, np. budową wiatraków, bo inaczej będą musiały się zwinąć. Takie były tytuły prasowe podczas targów i taka była wymowa konferencji poświęconej przemysłowi stoczniowemu.

O ile do urzędniczego euro-pesymizmu zdążyliśmy się już przyzwyczaić, o tyle niewiara niektórych polskich oficjeli, nie mówiąc już o przedstawicielach branży, w sens istnienia w Polsce samodzielnych stoczni produkcyjnych i remontowych, które mogą poradzić sobie na rynku, budzi zdumienie.

Podczas wspomnianej konferencji, przedstawiciel Agencji Rozwoju Przemysłu, państwowego właściciela trzech stoczni remontowych stwierdził, że potrzebna jest ich konsolidacja, bo w pojedynkę nie dadzą sobie rady. Właściwie dlaczego? Na świecie pływa obecnie ponad 80 tysięcy statków (i wciąż ich przybywa), które muszą być remontowane, modyfikowane, albo przebudowywane. Nie starcza wiedzy, umiejętności, determinacji w zdobywaniu zleceń? Chyba nie. A jeżeli nawet, to co zmieni tu konsolidacja wymyślona przez urzędników z ARP?

Można było o tym porozmawiać na spotkaniu Związku Pracodawców Forum Okrętowe, które obradowało podczas targów. Niestety, nie porozmawiano, bo przedstawiciele dwóch z trzech wspomnianych wyżej stoczni remontowych, należących do tej organizacji, byli nieobecni, co stało się już regułą.

Zupełnie inne spojrzenie na szanse polskiego przemysłu stoczniowego, w tym także kierowanej przez siebie firmy, miał Andrzej Wojtkiewicz, prezes Stoczni Północnej, obecnie znanej jako Remontowa Shipbuilding. I dlate-



go trudno się dziwić, że to właśnie jego, jako prezesa stoczni produkcyjnej, która działając samodzielnie, zwiększa zyski i odnosi sukcesy na rynku, jednogłośnie wybrano nowym liderem Forum Okrętowego. Stało się to za sprawą rekomendacji dotychczasowego prezesa Forum, Piotra Soyki, który w ten sposób stał się inicjatorem zmiany pokoleniowej na tym stanowisku. Na czele organizacji skupiającej najważniejszych pracodawców sektora stanął młody, ale już doświadczony menedżer, który stoczni uczył się od swojego poprzednika. Nauczył się od niego optymizmu, wiary we własne siły i ciężkiej pracy u podstaw, a więc „dostał” najlepszą szkołę, jaką mógł.

Ta zmiana to najlepszy sygnał, świadczący o szansach polskiego przemysłu budowy i remontu statków, a także innych firm działających w tym biznesie.

Polskie stocznie najbardziej potrzebują właśnie samodzielności oraz doświadczonych, młodych, głodnych sukcesu menedżerów, nieskazanych wszechwładnym poczuciem niemożności, myślących nieszablono i zdolnych tchnąć nowego ducha w zastane skostniałe stoczniowe organizmy. A poza tym, więcej pracy organicznej i tych samych zasad rynkowych obowiązujących każdego. Zamiast kroplówki, potrzebują zastrzyku świeżej krwi. Tylko tyle, a jednocześnie aż tyle...

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl



OD REDAKTORA

Krew zamiast kroplówki str. **3**

WYDARZENIA

Zjazd z przyszłością str. **5**
 Dobry rok str. **6**
 Popłynęli! str. **7**

LUDZIE MORZA

Kapitan i jego sekta str. **8**

ROZMOWY MORZA

Dawno temu w Bałtyku str. **15**

MORSKIE PROJEKTY

Hejnał z mroku str. **19****15**

Dawno temu w Bałtyku

Według niektórych teorii czeka nas nowa epoka lodowa. Łądolód ruszy ze Skandynawii i rozpocznie swój pochód w kierunku południowych wybrzeży Bałtyku. Kiedy się cofnie, możliwe że Bałtyk znowu będzie jeziorem. (...) Żyjemy więc u schyłku okresu ciepłego. Gdyby to się sprawdziło, za jakiś czas, choć dokładnie nie wiadomo kiedy, w Europie znowu zapanuje zimno.

**20**

Wyspa Tysiąca Wrażeń

Na Bornholm można nie zabrać auta, ale nie można udać się tam bez roweru. Wyspa to istny raj dla miłośników dwóch kółek. Czekają na nich znakomicie przygotowane trasy o łącznej długości 250 kilometrów! Zapewniamy (bo sami spróbowaliśmy), że jazda wzdłuż wybrzeża, w ciepły, słoneczny wieczór, najlepiej przy zachodzącym słońcu, dostarcza wręcz mistycznych przeżyć.

MORZE PODRÓŻY

Wyspa Tysiąca Wrażeń str. **20**
 Miliony pasażerów str. **24**

MORZE MUZEÓW

Narodowa czterdziestolatka str. **26**

MORZE ŻAGLI

Żagle na medal str. **29**

MORZE REKORDÓW

Wielkie, większe, największe... str. **34**

MORZE HISTORII

Marynarz na całe życie str. **40**

WSPOMNIENIE „MORZA”

Młode serca
 dla naszego morza str. **43**

POCZTÓWKA Z MORZA

Dwie Wole str. **46**

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. **56**

MORZE TAJEMNIC

444 dni *Wolfa* str. **58**

MORZE OPOWIADAŃ

Błyskawiczny odwyk str. **62**

MORZE KSIĄŻEK

Nowości wydawnicze str. **65****40**

Marynarz na całe życie

Wśród wielu fotografii wykonanych w latach II wojny światowej ta wydaje się wyjątkowa.

Zdjęcie przedstawia zbliżenie głowy i górnej części tułowia marynarza w czapce lekko przesuniętej na prawe ucho, patrzącego w skupieniu przez celownik kołowy 20 mm działka przeciwlotniczego Oerlikon. Sportretowany na niej marynarz wciąż pozostaje postacią anonimową. Tymczasem jego biografia jest doprawdy niezwykle ciekawa.

A w dodatku str. **67**

MORZE BIZNESU

Odbicie od dna str. **2**
 Obecność obowiązkowa str. **3**
 Targi potrzebne str. **6**
 Kultura okrętowa str. **8**
 Problem w ładzie str. **10**
 Banki stoczniom str. **11**
 Biznes się kręci str. **12**

Zdjęcie na okładce:

Kapitan Krzysztof Baranowski
 na Darze Pomorza w Gdyni...

Fot. Czesław Romanowski



Zjazd z przyszłością

Jaki jest stan polskiego przemysłu stoczniowego? Jaka przed nim przyszłość? Na te i inne pytania odpowiedzi szukali uczestnicy II Powszechnego Zjazdu Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich. Wnioski nie były jednoznaczne.

- Wbrew temu co się powszechnie sądzi, z naszym przemysłem morskim nie jest tak źle - przekonywał Andrzej Wojtkiewicz, prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe. - Pogłoski o naszej śmierci okazały się przedwczesne. Pomimo likwidacji dwóch największych zakładów w Gdańsku i Szczecinie, sektor stoczniowy pozostaje i będzie nadal liczącą się innowacyjną gałęzią polskiej i europejskiej gospodarki.

Przed zbytnim optymizmem przestrzegali jednak Marek Błuś, znany publicysta morski, który mówił o upadku bałtyckich stocznii:

- Niestety nie mam dla państwa dobrych wiadomości. Moje wystąpienie

mógłbym streścić w zdaniu: „Maksimum złych wiadomości w minimum czasu.”

Podobne dyskusje toczyły się przez cały czas trwania II Powszechnego Zjazdu Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich, który odbył się 20 września w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni.

Przypomnijmy, że pierwszy zjazd miał miejsce w ubiegłym roku. W zamyśle miał integrować środowiska związane z polską gospodarką morską i być najważniejszym głosem wyrażającym ich interesy i prezentującym ich opinie. Tak było w roku ubiegłym, tak też było w tym.

W zjeździe uczestniczyła prawie setka najlepszych specjalistów do spraw morskich. Wysłuchać można było ponad dwudziestu wystąpień. Obradowali w czterech panelach, które dotyczyły bardzo różnych dziedzin. Rozmawiano nie tylko o budownictwie okrętowym, ale również o energetyce wiatrowej, portach, klastrach morskich, a nawet o archeologii podwodnej czy latarniach morskich. Kilka razy, jak w przypadku stoczni czy energetyki wiatrowej, dochodziło do twardej wymiany argumentów za i przeciw.

Ważnym tematem poruszonym podczas obu zjazdów, był stan oraz perspektywy rozwoju transportu śródlądowymi drogami wodnymi, traktowanego jako czynnik wspierający rozwój portów i miast morskich.

- Tylko 20 procent polskich dróg wodnych spełnia standardy przewidziane odpowiednim rozporządzeniem, a 6 procent standardy międzynarodowe - relacjonował Mirosław Mironowicz, który przygotował analizę polskiej infrastruktury śródlądowej. - Jako kraj potrzebujemy nie tylko poprawy ich stanu, ale także budowy nowych połączeń, m.in. Wisły z Odrą, Wisły w Dnieprem czy Odry z Dunajem i Łabą. Niestety, wiąże się to z ogromnymi nakładami finansowymi. Na wszystkie te działania, jak wynika z bardzo wstępnych szacunków, potrzeba ponad 100 miliardów złotych!

II Powszechny Zjazd Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich miał w tym roku międzynarodowy charakter. W obradach udział wzięli poza Polakami również specjaliści morskcy m.in. z Niemiec i Rosji. Współorganizatorem spotkania był Uniwersytet w Rostocku. Szczegółowe informacje oraz materiały dotyczące zjazdu znaleźć można na stronie: www.kwiatkowski.edu.pl.

- II Powszechny Zjazd Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich jest przedsięwzięciem unikatowym - uważa prof. Jerzy Młynarczyk, rektor Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni. - Mam nadzieję, że będzie ono kontynuowane.

- Oczywiście - zapewnia pomysłodawca i koordynator imprezy dr Piotr Dwojacki. - Proszę sobie zapisać w kalendarzu: 20 września 2012. W tym dniu odbędzie się trzeci zjazd. Mam nadzieję, że tak samo owocny jak tegoroczny.



Obrady plenarne.

Tomasz Falba

75 lat Polskiego Rejestru Statków

Dobry rok

Ponowne przyjęcie do IACS, Złota Kotwica na tegorocznym Baltexpo – Polski Rejestr Statków siedemdziesiąty piąty rok działalności może zaliczyć do bardzo udanych.

Ponowne przyjęcie do Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS) w czerwcu tego roku, zakończyło ponad dziesięcioletni okres nieobecności polskiego towarzystwa klasyfikacyjnego w tej organizacji. Wykluczenie w 2000 roku z powodu „walki konkurencyjnej”, nie spowodowało wprawdzie wypadnięcia PRS z międzynarodowego rynku usług klasyfikacyjnych, ale dla prestiżu było jednak sporym ciosem.

Jak mówi Jan Jankowski, prezes PRS, logo IACS jest bardzo rozpoznawalne na świecie, daje ogromny potencjał, ponieważ dla instytucji morskich takich jak banki, ubezpieczyciele, załadowcy, armatorzy, administracje morskie państw, jest ono podstawowym kryterium w wyborze towarzystwa klasyfikacyjnego.

- Gdybyśmy nie byli członkiem IACS, bylibyśmy organizacją bardzo lokalną, niską - tłumaczy prezes Jankowski.

O znaczeniu PRS dla naszej gospodarki morskiej mówiła minister Anna Wypych-Namietko, odpowiedzialna za ten sektor w Ministerstwie Infrastruktury, podczas uroczystości z okazji 75. rocznicy powstania towarzystwa, która odbyła się w auli głównej Politechniki Gdańskiej. Przypominała, że z mało znaczącej organizacji, jaką towarzystwo było po wojnie - na przełomie lat 60/70 ubiegłego wieku, PRS stał się członkiem międzynarodowych stowarzyszeń, z którym liczone się na świecie.

- PRS uzyskuje status narodowej instytucji klasyfikacyjnej, prowadzi nadzór nad polską flotą morską i śródlądową - mówiła pani minister. - Potwierdzeniem jej pozycji jest przyjęcie w 1970 roku do IACS. Późniejsze lata to zmiany ustrojowe w Polsce i na świecie, Polski Rejestr Statków dostosowuje się do wymogów gospodarki wolnorynkowej. W 2006 roku zostaje uznany przez Unię Europejską, a w obecnym roku ponownie przyjęty do IACS. Przez wiele lat PRS funkcjonował jako firma sprawująca nadzór tylko nad polskimi statkami. Dzisiaj dla PRS otwarty jest cały świat.



Fot. Czesław Romanowski

Jan Jankowski, prezes Polskiego Rejestru Statków, ze Złotą Kotwicą w kategorii „usługa roku”.

Prestżowa Złota Kotwica, którą w tym roku przyznano towarzystwu w uznaniu za nadzór klasyfikacyjny nad budową i eksploatacją kontenerowca *Port Gdynia*, statku powstałego w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, jest równocześnie wyrazem uznania za wypełnienie przez PRS najwyższych standardów, potwierdzone przyjęciem do IACS. Jak mówi prezes Jankowski, przy budowie tej jednostki udało się zgromadzić rozproszonych polskich stoczniovców, którzy, jak za lat świetności naszego przemysłu stoczniowego, pokazali że potrafią budować piękne statki. A to daje nadzieję na odbudowanie rodzimej gospodarki morskiej.

- Wszystko jest w rękach polityków - mówi prezes.

Co czeka PRS w najbliższych latach?

- Ciężka praca - odpowiada Jan Jankowski. - Przede wszystkim krok po kroku chcemy odbudowywać naszą pozycję na świecie. Chcemy też zwiększyć nadzorowany przez nas tonaż. Idziemy w kierunku masowców i jednostek mniejszych. A dzięki przyjęciu do IACS możemy nie tylko udoskonalać nasze standardy, procedury wewnętrzne, ale też będziemy mieli udział w rozwoju światowych standardów bezpieczeństwa.

Czesław Romanowski

Minister Anna Wypych-Namietko, Willem de Ruiter, szef Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) i prezes Jan Jankowski podczas uroczystości 75. rocznicy powstania PRS.



Popłynęli!

Wielka podróż houseboatu Żegluga Wiślanej przez Europę rozpoczęta! W Berlinie, Hamburgu, Amsterdamie i Brukseli, jego załoga promować będzie polskie wodne drogi śródlądowe.

„Nareszcie na wodzie! Za parę godzin ruszymy w nieznaną. Ale na razie jedni z nas udzielają wywiadów, inni dokonują ostatnich poprawek na łódce lub pakują prowiant. Port w Gliwicach jeszcze takiego wydarzenia nie widział.” - napisali na blogu członkowie ekspedycji w momencie jej rozpoczęcia, 11 września.

Żegluga Wiślana, firma, która jako pierwsza w kraju uruchomiła regularne wiślane połączenie pasażerskie pomiędzy Krakowem a Gdańskiem, postanowiła przekonać miłośników houseboatingu w innych europejskich krajach do uroków pływania po polskich rzekach i kanałach. Nie tylko tej największej, ale także po Pętli Żuław, czy Kanale Ostródzko-Elbląskim.

Właściciel Żegluga Wiślanej, Łukasz Krajewski, wspólnie z niemieckim pisem „Boote” z Hamburga, największym magazynem motorowodnym w Europie, oraz naszą gazetą zorganizował wyprawę, której trasa liczy 3,5 tysiąca kilometrów. Wiedzie przez kilka krajów. Rejs rozpoczął się w Gliwicach. Szlak prowadzi przez Wrocław do Hamburga, Amsterdamu, Brukseli i Berlina, gdzie zakończy się, w połowie listopada, na targach Boot und

Fun. Do tej pory żaden polski houseboat nie przeplynał takiego dystansu.

Specjalnie na tę okazję zbudowany został w stoczni Żegluga Wiślanej 9-metrowej długości jacht motorowy typu Vistula Cruiser 30 o nazwie *Dominika*. Jednostka, z czterema osobami na pokładzie, opuściła już Polskę i obecnie (pod koniec września) zbliża się do Hamburga.

- Pożegnaliśmy piękny rejon - Pojezierze Meklemburskie - śliczne miasteczka, sporo żaglówek, doskonała infrastruktura wodniacka - donoszą członkowie załogi *Dominiki*.

Jak przebiega ekspedycja? „Plan mamy napięty, bo droga daleka, a dni coraz krótsze. Nocą po kanałach się nie pływa, więc właściwie całe dni spędzamy na wodzie. Przed siódmą pobudka, mycie, poranna kawa i w drogę. Śniadanie zwykle jemy już na szlaku. Pieczę nad harmonogramem rejsu sprawuje Bolek Zjawin (kapitan jachtu – red.). Ciągłe siedzi z nosem w mapach i locjach, opisach portów i oblicza prędkość, kalkuluje ile godzin powinniśmy dziś płynąć i jakoś zawsze mu wychodzi, że do wieczora :-). Sterujemy na zmianę, chociaż Agnieszka Bilińska robi to tylko pod

przymusem, aczkolwiek sprawnie, ale się denerwuje, że wtedy nie może robić zdjęć. Bowiem Agnieszka jest naszym nadwornym fotografem. Włodek Biliński tylko od czasu do czasu ją wspomaga. Do Agnieszki należy także praca na cumie dziobowej podczas manewrów w służach lub portach. Romek Szczotko obsługuje cumę rufową i jest naszym tłumaczem na/z niemieckiego. (...) Włodek i Bolek, jako najbardziej doświadczeni w manewrach, na zmianę kierują łodzią wchodząc do służ i marin. Gotujemy i zmywamy także na zmianę. Obiad jemy podczas płynięcia, przy czym biedny sternik dostaje swój przydział na końcu, zmieniony przez sytego już kolegę. Wieczorem po zapłaceniu za postój, podłączeniu prądu i uzupełnieniu wody, obfotografowaniu mariny czy miasteczka przychodzi czas na pracę „biurową” - zgrywanie setek zdjęć zrobionych w ciągu dnia, odpowiadanie na maile itp. I w końcu wspólny posiłek, rozmowy.” - to kolejny cytat z bloga (zainteresowanych większą liczbą relacji i zdjęć odsyłamy na stronę www.zegluga-wislana.pl, gdzie można też śledzić aktualną pozycję jachtu)

Łukasz Krajewski - nie tylko właściciel Żegluga Wiślanej, ale również pomysłodawca i organizator wyprawy, nie kryje zadowolenia.

- Póki co, odpukać, wszystko idzie bez niespodzianek - mówi. - Najważniejsze jednak, że realizujemy założony cel, jakim jest propagowanie polskich rzek i kanałów. I spotykamy się ze zrozumieniem. Na Odrze, na etapie Nowa Sól – Cigacice płynęli z nami wicemarszałek województwa lubuskiego Jarosław Sokołowski oraz starosta powiatu zielonogórskiego Ireneusz Plechan. Mieliśmy okazję podzielić się z nimi swoimi doświadczeniami.

Tomasz Falba

Gdzieś na szlaku.



Szczegółową relację z ekspedycji opublikujemy po jej zakończeniu.

Kapitan i jego sekta

O ambicji, żeglarstwie, pracy z młodzieżą i misji z kpt. Krzysztofem Baranowskim rozmawiają Tomasz Falba i Czesław Romanowski

- Krzysztof Baranowski - jedyny Polak, który dwukrotnie opłynął samotnie świat, pierwszy, który samotnie pokonał Horn, twórca Szkoły Pod Żaglami, autor kilkudziesięciu książek, filmów dokumentalnych... To jeden pana obraz. A drugi: Krzysztof Baranowski - chorobliwie ambitny, konfliktowy, z nieustannym parciem na szkło, małostkowy... Który obraz jest prawdziwy?

- Prawda pewnie leży po środku... Jak mam się z tych opinii wytłumaczyć?

- Jest pan chorobliwie ambitny?

- Nie, nie jestem. Ale prawdą jest, że jestem ambitny. A czy moja ambicja jest wyrazem jakiejś patologii? Nie sądzę. I na pewno nie jestem małostkowy. Powiedziałbym tak: człowiek, który przez rok przebywa samotnie na morzu, ma czas pomyśleć nad wieloma sprawami. A niezależnie od tego – morze niezwykle wpływa na ludzkie charaktery i ludzkie ambicje, na postrzeganie świata. Gdy to połączyć, okazuje się, plany, które kielkują w głowie w takim długim, samotnym rejsie, potem chce się realizować na lądzie.

Co dziwniejsze – te plany faktycznie się materializują. Mam tu na myśli to wszystko, co nastąpiło po pierwszym moim rejsie: działalność z młodzieżą, budowa jednego, następnie drugiego żaglowca. Po prostu człowiek dostaje swego rodzaju napędu. Z premedytacją nie nazywam tego ambicją, żeby nie wyszło, że robi się to po to, by zaistnieć. Bo prawdę mówiąc, ten pierwszy rejs dookoła świata, w latach 1972-1973, wystarczyłby za wszystko: miałem swoje pięć minut i mogłem na tym poprzestać. Ale, powtarzam, wpływ morza na ludzi jest taki, że zaczynają inaczej patrzeć na świat. Wówczas marzyły mi się dalsze rejsy, plany kolejnych jachtów, które potem udało mi się zrealizować.

- No dobrze, w takim razie jakby pan siebie scharakteryzował?

- No cóż, jestem wielbicielem morza i tego wszystkiego, co morze ze sobą niesie, a więc również przemiany charakterologicznej u młodych ludzi. I w tej skromnej działce pracuję. Ubolewam, że jestem w tym poniekąd samotny, stąd tytuł mojej książki: „Samotny żeglarz”, że niby wszyscy chwalą – a nikt nie pomaga. A przecież to nie jest działanie dla mnie, szczególnie teraz, gdy wszedłem w projekty czysto charytatywne. Ale jeżeli ktoś uważa, że jestem małostkowy – to jego sprawa, nic na to nie poradzę.

- Ale jednak pańska postać, chyba najbardziej ze wszystkich naszych żeglarzy, budzi emocje. Dlaczego?

- Nie mam pojęcia. Ci, którzy mnie najbardziej krytykują, najczęściej nie znają mnie osobiście. To sytuacja podobna do tej z aktorem, którego się nie lubi, mimo iż jest świetny w swoim fachu i nie ma się do niego żadnych zastrzeżeń w tej kwestii. Ale z jakiegoś powodu się go po prostu nie akceptuje. Przyczynia się do tego popularność w mediach. W wypadku aktora, występowanie w telewizji to jego zawód. W moim wypadku, biorąc pod uwagę, że jestem dziennikarzem, robię to w określonym celu. Jest nim zachęcenie młodzieży do wyjścia w morze. Jeżeli prowadzę tego typu akcję, to ma ona sens wówczas, gdy ci młodzi ludzie się o niej dowiedzą. Nawet jeżeli jest to program dla określonego rocznika, tak jak w wypadku projektu „Dookoła świata Za Pomocną Dłoń”. Apelujemy do czterystoletków, by chcieli się zająć niesieniem pomocy innym, ale żeby do nich dotrzeć, potrzebują telewizji. Bo w przekroju całej Polski daje nam to jakieś sto tysięcy potencjalnych zainteresowanych. Tak więc nie jest to parcie na szkło, a potrzeba niesienia informacji. Nikt przecież tego za mnie nie robi, choć chętnie bym się kimś wyręczył...

- A może po prostu ci pańscy krytycy zazdroszczą panu dokonania?

- Myślę, że tak właśnie jest.

- A nie czas na emeryturę?

- Bardzo kusząca propozycja. Moja żona byłaby szczęśliwa, gdybym ją przyjął, bo ciągle mi wypomina, że wciąż coś robię, zamiast osiąść w domu i uprawiać ogródek. W każdej chwili mogę podjąć taką decyzję i być może ją podejmę, na przykład wówczas, gdy stanę przed totalnym murem niechęci. Na szczęście jeszcze go nie widzę – jedni są przeciw, ale wielu jest za. I ci drudzy namawiają mnie, żebym kontynuował swoje projekty, ponieważ wynika z nich wiele dobrego. Na przykład: dwa lata temu wziąłem do współpracy Caritas Polska, ponieważ z pomocą niesioną innym nie dałbym sobie sam rady. Dzieciom trzeba wytłumaczyć: tu jest staruszka, którą trzeba odwiedzać, tu jest świetlica, do którego trzeba chodzić. Caritas zajmuje się takimi sprawami, ale nie zawsze radzi sobie z wolontariuszami. A dzięki wizji morskiej przegody, młodzi ludzie rzucają się do takiej pracy i z czasem nawet potrafią ją polubić. Bo przez rok zajmowania się drugim człowiekiem, zmienia się sposób widze-

nia innych. Fakt bycia potrzebnym daje satysfakcję. W związku z tą akcją zaproszono mnie do Caritasu, gdzie opowiadałem o niej siedząc, jak mi powiedziano, na kardynalskim krześle. Dodam, iż jestem niewierzący, co dodaje całej tej historii pikanterii.

- Z tego co pan mówi, wyłania się obraz szlachetnego dobroczyńcy. Człowieka jakby nie z naszych czasów. Może nawet bardziej z PRL, niż z kapitalizmu. Nie sądzi pan, że nie przystaje do codzienności?

- Nie przystaję do rzeczywistości ani tej, ani tym bardziej peerelowskiej. Dopiero tam miałem kłopoty! Uzyskać zgodę towarzysza sekretarza – to był sukces!

- No ale w końcu pan uzyskał.

- Ale jakim wysiłkiem! Poza tym, w tym totalitarnym systemie, wszystko w jakiś sposób było uzgodnione: wiadomo co po czym następuje, jaka jest hierarchia. I wiadomo, że trzeba było iść do towarzysza sekretarza, pogadać z nim, żeby wydał zgodę. Dzisiaj jest to samo, tyle że nie jest to już towarzysz sekretarz, tylko pan dyrektor albo prezes za-

Krzysztof Tadeusz Baranowski

Urodził się w 1938 roku we Lwowie. Jest żeglarzem, kapitanem jachtowym, dziennikarzem, nauczycielem. Jako pierwszy i jak na razie jedyny Polak, dwukrotnie opłynął samotnie kulę ziemską. Absolwent Politechniki Wrocławskiej (inżynier elektronik) i Studium Dziennikarskiego Uniwersytetu Warszawskiego (dziennikarz). W 1972 roku wziął udział w transatlantyckich regatach samotnych żeglarzy z Plymouth (Wielka Brytania) do Newport (Stany Zjednoczone) na jachcie *Polonez* zajął 12 miejsce, po czym odbył dalszą drogę dookoła świata (jako trzeci po Władysławie Wagnerze i Leonidzie Telidze, Polak). Po raz drugi wyruszył w rejs dookoła świata, który rozpoczął i zakończył w portugalskim porcie Villamoura, w październiku 1999 roku. Jest pierwszym kapitanem polskiego prototypowego żaglowca *Pogoria*. Pomysłodawca i założyciel Szkoły pod Żaglami.



Fot. Jerzy Kug / archiwum Krzysztofa Baranowskiego

Eliminacje do Szkoły pod Żaglami, czerwiec 1983 r.

z nowym właścicielem. On, tak jak poprzedni armator, daje nam żaglowiec i jako współorganizator rejsu, korzysta z tego w sensie medialnym. No i ma jednostkę wyprowadzoną na najtrudniejsze wody przez bardzo dobrą załogę.

- Powiedział pan, że czuje się zobowiązany wobec młodych ludzi, którzy płynęli *Chopinem* podczas pechowego rejsu. A czy nie czuje się pan, w jakimkolwiek sensie, odpowiedzialny za to zdarzenie? Może rejs był niewłaściwie przygotowany?

- W żadnym sensie się nie czuję. Mogę nawet powiedzieć, że moja rekomendacja kapitana uratowała ten statek. Gdyby na pokładzie był inny kapitan, to nie tylko maszty by się połamały, ale cały żaglowiec poszedłby na dno. Bo co się dzieje w takim wypadku? Otóż odłamuje się maszt i spada na pokład, przebija go i przebija dno jednostki i nie ma ratunku. A kapitan Ziemowit Barański włączył na chwilę silnik, odwrócił się do wiatru bokiem, dzięki czemu maszty poleciały nie na pokład, a na wanty i tam zawisły. To był mistrzowski manewr. Wszyscy przeżyli wielką traumę, ale niechcący Szkoła Pod Żaglami zyskała ogromną popularność.

- Raczej rozgłos.

- Zgoda.

- Mimo wszystko wokół tego wypadku było dużo niejasności. Przecież nie było wówczas na morzu jakichś szczególnie złych warunków? To nie był sztorm, podczas którego *Chopin* powinien mieć kłopoty...

- Izba Morska ustali, co było przyczyną. Ja mam swoje zdanie na ten te-

mat, ale nie mogę go ujawnić przed orzeczeniem Izby. Pogoda była zwyczajna, sztormowa. 7-8 w skali Beauforta to dla takiego żaglowca jak *Chopin* nic wielkiego. Gdyby to nie był kurs na wiatr, tylko baksztąg, to pruliby pełną prędkością. Ale kierunek wiatru był niewłaściwy, szli bejdedwindem i statek „dziobał” fale. Ożaglowanie było zredukowane to sztormowego, więc nie można zarzucić załodze, że czegoś nie dopilnowała. Rejon wypadku jest bardzo specyficzny: koniec szelfu kontynentalnego – gdy fala z oceanu wchodzi na ten szelf, spiętrza się i robi bardzo niebezpieczna. Ale ona sama nie powinna nic takiemu żaglowcowi zrobić. Coś słabego było w bukszprycie, jak on puścił, poleciał jeden, a potem drugi maszt. Czemu coś w owym bukszprycie puściło – niech się wypowie Izba Morska.

- Czyli co? Wpadek, nikt nic nie zawinił?

- Tak myślę. I ci, którzy znają się na morskiej praktyce potwierdzają, że była to siła wyższa.

- Gdy się obserwowało zachowanie tych młodych ludzi już po zdarzeniu, w porcie, miało się wrażenie, że i oni, i ich rodzice trzymający stronę swoich dzieci, należą do jakiejś sekty....

- Podoba mi się ta opinia!

- ...jakby na pokładzie zostali przeszkoleni, co można mówić, a czego nie wolno, bo może to zaszkodzić. To nie były przerażone dzieciaki, tylko dzielni młodzi ludzie, którzy sobie wspaniale poradzili i nie boją się, ba, chcą kontynuować rejs.

- To jest mój sukces. Ale niewynikający z tego, żeśmy ich indoktrynowali. Ich miesięczny pobyt na morzu sprawił, że stali się zgranym zespołem, nikt im nie sugerował co mają mówić, tak to czuli, to było spontaniczne. Więcej, te dzieci wychowały rodziców, którzy nie przerazili się tego, co się stało. Nawet jeżeli to wyglądało jak ustawka, zapewniam panów, że nią nie było. Moim sukcesem jest, że wypuściłem te dzieci na morze, a ono je urobiło w taki sposób, że zgrany zespół chce dalej płynąć!

- Powiedział pan, że to zdarzenie przysporzyło Szkole Pod Żaglami popularności. Ale czy nie jest tak, że teraz rodzice dwa razy zastanowią się przed wypuszczeniem dzieci w morze pod pańską opieką?

- Wręcz przeciwnie: na początku wszystkim, którzy się zgłaszają mówię, że wypłynięcie za główki portu jest niebezpieczeństwem samym w sobie. Nawet przy dobrej pogodzie, przyjdzie fala, można się potknąć, człowiek leci za burtę. Ale świadomość tego niebezpieczeństwa, z drugiej strony, sprawia, że tam się wykuwają niezwykle charaktery. Mój system to wieloszczeblowa selekcja: jeżeli ktoś spędził rok na pomaganiu innym, jeżeli pokonał bieg na czterysta i pływanię na pięćdziesiąt metrów i znalazł się w finałowej trzydziestce, to on sobie to ceni. Jego nie tak łatwo przestraszyć, on ma rok treningu za sobą.

- Po wypadku nastąpiła fala artykułów, materiałów na ten temat,



Fot. archiwum Krzysztofa Baranowskiego

- Ubolewam, że obecna rzeczywistość nie docenia ani morza, ani żeglarstwa. Wszystko się rozsypało...

w większości przychylnych i panu, i Szkole. Ale zdarzały się też bezparadonowe ataki. Nie miał pan dość, nie myślał, że czas już skończyć?

- Nie lubię rezygnować w pół drogi. Nie przerywam projektu z powodu przeciwności. To że się połamały maszty, że ukazały się niepochlebne artykuły, to mi nie przeszkadza. Krytycy sami sobie wydają świadectwo. Projekt jest szczytny, a wypadek spowodowany siłą wyższą zawsze może się zdarzyć. Teraz, bez wielkiego rozgłosu, sam chcę wyprowadzić żaglowiec na spokojniejsze wody.

- Z wielkim uporem i determinacją propaguje pan zadania nawigacyjne.

A przecież kiedyś spowodował pan kolizję będąc kapitanem Pogorii. Ktoś może powiedzieć, żeby pan lepiej pilnował radaru.

- Posłużę się przykładem wspomnianego kapitana Barańskiego, któremu można zarzucić, że spowodował wypadek i który powiedział mi tak: „Pięćdziesiąt lat dobrej praktyki morskiej – nikt się mną nie interesował. Teraz jeden wypadek – a stałem się popularnym kapitanem!” Swój wypadek miałem, na szczęście, dosyć dawno. I przyznam, że wówczas zastanawiałem się, czy powinienem dalej pływać jako kapitan. Poszedłem wówczas na prywatną rozmowę do dyrektora Urzędu Morskiego. A ten powiedział mi: „Panie kapitanie, dopiero teraz pan powinien pływać, bo teraz będzie pan pływał ostrożnie”. Mój błąd był niewątpliwy. Aczkolwiek wydaje mi się, że jak statek płynie we mgle i nie nadaje sygnałów mgłowych, to jest to zbrodnia. To była przyczyna wypadku – statek, który płynął z przeciwnika nie nadając sygnałów mgłowych i w miejscu, gdzie nie powinno go być, bo kanał był jednokierunkowy. Nie wiedziałem, że ów statek uzyskał zgodę na płynięcie tym kanałem. Nie chcę się przyznać, że pływałem z niesprawnym radarem, bo to dla mnie jeszcze gorszy wariant niż popełnienie błędu radarowego. Ale faktem jest, że to wadliwe urządzenie było przyczyną wypadku. Niemniej, zadaniami nawigacyjnymi nadal męczę swoich oficerów.

- Jak się popatrzy na pana karierę w czasach PRL, to wydaje się, że za komuny miał pan dobrze: pozwoli-

no panu na rejs dookoła świata jako drugiemu po Telidze. Nakłady pańskich książek szły w setki tysięcy egzemplarzy, popularność... Był pan jednym z bohaterów lat siedemdziesiątych w ówczesnej Polsce.

- Byłem pieszczochem komuny, jak o sobie mówił Zygmunt Choroń w waszym piśmie. Ale zapracowałem na to uczciwą pracą. Nikt goręcej nie pisał o Telidze niż ja. I to na dobrych łamach, w „Trybunie Ludu”. Pisałem, że to wspaniały wyczyn, że to przykład dla młodzieży. Robiłem to całkowicie bezinteresownie, nie wiedziałem wówczas, że sam wypłynę. Potem pływałem samotnie po Bałtyku i jako dziennikarz pisałem o tym. Robiłem więc przyjazną aurę wokół tego typu przedsięwzięć. Potem samotnie wystartowałem w mistrzostwach Polski na jachcie, który nie był na to przygotowany. W obecności Jerzego Szopy, ówczesnego prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego, który zarazem był ministrem żeglugi, pokazałem, że sam, bez załogi, potrafię wywalczyć dobry wynik - zająłem środkowe miejsce w mistrzostwach Polski.

Tak więc, najpierw pokazałem, że jestem żeglarzem godnym zaufania. A dopiero potem złożyłem projekt do PZZ, który miał objąć wszystkich kapitanów jachtowych w Polsce. Polegał on na tym, że szykujemy start polskiego żeglarza w regatach transatlantycznych Observera, z Anglii do Ameryki. Większość nie uwierzyła, że w Polsce może udać się taka sztuka, do eliminacji przystąpiło zaledwie piętnastu kapitanów. Były wieloeta-

Fot. archiwum Krzysztofa Baranowskiego



Szczęście za sterem.

Morze słów

„Niepokojąca łatwość pisania”. To jeden z talentów Krzysztofa Baranowskiego. Można go serdecznie nie cierpieć, ale nie można odmawiać lekkości pióra. To bez wątpienia najlepiej piszący żeglarz w Polsce. Jego książki czyta się znakomicie. W naszym kraju panuje, nie wiadomo skąd wzięte, przekonanie, że wystarczy raz gdziekolwiek popłynąć, czy to jachtem, statkiem czy okrętem i już można o tym napisać książkę. Aby jednak tak było, potrzeba Conrada, Borchardta, Ba-

ranowskiego... Pisarstwo tego ostatniego to połączenie talentu, dziennikarskiego warsztatu i morskiego doświadczenia. Baranowski nie tylko wie jak pisać, ale ma po prostu o czym. W serii „Biblioteka Szkoły pod Żaglami” wznovionych zostało ostatnio kilka najcenniejszych pozycji w dorobku kapitana. „Droga na Horn” opowiada o jego pierwszym samotnym rejsie dookoła świata na *Polonezie*. a o następnym, na *Lady B*. „Drugi raz dookoła świata”. „Szkoła pod Żaglami” to

zapis doświadczeń z rejsu *Pogorią* tytułowej szkoły, największego być może osiągnięcia autora, widziany oczyma jej trzech uczestników. W „Zapiskach najemnego żeglarza” znajdziemy opowieść o jego pracy pod obcą banderą jako kapitana niemieckiego żaglowca pasażerskiego *Atlantis*. „Samotny żeglarz” zaś, to miejscami szczerze do bólu podsumowanie jego żeglarskiej (choć nie tylko) działalności. Na szczególną uwagę zasługuje „Dom pod żaglami” - relacja z rodzinnego rejsu Baranowskich po amerykańskim śródlądziu i Atlantyku. Pionierska jak na polskie warunki wyprawa opisana w daleki od kliki sposób. Gorąco polecamy! Książki można nabyć poprzez: www.szkolapodzaglami.org.pl i www.krzysztofbaranowski.pl.

powe, wymagały wiele wysiłku. Wygrałem je. Potem okazało się, że nie mamy do tego przedsięwzięcia jachtu, że trzeba go zbudować. I znów jeździłem, wykorzystując stare metody, jako dziennikarz, do różnych dyrektorów, żeby dali pieniądze. Tak powstał *Polonez*. I zapewniam panów, że mimo totalitarnego charakteru ówczesnego systemu, do udziału w takich regatach nie mógł się dostać ktoś z politycznego poruczenia. Nikt nie patrzył, czy jestem z „Trybuny” – liczyły się wyniki. Przechodziliśmy próby olimpijskie! Miałem dobre wyniki, byłem młody, wysportowany. O ile stan zdrowia i dobre wyniki sportowe nie mogły budzić wątpliwości, gorzej z eliminacjami żeglarskimi. Nie udało nam się zdobyć pięciu takich samych jachtów, żeby wszyscy mieli jednakowe szanse. Zajmowałem się tym w imieniu tych wszystkich kapitanów, którzy się zgłosili. Nikt inny palcem nie kiwnął. W końcu, mając już za sobą dwa sezony samotnej żeglugi po Bałtyku, zdecydowałem się na start jako samotny żeglarz w otwartych mistrzostwach Polski. Nie muszę dodawać, że zarówno pierwszy, jak i drugi sezon samotnej żeglugi po Bałtyku wymagał szczególnych pozwoleń Urzędu Morskiego (a nie władzy politycznej), który nie wypuszczał na morze ludzi bez kwalifikacji. Właśnie podczas tych mistrzostw dołączyli do mnie konkurenci z tamtej grupy eliminacyjnej. Jeden z szybszym jachtem wjechał na mieliznę. Drugi, z wolniejszym, spóźnił się dwa dni po zamknięciu linii mety. A ja przypląnąłem jako ostatni w tym biegu, ale przy-



Fot. archiwum Krzysztofa Baranowskiego

Krzysztof Baranowski w swoim naturalnym środowisku.

płynąłem. Więc byłem kandydatem numer jeden. PZZ podjął taką decyzję. Prezesowi Szopie powiedziałem, że po regatach chciałbym popłynąć dalej. Zapytał mnie tylko, czy zdążę na Dni Morza. Powiedziałem, że spróbuję. To „płyn Baranowski”. Więc już po regatach w Ameryce, gdzie zająłem dwunaste miejsce, powiedziałem oficjalnie, że chcę płynąć dalej. I nikt mnie nie próbował zatrzymać.

- Tęskni pan za PRL, czy nie?

- Nie tęsknię. Aczkolwiek ubolewam, że obecna rzeczywistość nie docenia ani

morza, ani żeglarstwa. Wszystko się rozsypało. Nasz kapitalizm jest zbyt prymitywny, jest na zbyt wczesnym etapie, z którego, na nieszczęście, nie możemy wyjść. Bo te następne etapy na pewno będą promowały żeglarstwo. Wówczas się stworzą elity. U nas ich nie ma, młodzi ludzie wysyłani są do Oksfordu, za granicę. Nie ma świadomości, która powinna nastąpić na tym wyższym etapie.

- Istnieje teoria, według której wiele pańskich przedsięwzięć wynika ze swego rodzaju frustracji, iż w nowej Polsce stracił pan pozycję



owego pieszczocha PRL i musiał się pan dostosować do obecnej rzeczywistości i tak samo walczyć o pieniądze jak inni.

- Odpowiem w ten sposób: największym moim sukcesem był rejs amerykańsko-rosyjsko-polski na *Pogorii*. Udało mi się wówczas, w 1989 roku na jednym pokładzie zgromadzić załogę pochodzącą z tych trzech krajów, po dziesięciu chłopaków z każdego. Gratulacje z tej okazji złożył mi kapitan Milenuszkin, który był największym przeciwnikiem Szkoły Pod Żaglami. Połączenie trzech narodowości na pokładzie, gdzie mediatorem byli Polacy, nota bene najlepiej przygotowani jako żeglarze, było przedsięwzięciem niezwykłym. Jednak z powodu tego, że wówczas przeżywaliśmy w naszym kraju transformację, nikt nie zauważył profitów z tego wydarzenia dla Polski. W pewnym sensie był to zmarnowany wysiłek. Ale nie do końca - gdy płynęliśmy *Pogorią*, tak trudno wyrwaną przeze mnie z PZŻ, doszliśmy do wniosku, że trzeba zbudować nowy żaglowiec. I wykorzystaliśmy te nowe czasy intuicyjnie. W kilka lat później powstał *Chopin*. Czyli niezwykle udana jednostka.

- Ale trudno nie oprzeć się wrażeniu, że w nowej, suwerennej Polsce miał pan pod górkę. Zamiast laurów - spora niechęć pewnej części sro-

dowiska żeglarskiego. Ma pan do kogoś o to żal?

- Nie, traktuję to jako zło konieczne. Widocznie moje sukcesy są nie do przeżycia dla innych i ci inni z frustracji mnie atakują. Zawiść? W pewnym sensie zagarniam przestrzeń, w której mógłby zaistnieć inny kolega żeglarz, który może by potrafił to samo i tak samo dobrze zrobić.

- Wywołuje pan kontrowersje, ale umie pan je wykorzystać do realizowanych przez siebie celów. Ale historia z *Łódką Bols* pokazuje, że można też pana nabrać. Trudno uwierzyć, że był pan tak naiwny, by w konsekwencji promować picie alkoholu.

- Przyszna, że bywam naiwny. Akurat w wypadku *Łódki Bols* była to naiwność podwójna, ponieważ podczas nagrania tej słynnej, nadawanej później w radio reklamówki, była moja żona, skądinąd dziennikarka telewizyjna, czyli osoba mająca dobry słuch i wyczucie przekazu. I słuchała kolejnych wersji tych nagrań i nie zauważyła skojarzeń z alkoholem. Zaczęło się to kojarzyć dopiero wówczas, gdy było powtarzane w nieskończoność. A zaczęło się niewinnie: firma wzięła mnie jako eksperta do Anglii, pokazali piękny jacht i zapytali, czy Polsce należałaby się taka piękna jednostka, bo możemy ją dla Polski kupić. Popływałem na niej i powiedziałem, że oczywiście - nareszcie

prawdziwa regatowa łódź pływająca dla naszego kraju.

- I tak pan zaczął namawiać do picia wódki...

- Tak i do tej pory nie mogę się z tego wypłatać. Ale tłumaczę, że mnie podeszli, że nie zachowałem czujności, zostałem wykorzystany jako narzędzie, jako nazwisko.

- A nie ma pan wrażeń, że gdyby w kilku wypadkach nie ugryzł się w język, nie powiedział tego, co pan myśli, to może byłby pan częściej, wyraźniej słyszany.

- Zgadza się. Czasami nie przemyśle wszystkiego, poniesie mnie temperament, nie mówię tego, co by powiedzieć należało. Ale każdy ma jakieś wady.

- Wypływa pan w rejs Szkoły Pod Żaglami. A dalsza przyszłość?

- Kończę książkę pod tytułem „Jachting morski”, która zbudowana jest na bazie moich materiałów z „Jachtingu”. No i potrzebuję jeszcze jednego żaglowca. Nie tylko ja - Polska potrzebuje. Chciałem uruchomić *Dar Pomorza*, by wrócił do pływania. Nie udało się. Potrzebuję jednostki podobnej do *Pogorii* i *Chopina*. Mówię o projekcie żaglowca *Polonia*: jest koncepcja, jest projekt, kolega czeka tylko na sygnał. Szukam inwestorów i przychylności. Mam nadzieję, że znajdę, że się uda.

- Na zakończenie musimy zadać panu pytanie, którego pan zapewne serdecznie nie znosi: popłynie pan samotnie trzeci raz dookoła świata?

- Odpowiem pytaniem: w którą stronę?

- No tak, klasyczna odpowiedź. A nie dopinguje pana fakt, że Roman Paszke przygotowuje się do takiego rejsu?

- Przygotowuje się od pięciu lat. Lan-sowałem go w „Jachtingu”, dałem na okładkę, uznałem, że fantastyczny projekt, świetnie obudowany mediami, wręcz genialny! I co? Jestem rozczarowany.

- No to niech pan spróbuje!

- Ja mam swoją misję. A Roman już ma też swoje lata, a to przedsięwzięcie dla młodych ludzi.

- Czyli nie powinniście płynąć ani pan, ani on?

- Ani ja, ani on. Ale ja go nie zatrzymam i nie zamierzam. Bo jemu ten rejs jest potrzebny. On nie spełni się bez tego rejsu.

- A pan się już spełnił.

Fot. archiwum Krzysztofa Baranowskiego



Kapitan na Polonezie.

Dawno temu w Bałtyku

O geologicznej historii, teraźniejszości i przyszłości Morza Bałtyckiego z prof. Szymonem Uścińowiczem rozmawia Tomasz Falba

- Geologowie nazywają współczesny Bałtyk Morzem Mya. Skąd ta nazwa?

- Pochodzi od małża, którego łacińska nazwa brzmi *Mya arenaria*, a polska *Małgiew piaskołaz*. Żyje on w Bałtyku od tysiąca lat. Jest to gatunek obcy w naszym morzu. Został tutaj przywleczony z Ameryki Północnej przez wikingów i znalazł dogodne warunki bytowania. Ale tysiąc lat to niewiele z geologicznego punktu widzenia.

- Obecny Bałtyk jest nudny dla geologów?

- Nic podobnego. Zachodzi w nim wiele bardzo interesujących zjawisk do badania, choćby erozja brzegów, zróżni-

cowane procesy transportu i akumulacji osadów czy zanieczyszczenia. Chciałem tylko powiedzieć, że bywały okresy w historii Bałtyku, podczas których działo się znacznie więcej niż dzisiaj.

- Ile lat ma Morze Bałtyckie?

- Powstanie Bałtyku, w takim kształcie, jak go obecnie widzimy, wiąże się z zanikiem ostatniego lądolodu skandynawskiego, co w południowej części rozpoczęło się około 14,5 tysięcy lat temu, a zakończyło około 9 tysięcy lat temu w części północnej.

- Czy to oznacza, że Bałtyk jest jedynym z najmłodszych mórz na świecie?

- Tak jest. Podobny wiek ma m.in. Zatoka Hudsona w Ameryce Północnej,

która powstała w taki sam sposób co nasze morze.

- A co było przed tymi 14,5 tysiącami lat na terenie dzisiejszego Bałtyku?

- Współczesne Morze Bałtyckie leży w obrębie jednej z najstarszych części skorupy ziemskiej, tzw. tarczy bałtyckiej, która powstała przynajmniej kilka miliardów lat temu. Przez kilkaset milionów lat teren obecnie zajmowany przez Bałtyk był morzem tak jak dziś. Potem stał się lądem, przez który płynęła wielka rzeka. Zachowała się po niej delta w południowo-zachodniej części Morza Północnego. Wtedy też powstał zarys tzw. niecki bałtyckiej. Około 900 tysięcy lat temu za-

początkowana została epoka lodowa. W jej trakcie powstawały lądolody, które rozprzestrzeniały się na południe i na wschód. Za każdym razem wkraczały w obszar wspomnianej niecki bałtyckiej ciągle ją pogłębiając. W okresach ociepleń klimatu była ona wypełniana wodą, która tworzyła morza. Ostatni okres zimny zaczął się około 100 tysięcy lat temu. To właśnie w jego trakcie utworzył się lądolód skandynawski, który dał początek Morzu Bałtyckiemu w kształcie, jakim go możemy oglądać teraz.

- Bałtycki bursztyn jest chyba jednak starszy?

- I to znacznie. Musimy się cofnąć o jakieś 30-40 milionów lat. Układ ląd-morze był wtedy odwrócony. Na terenie dzisiejszej Polski znajdowało się morze, a ląd był tam gdzie teraz jest Bałtyk. Rosły na nim lasy. Wśród drzew były gatunki, które wytwarzały duże ilości żywicy. W wielkim uproszczeniu można powiedzieć, że bursztyn to nic innego jak ta żywica, tyle tylko, że zastygła. Zastygła żywica z obumarłych drzew dostawała się do gruntu, a następnie wraz z piaskiem i mulkiem była transportowana rzeką, która miała swoje ujście w okolicach dzisiejszej Zatoki Gdańskiej. Usypała tam ona deltę, której wielkość można porównywać ze współczesną deltą Orinoko. Stąd w tym właśnie rejonie znajdują się tak obfite osady bursztynowe. Część z nich lodowiec przesuwał potem w głąb dzisiejszej Polski. Nagromadzenia bursztynu znajdują się na przykład w dolinie Narwi, gdzie były eksploatowane w XIX wieku.

- A czy był taki okres w historii Morza Bałtyckiego, kiedy na jego terenie był ląd, na którym żyły dinozaury?

- Tak, większa część Bałtyku była w okresie dinozaurów lądem. Ciepłe i płytkie morza zajmowały tylko okresowo jego część południową. Najprawdopodobniej mogły tu żyć dinozaury, jednak nie mamy szans na znalezienie ich szczątków. Osady, w których mogłyby się zachować, znajdują się około 100 metrów pod ziemią.

- Wróćmy do epoki lodowcowej. Lądolód skandynawski wycofując się pozostawił po sobie jezioro...

- Właściwie dwa jeziora, które w pewnym momencie połączyły się tworząc zbiornik nazywany Bałtyckim Jeziorem Lodowym. Właśnie je uznajemy za początek Morza Bałtyckiego. Bałtyckie Jezioro Lodowe było zbiornikiem wody słodkiej przez dużą część roku zmarzniętym. Istniało ono przez około 3 tysiące lat stale powiększając swoją powierzchnię w miarę wycofywania się lądolodu.

- Aż powstało morze?

- Tak jest. Około 11,7 tysięcy lat temu przepelnione wodą Bałtyckie Jezioro Lodowe „przeleło się” do Oceanu Atlantycznego, który wtedy był położony kilkadziesiąt metrów niżej. Dokonało się to przez cieśninę, która znajdowała się na terenie obecnej środkowej Szwecji.

- To był gwałtowny proces?

- Przynajmniej w początkowej fazie. W ciągu zaledwie kilku lat poziom Bałtyckiego Jeziora Lodowego opadł o około 25 metrów! Doszło do wymiany wody ze słodkiej na słoną i tak, na terenie dzi-

siejszego Bałtyku, powstało Morze Yoldiowe. Nazwa pochodzi od słonowodnego małża *Yoldia arctica*, który wówczas w nim zamieszkał. Morze Yoldiowe istniało krótko jak na warunki geologiczne, bo zaledwie około 900-1000 lat. Po czym znowu powstało jezioro.

- W jaki sposób?

- Znowu „winien” był lądolód, a dokładniej skutki jego topnienia. Podczas zaniku lądolodu podnosił się poziom oceanu oraz równocześnie podnosiła się uwolniona od jego ciężaru skorupa ziemska. W pewnym momencie skorupa ziemska w środkowej Szwecji podnosiła się szybciej niż poziom wody w oceanie, co doprowadziło do zamknięcia cieśniny. Wody morskie przestały dopływać do Morza Yoldiowego i szybko zamieniło się ono w zbiornik wody słodkiej nazwany Jeziorem Ancylusowym. Tym razem nazwę dał mu ślimak *Ancylus fluviatilis*, który w nim zamieszkał. Ale okres ten też nie trwał długo, około tysiąca lat. W tym czasie poziom oceanu podniósł się na tyle, że jego słone wody przelewały się do Jeziora Ancylusowego zamieniając je w morze. To właśnie wtedy powstały dzisiejsze Cieśniny Duńskie. Powstało Morze Lityrnowe (nazwa pochodzi od ślimaka morskiego *Littorina litorea*) a potem Polityrnowe. Stało się to około 9,7-9,5 tysięcy lat temu. Morze Lityrnowe było dwa razy bardziej słone niż dzisiejszy Bałtyk i nieco cieplejsze. Około 5,5 tysiąca lat temu przybrało już, mniej więcej, współczesny kształt. Ostatnie tysiąc lat w historii Bałtyku to faza nazywana Morzem Mya, o którym rozmawialiśmy na początku.



- Od którego momentu świadkami formowania się Bałtyku mogli być ludzie?

- Na polskim wybrzeżu zlokalizowane są znaleziska świadczące o obecności ludzi na tych terenach już około 10 tysięcy lat temu. To są znaleziska z obszaru dzisiejszego lądu, ale zapewne takie same znajdują się tam, gdzie dzisiaj jest morze. Na polskim Bałtyku nie znaleziono jeszcze takich miejsc, ale są takie w Cieśninach Duńskich czy przy północnych wybrzeżach Niemiec. Na naszym terenie mamy jednak pozostałości lasów świadczące o tym, że obecne dno morza kiedyś było lądem. Są takie miejsca na przedpolu portu gdańskiego, w okolicach Ustki, na dnie Zalewu Wiślanego i Zatoki Puckiej.

- Skąd geologowie tyle wiedzą o przeszłości Bałtyku?

- Pierwsze są badania za pomocą fal akustycznych. Pozwalają nam poznać rzeźbę dna czy rodzaje zalegających je osadów. Stosujemy także wiercenia i sondy. Pobieramy próbki. Analizujemy źródła historyczne i archeologiczne. Czasami nie są konieczne skomplikowane zabiegi, aby dojść do zaskakujących wyników. W świadomości społecznej istnieje na przykład głęboko zakorzenione przekonanie, że kiedyś Półwysep Helski był ciągiem wysp. Tymczasem to mit powstały na skutek błędów popełnianych przez dawnych kartografów przy kopiowaniu map.

- Bałtyk bywa reklamowany jako najśłodsze morze świata. To prawda?

- To pewien skrót myślowy. Na pewno jest największym zbiornikiem wody słonawej na świecie.



Fot. W. Ossowski, z Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, zdjęcie wykonano w trakcie realizacji projektu „Managing Cultural Heritage Underwater (MACHU)”.

Pień sosny sprzed ponad 9 tysięcy lat zakorzeniony w dnie Bałtyku. Pień znajduje się na głębokości około 23 metrów, około 15 kilometrów na północ od środkowej części polskiego wybrzeża.



Tak powstawał Bałtyk

- 1** Bałtyckie Jezioro Lodowe, 14, 5 tysiąca la temu.
- 2** Bałtyckie Jezioro Lodowe, 12 tysięcy lat temu.
- 3** Morze Yoldiowe, 11 tysięcy lat temu.
- 4** Jezioro Ancylusowe, 10 tysięcy lat temu.
- 5** Morze Litorynowe.

- Morze Bałtyckie uchodzi też za płytkie.

- To akurat prawda. Jego średnia głębokość wynosi około 50 metrów. To mało. Najgłębszym miejscem jest, położona na północ od Gotlandii, Głębia Landsort, która ma 456 metrów. Są też miejsca liczące ponad 100 czy 200 metrów głębokości, takie jak Basen Gdański czy Bornholmski. Jeżeli chodzi o rzeźbę dna, to Bałtyk trzeba podzielić na dwa obszary: Bałtyk właściwy rozciągający się na południe od Wysp Alandzkich i Bałtyk Północny składający się z Morza Botnickiego i Zatoki Botnickiej. Na marginesie, Morza Botnickiego próżno szukać w atlasach szkolnych, ale jest to południowa część tego, co jest w nich zaznaczone w całości jako Zatoka Botnicka. Dno Bałtyku Północnego jest dużo bardziej urozmaicone. Jest tam wiele wysp. W polskiej części dno jest bardziej monotonne, płaskie, aczkolwiek zdarzają się miejsca takie jak choćby Ławica Słupska, gdzie widać pozostałości po działalności lądolodu i dno nie jest tam tak jednolite.

- Czy Bałtyk jest bogaty w surowce naturalne? Co kryje się pod jego dnem?

- Niewiele. Przynajmniej w porównaniu z innymi zasobniejszymi akwenami. Są małe złoża gazu i ropy, wydobywane przez Petrobaltic. Jest oczywiście bursztyn na wybrzeżu Zatoki Gdańskiej. Występuje trochę kongrecji żelazowo-manganowych, które zawierają w swoim składzie także kobalt czy miedź. Podobne do tych, które występują choćby na Pacyfiku, gdzie Polska także ma swoją podmorską działkę w ramach międzynarodowej organizacji In-



Fot. Sz. Uścińowicz

Głaz narzutowy, przy którym znaleziono narzędzia krzemienne, węgle drzewne i kości zwierząt liczące prawie 4 tysiące lat. Głaz znajdował się wówczas na wyspie, służąc ówczesnym ludziom za schronienie w czasie wypraw na połów ryb i fok. Zdjęcie zrobiono na południowo-wschodnim wybrzeżu Zatoki Botnickiej, w okolicach Vaasa w Finlandii.

teroceanmetal. Ich ilości uniemożliwiają, przynajmniej na razie, wydobyć, ze względu na nieopłacalność takiego przedsięwzięcia. Na dnie Bałtyku znajdują się za to, bardzo dobrej jakości, złoża żwiru. Prowadzi się także wydobyć piasku, którym potem uzupełnia się plaże.

- A co z głośnym ostatnio gazem łupkowym?

- Bałtyk jest ze wszystkich stron otoczony przez lądy, więc pod jego dnem znajdują się takie same formacje geologiczne. Dotyczy to również łupków sylurskich, takich jak te, w których prowadzi się obecnie poszukiwania gazu łupkowego na Pomorzu.

- Czy na Bałtyku mogą się zdarzyć wielkie trzęsienia ziemi skutkujące falami tsunami?

- Jest to bardzo mało prawdopodobne. Są jednak przekazy historyczne, które zawierają opisy podobnych zjawisk. W 2004 roku zatrzęsała się ziemia w okolicy Kaliningradu, co było odczuwalne także w północnej Polsce. Ale nie były to zjawiska tak potężne jak fale tsunami, które nawiedziły kilka lat temu Azję Południowo-Wschodnią. Choć na wybrzeżach Szwecji odnaleziono ślady działania tych fal, pochodzące sprzed kilku tysięcy lat.

- Jaka będzie przyszłość Bałtyku? Czy znowu zamieni się w jezioro?

- W perspektywie kilkudziesięciu czy nawet kilkuset lat nam to nie grozi. Nie-

wiele się w tym czasie zmieni. Co prawda średni poziom Bałtyku na południowych wybrzeżach może się podnieść o kilkanaście czy kilkadziesiąt centymetrów, ale to jeszcze nie katastrofa. W perspektywie kilku tysięcy, czy może tylko kilkuset lat, może już nie być tak różowo. Według niektórych teorii żyjemy w końcowym okresie międzyzłodowcami i czeka nas nowa epoka lodowa. Lądolód ruszy ze Skandynawii i rozpocznie swój pochod w kierunku południowych wybrzeży Bałtyku. Kiedy się cofnie, możliwe że Bałtyk znowu będzie jeziorem.

- To dosyć pesymistyczna wizja. Skąd takie przewidywania?

- Z dosyć prostego rachunku. Wiemy, że co 100 tysięcy lat następowało ochłodzenie klimatu. A okresy ocieplenia trwały 10-15 tysięcy lat. Ocieplenie klimatu, od czasu ostatniego zlodowacenia, trwa już 11-12 tysięcy lat. Żyjemy więc u schyłku okresu ciepłego. Gdyby to się sprawdziło, za jakiś czas, choć dokładnie nie wiadomo kiedy, w Europie znowu zapanuje zimno.

- Co możemy zrobić w tej sytuacji?

- Niewiele. Róbmy to, co jest w zasięgu naszych możliwości. Dbajmy na przykład o czystość naszego morza. Epoki lodowej to nie zatrzyma, ale poprawi stan Bałtyku i pozwoli nam cieszyć się jego dobrym stanem tu i teraz.

Historyk Bałtyku

Prof. Szymon Uścińowicz ma 58 lat. Urodził się i mieszka w Gdańsku, choć ma wileńskie korzenie. Ukończył oceanografię fizyczną na Uniwersytecie Gdańskim. Jest geologiem, profesorem nadzwyczajnym Państwowego Instytutu Geologicznego-Państwowego Instytutu Badawczego, gdzie też pracuje w Oddziale Geologii Morza w Gdańsku. Specjalizuje się m.in. w historii geologicznej Morza Bałtyckiego. Jest autorem ponad sześćdziesięciu artykułów naukowych, map i atlasów.

Za pomocą bazuny sygnalizowano rybakom powracającym z połowu, gdzie jest brzeg, by łatwiej mogli trafić do domu.

Fot. Czesław Romanowski



Hejnał z mroku

W ciemnościach do gdyńskiego nabrzeża podchodzi mężczyzna ubrany w kurtkę z kapturem. W rękach trzyma kaszubską bazunę. Patrzy na morze, nasłuchuje. Podnosi instrument do ust i zaczyna grać. Po chwili zbliża się do niego inny, również z bazuną w dłoni. Grają obaj, po czym nasłuchują sygnału z morza. Odzywają się syreny okrętowe – odpowiadają im stojące na redzie jednostki.

przedstawienie się spodoba, być może przerodzi się w wydarzenie cykliczne, które można pokazywać cały rok, ponieważ najlepsze warunki akustyczne nad wodą są wtedy, gdy jest mgła, mżawka czy deszcz. Wierzę, że takie pokazy staną się naturalną atrakcją turystyczną Gdyni.

Spektakl „Hejnał Gdyni” jest częścią większego projektu „Sealencium - Tradycja łączy pokolenia”, który służyć ma stworzeniu charakterystycznej identyfikacji dźwiękowej Pomorza.

Czesław Romanowski

Pomysłodawca i twórca projektu Sealencium Dariusz Michalak.

Taki mini-spektakl można było obejrzeć na początku września na moło południowym w Gdyni.

- Rybak na nabrzeżu wypatruje swoich bliskich - tłumaczy zamysł spektaklu jego twórca, Dariusz Wojciech Michalak, prezes zarządu i twórca projektu Sealencium Studio. - Grając na bazunie, próbuje się z nimi skontaktować, a odpowiedź przychodzi od statków cumujących na redzie.

Projekt Michalaka nawiązuje do tradycji wykorzystania bazuny, przy pomocy której w dawnych czasach kaszubszy rybacy porozumiewali się podczas połowów. Dźwięk instrumentu sygnalizował rybakom powracającym z morza, zwłaszcza wieczorem, podczas deszczu albo mgły, gdzie jest brzeg, by łatwiej mogli trafić do domu.

Buczki mgłowe, a także sygnały statków, które pozdrowiały się wzajemnie

wpływając lub wypływając z portu, były wiele lat temu codziennością portowego miasta. Dzisiaj one również są elementem spektaklu Sealencium.

- Dziś mało kto pamięta atmosferę Gdyni z czasów, gdy wypływający w rejs *Batory* żegnał miasto sygnałem dźwiękowym, albo kiedy we mgle rozbrzmiewały charakterystyczne mgłowe buczki - mówi Dariusz Michalak. - Myślę, że ten spektakl sprawi, że przypomnimy wszystkim klimat portowego miasta. Gra rybaka, szum morza, ptaki i sygnały statków stworzą gdyński hejnał. Wpadłem na ten pomysł 10 lat temu, gdy słuchałem buczków przeciwmgłowych.

Muzyk ma nadzieję, że ów gdyński hejnał, stanie się turystyczną atrakcją miasta, nawet poza sezonem:

- Mamy gotowy minispektakl, który pozwoli na pokazanie możliwości dźwiękowych naszych instrumentów. Jeśli



Fot. Rafał Placek

Odkrywamy Bornholm

Wyspa
Tysiąca Wrażeń

„Gdy Bóg zakończył stwarzanie Skandynawii, zostały Mu najpiękniejsze części krain Północy. Wrzucił je do Bałtyku i tak powstał Bornholm.”

- Wiem, wiem. To oklepana opowieść - śmieje się Jagna Norén, Polka z firmy Team Bornholm, zajmującej się organizacją turystyki na wyspie. - Ale prawdziwa, bo Bornholm to naprawdę miniatura Skandynawii.

Dzięki uprzejmości innej duńskiej firmy – przewoźnika promowego Færgen – także i my mieliśmy okazję przekonać się o tym. Przez kilka dni jeździliśmy po Bornholmie zastanawiając się dlaczego,

pomimo tak niedużej odległości od Polski, tak niewielu naszych rodaków decyduje się na poznanie jego uroków. Ta bałtycka wyspa zaskoczyła nas różnorodnością krajobrazów, zabytków i atrakcji.

Przyroda na rowerze

Bornholm leży zaledwie 100 kilometrów na północ od polskiego wybrzeża. Ma około 600 kilometrów kwadratowych

powierzchni i niecałe 50 tysięcy ludności. Wyspa jest najdalej na wschód wysuniętą częścią Danii. Jej stolicą jest Rønne.

Na Bornholm najwygodniej dostać się statkiem z Kołobrzegu lub Sassnitz. Statek z Kołobrzegu płynie do Nexø, drugiego co do wielkości miasta wyspy, 4,5 godziny, ale nie zabiera samochodów. Robi to prom *Povl Anker*, należący do wspomnianego już wyżej armatora, płynący z Sassnitz w Niemczech do Rønne. Dociera na Bornholm w 3,5 godziny. Podróż przez morze jest zatem krótka i raczej przyjemna, obie bowiem jednostki mają odpowiednie zaplecze gastronomiczne.

Na Bornholm można nie zabrać auta, ale nie można udać się tam bez roweru. Wyspa to istny raj dla miłośników dwóch kółek. Czekają na nich znakomicie przygotowane trasy o łącznej długości 250 kilometrów!

Zapewniamy (bo sami spróbowaliśmy), że jazda wzdłuż wybrzeża, w ciepły, słoneczny wieczór, najlepiej przy zachodzącym słońcu, dostarcza wręcz mistycznych przeżyć.

Z roweru, samochodu, czy podczas pieszej wędrowki, Bornholm jest tak samo piękny. Różnorodność przyrodnicza wyspy jest zdumiewająca. Niewiele



Zamek w Hammershus.



Kościół rotundowy w Østerlars.



Ciepły klimat wyspy sprzyja winoroślom.

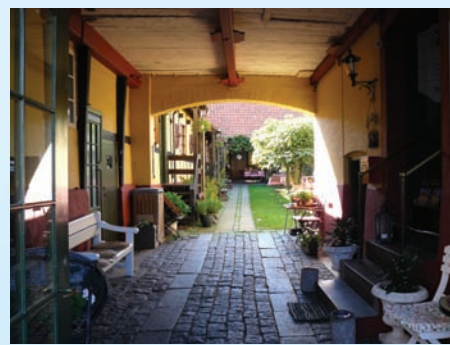
Bornholmskie klify.



Widok na Gudhjem.



Bornholm zaprasza żeglarzy.



Uliczki bornholmskich miejscowości pełne są urokliwych zaułków.

miejsc oferuje tak wiele krajobrazów na tak małej powierzchni. Skrajne punkty wyspy dzieli zaledwie 40 kilometrów, które samochodem pokonać można w pół godziny.

Morze na Bornholmie jest widoczne niemal z każdego domu. Mniejsze i większe mariny zapraszają żeglarzy. Wystarczy przepłynąć wzdłuż wybrzeża, aby na własne oczy przekonać się, jak strome skały przechodzą w szerokie plaże, o piasku tak drobnym, że nigdy wypełniałoby nim klepsydry. Na wyspie są jeziora, bagna, rozpadliny, jaskinie i najwyższy w Danii wodospad. Jest to najbardziej zaludniony region tego kraju. Będąc na szczycie wieży widokowej ma się wrażenie, że Bornholm porastają puszcze.

Z cudami tamtejszej przyrody i jego geologiczną przeszłością zapoznać się można w NaturBornholm, nowoczesnym centrum edukacyjnym w Aakirkeby. Oferuje ono naukę i rozrywkę dla rodzin, które wspólnie poszukać mogą skamieniałości w położonym nieopodal kamieniołomie.

Bornholm uchodzi za najbardziej słoneczną wyspę Danii. Słońce i przyroda przyciągały na nią od zawsze artystów, o czym można się przekonać odwiedzając położone niedaleko Gudhjem Muzeum Sztuki Bornholmu. Wciąż wielu ludzi sztuki tworzy na wyspie swoje dzieła. Ich warsztaty są otwarte dla wszystkich. Można np. podpatrywać wyrabianie ozdób szklanych.

Wielką atrakcją przyrodniczą Nexø jest Bornholmski Ogród Tropikalny, zwany także Parkiem Motyli. Pod jednym dachem, w cieplarnianych warunkach, żyją tam setki motyli z całego świata. Ta, jak się okazuje prywatna kolekcja, stanowi owoc pasji jednego tylko człowieka!

Templariusze i smakośze

Na Bornholmie nie będą się też nudzić miłośnicy historii, tajemnic i militariów. Trzy największe historyczne atrakcje to: zamek Hammershus, twierdza na Christiansø oraz kościoły rotundowe.

Hammershus wznosi się majestatycznie na północnym cyplu Bornholmu. To jedno z największych średniowiecznych



**Budynek NaturBornholm.****Bornholm słynie z plaż.****Wyspa ma także skaliste oblicze.**

ruin w całej Skandynawii. Zbudowany w XIII wieku zamek bronił wyspy od strony morza. Przez długi czas był terenem walk pomiędzy królem Danii, a kościołem szwedzkim. Jego militarne znaczenie osłabło w XVIII wieku, po czym został w większości rozebrany przez miejscową ludność. Obecnie można stamtąd podziwiać bornholmskie klify.

Cegły pozyskane w Hammershus posłużyły do budowy m.in. twierdzy morskiej na wyspie Christiansø. Zlokalizowana jest około 10 mil morskich na wschód od Bornholmu. Regularnie kursują tam statki choćby z Gudhjem. Christiansø to właściwie archipelag złożony z kilku małych wysp. Obecnie zamieszkuje na nich zaledwie 100 osób.

Twierdza na Christiansø początkowo spełniała funkcje militarne. Potem zamieniona została w więzienie dla największych duńskich przestępców, również politycznych. Nikomu nie udało się nigdy uciec z wyspy. Dzięki temu zyskała ona miano „Duńskiej Diabelskiej Wyspy”. Nieudaną próbę zdobycia Christiansø podjęli podczas wojen napoleońskich Brytyjczycy. W XIX wieku wojsko opuściło archipelag zezwalając na jego zasiedlenie cywilom.

Militarną rolę pełniły na Bornholmie także niezwykle i tajemnicze kościoły rotundowe. Jest ich tam cztery. Powstały we wczesnym średniowieczu. Wyspa była wtedy często najeżdżana przez piratów. W czasie napadu miejscowa ludność chroniła się w ich wnętrzu.

Najstarszym i największym zarazem kościołem rotundowym na Bornholmie jest świątynia w Østerlars. Dlaczego rotundowym? Bo zbudowanym dookoła

masywnego, centralnie położonego filaru, który przebiega przez wszystkie piętra. Do górnych pomieszczeń wiodą wąskie, kamienne schodki. Na filarze zachowały się piękne freski przedstawiające sceny z Biblii. Obecnie kościół wykorzystywany jest przez protestantów, którzy dominują na Bornholmie.

Ale z rotundami związana jest także zagadka. Według niektórych teorii mogą one zawierać wskazówki wiodące do legendarnego skarbu templariuszy. Są tacy, co twierdzą, że kościoły zostały zorientowane astronomicznie, a pod świątynią w Østerlars znajdują się nieodkryte pomieszczenia. Kto chce niech wierzy, kto nie chce, niech nie wierzy. Faktem jednak pozostaje, że zwiedzanie tych wyjątkowych budowli dostarcza mnóstwa wrażeń.

Ślady przeszłości widoczne są na Bornholmie niemal na każdym kroku. Warto na nie zwracać uwagę spacerując po mniejszych i większych miejscowościach wyspy. Najbardziej apetycznymi pozostałościami dawnych tradycji są słynne bornholmskie wędzarnie, gdzie serwuje się, wykonane według przekazywa-

Bornholm w sieci

Coraz więcej Polaków podróżuje na Bornholm. Zauważają to także mieszkańcy wyspy. W internecie nie ma problemu ze znalezieniem informacji o tym zakątku Danii w języku polskim, przygotowanych zarówno przez samych wyspiarzy, jak i przez pasjonatów z Polski. Wystarczy wpisać w google hasło „Bornholm”, a bez trudu znajdziemy potrzebne nam dane, także te ściśle turystyczne (np. www.bornholm.modos.pl, www.bornholm.net.pl czy www.bornholm.info). Rozkład promów z Sassnitz znaleźć możemy na stronie www.faergen.dk lub www.bornholmerfaergen.dk, z Kołobrzegu zaś na www.kzp.kolobrzeg.pl. Noclegi na Bornholmie (także po polsku) zarezerwować można m.in. na www.teambornholm.dk.

nych z pokolenia na pokolenie przepi-
sów, potrawy rybne. Smak takiej historii
na długo pozostaje w ustach!

Polacy mile widziani

Podczas zwiedzania nieraz natykali-
śmy się na mieszkających na Bornholmie
Polaków. Na promie obsługiwała nas Po-
lka, po NaturBornholm oprowadzała Po-
lka, naszą przewodniczką była Polka. Pol-
ska społeczność na wyspie liczy kilkadzie-
siąt osób. Pierwsi pojawili się tam już
w XIX wieku. Mają nawet swój kościół.

Ale spotykaliśmy także polskich tury-
stów. Chociaż Bornholm, jak cała zresztą
Skandynawia, z naszego punktu widzenia
nie należy do najtańszych, to wydawali
się zadowoleni, że swoje pieniądze po-
stanowili zostawić właśnie tutaj. Wszyscy
zachwalali uroki i zabytki Bornholmu.

Po rolnictwie turystyka jest najwięk-
szym źródłem dochodów Bornholmczy-
ków. Nic zatem dziwnego, że zabiegają
o gości jak tylko umieją. Doceniają także
Polaków. Strony w internecie uwzględniają
język polski. Większość informacji na
wyspie dostępnych jest także w naszym
języku. Ba! Niektórzy wysyłają nawet
swoich pracowników na kursy języka
polskiego, aby lepiej móc porozumieć się
z Polakami.

Wyspa tętni życiem głównie latem,
w lipcu i sierpniu. Na Bornholm, słynny
o czym wspomnieliśmy wyżej, z szero-
kich, słonecznych plaż, przyjeżdżają wte-
dy wypoczywać całe rodziny. Dla dzieci
powstał tutaj park rozrywki Joboland –
akwapark, zoo i wesołe miasteczko
w jednym. Nie bez kozery wyspa bywa
czasami nazywana „Majorką Północy”.

**Bornholm to nie tylko morze,
ale także jeziora.**

Zaskakująco bogata, zarówno pod
względem ilości jak i jakości, wydaje się
oferta noclegowa Bornholmu. Bez proble-
mu można znaleźć kwatery dla siebie
w standardzie, w jakim mamy ochotę: od
namiotu na campingu po luksusowy apart-
tament. Warto przy okazji zwrócić uwa-
gę na zwykle wysoki standard wyposa-
żenia kwatery. Większość ma aneksy ku-
chenne, co jest istotne dla tych, którzy
chcieliby sami przyrządzać sobie jedze-
nie i w ten sposób zaoszczędzić na inne
atrakcje.

Także ceny kwatery są bardzo różne.
Jeśli komuś nie zależy na plażowaniu
i wybierze się na Bornholm np. we wrze-
śniu, zapłaci za pobyt nawet o 70 pro-
cent mniej niż w pełnym sezonie. A trze-
ba powiedzieć, że pobyt na wyspie je-
sienią to alternatywa dla tych, którzy ce-
nią spokój i ciszę. Pogoda zaś w tym okre-
sie bywa równie piękna co latem.

Jednego możemy być pewni. Born-
holmczycy przyjmą nas z otwartymi ra-
mionami niezależnie od tego, kiedy przy-
będziemy na ich wyspę. Jak mogliśmy
się niejednokrotnie przekonać, to spokojni
i gościnni ludzie z wielką ufnością traktu-
jący turystów. Gdy przybędziemy na
kwatery, nie zdziwmy się, że klucze do
naszego pokoju wisieć będą na drzwiach
do recepcji, a w pobliżu nikogo nie bę-
dzie. Bornholmczycy nie przyjdzie na-
wet do głowy, że pozostawienie kluczy
w ogólnodostępnym miejscu i to na do-
datek bez dozoru może grozić np. ich
kradzieżą.

**Tekst i zdjęcia:
Tomasz Falba**



**Właściciel Parku Motyli demonstruje
jeden ze swoich okazów.**



**Jedna z wędzarni z charakterystycznym
wysokim kominem.**



Wodospad w Dondalen.



Parowy armator z Drezna

**Parowiec Meissen
widziany z górskiej
twierdzy Königstein.**

Miliony pasażerów

W saksońskim Dreźnie swoją siedzibę i główną bazę ma firma żeglugowa Sächsische Dampfschiffahrts, niewątpliwie jeden z najciekawszych rzecznych armatorów Europy. Na tę ocenę składają się dwa czynniki: po pierwsze – mimo licznych przekształceń firma utrzymała ciągłość działania przez ponad 175 lat, po drugie – większość eksploatowanych przez nią jednostek zaliczyć można śmiało do zabytków techniki.

Dzieje firmy sięgają roku 1836, kiedy to dwunastoosobowa grupa drezdeńców zawiązała spółkę, która od króla Saksonii, Fryderyka Augusta II, otrzymała przywilej zorganizowania żeglugi parowej na saksońskim odcinku Łaby. Z uwagi na szybki rozwój gospodarczy monarchii, który nastąpił po wojnach napoleońskich,

dostęp do innych rynków niemieckich za pośrednictwem rzeki miał potencjalnie duże znaczenie ekonomiczne. Rok później w dziewiczy rejs wyruszyła pierwsza jednostka należąca do Elbdampfschiffahrts Gesellschaft nosząca nazwę *Königin Maria* (dla uczczenia monarszej małżonki, Marii Karoliny Habsburg, córki cesarza

Franciszka II i jego drugiej żony Marii Teresy). Obsługiwała ona trasę okrężną z Drezna do Miśni (Meissen). W 1867 roku firma zmieniła nazwę na Sächsisch – Böchemise Dampfschiffahrts Gesellschaft (SBDG). Nie wpłynęło to jednak na zasadniczy profil działalności przewoźnika – jego specjalnością pozostała żegluga pasażerska – w 1901 roku 36 należących do niego statków przewiozło ponad 3,4 mln osób.

W 1923 r. firma po raz kolejny zmieniła nazwę, co wynikało z przekształcenia w spółkę akcyjną, przybierając miano Sächsisch – Böchemise Dampfschiffahrts Aktiengesellschaft (SBDA). Co interesujące, mimo dynamicznego rozwoju konkurencyjnych środków transportu, takich jak kolej, czy transport samochodowy, przewozy SBDA utrzymywały się przez kilkadziesiąt lat na mniej więcej stałym poziomie – w 1940 roku armator przewiózł 3 mln osób.

Wojna dość okrutnie obeszła się z tonażem SBDA. Część jednostek została zatopiona, głównie w wyniku alianckich ataków lotniczych, część uszkodzona, niektóre przejęli Sowieci jako reparacje wojenne. Władze „ludowych” Niemiec nie godziły się na istnienie prywatnych przedsiębiorstw, w związku z czym SBDA w roku 1948 znacjonalizowano, co skutkowało kolejną zmianą nazwy, najpierw na Elbeschiffahrt Sachsem, a dwa lata później na Deutsche Schiffahrts und Umschlags Betriebszentrale (DSU). Firma odbudowała wojenne straty i w roku 1957 dysponowała 16 jednostkami, które przewiozły 3,1 mln pasażerów. W latach 80. XX wieku flagę armatorską DSU podnosiło 19 jednostek, w tym dwa wodoloty: *Newa* i *Moskwa*, obsługujące szybkie połączenie między Dreznem a Bad Schandau.

Zjednoczenie Niemiec doprowadziło do kolejnej, wielkiej zmiany w dziejach firmy. Sprywatyzowano ją mianowicie w 1982 roku poprzez sprzedaż armatorowi morskemu CONTI REEDEREI Management GmbH & Co. Nowy właściciel nadał firmie obecny kształt i nazwę, podejmując jednocześnie ważne inwestycje:



Jeden z dwóch najnowszych nabytków dreźnieńskiego armatora – motorowiec August der Starke.

w roku 1994 odebrano dwa nowe, duże statki *August der Starke* i *Gräfin Cosel*, zaś w latach 1999-2000 wyremontowano odkupiony z drugiej ręki statek *Krippen*.

Obecnie Sächsische Dampfschiffahrts posiada dziewięć zabytkowych, parowych bocznołowców oraz dwa duże i dwa mniejsze motorowce z napędem śrubowym. Obsługują trasy od Seusslitz do Bad Schandau (dzieli je około 80 km), łączące ze sobą 14 portów i przystani rzecznych. Rocznie pokonują około 200 000 km, przewożąc 700 000 pasażerów. W zeszłym roku

obrót firmy zatrudniającej 85 pracowników, wyniósł 8,77 mln euro.

Na zakończenie podkreślić można, że statek *Diesbar* (zbudowany w roku 1884) napędzany jest maszyną parową z roku 1841, zbudowaną w Pradze i pierwotnie zainstalowaną na parowcu rzeczonym *Bohemia*. Jest to najprawdopodobniej najstarszy, pozostający w ciągłej eksploatacji (zasilany z kotła nadal opalanego węglem) silnik parowy na świecie.

Krzysztof Kubiak

Flota Sächsische Dampfschiffahrt

Jednostka	Data budowy/ stocznia	Długość x szerokość x zanurzenie [m]	Napęd – rodzaj/ moc [KM]	Zużycie paliwa	Prędkość [km/h] Z prądem/pod prąd	Ilość miejsc pasażerskich (wewnętrzne/ zewewnętrzne)	Załoga*
Bocznołowce							
<i>Diesbar</i>	1884/Dresden Blasewitz	53,5 x 10,2 x 0,79	Maszyna parowa/110	450 kg węgla / godzinę	14/12	160 (80/80)	4
<i>Dresden</i>	1926/Dresden Laubegast	68,7 x 12,9 x 0,8	Maszyna parowa/300	130 litrów oleju opałowego/ godzinę	20/14	415 (179/236)	4
<i>Pillnitz</i>	1886/Dresden Blasewitz	65,7 x 11,2 x 0,8	Maszyna parowa/230	130 litrów oleju opałowego/ godzinę	12/8	254 (124/130)	4
<i>Krippen</i>	1892/Dresden Blasewitz	51,6 x 9,7 x 0,8	Maszyna parowa/110	125 litrów oleju opałowego/ godzinę	14/9	210 (100/110)	3
<i>Kurort Rathen, Pirma</i>	1896, Dresden/ Blasewitz, 1898/Dresden Blasewitz	51,7 x 10,2 x 0,81	Maszyna parowa/140	100 litrów oleju opałowego/ godzinę	15/10	267 (82/185)	3
<i>Leipzig</i>	1929/Dresden Laubegast	70,1 x 12,9 x 0,78	Maszyna parowa/350	130 litrów oleju opałowego/ godzinę	20/14	411 (196/254)	4
<i>Meissen</i>	1898/Dresden Blasewitz	57,1 x 10,4 x 0,78	Maszyna parowa/140	100 litrów oleju opałowego/ godzinę	15/9	265 (98/168)	3
<i>Stadt Wehlen</i>	1879/Dresden Blasewitz	59,2 x 10,45 x 0,88	Maszyna parowa/180	100 litrów oleju opałowego/ godzinę	15/10	284 (92/192)	3
Śrubowce							
<i>Bad Schandau</i>	1987/Yachtwerft Berlin	32,1 x 5,1 x 0,92	Silnik wysokoprężny/122	24 litry / godzinę	15/10	96 (56/40)	4
<i>Lilienstein</i>	1982/Yachtwerft Berlin	28,6 x 4,98 x 0,98	Silnik wysokoprężny/122	20 litrów / godzinę	15/10	80 (40/40)	4
<i>August der Starke, Gräfin Cosel</i>	1994/ Tangermünde	75,10 x 10,6 x 0,98	Dwa silniki wysokoprężne/400	60 litrów / godzinę	20/9	526 (332/194)	3

* tylko załoga „okrętowa”, bez personelu kuchni, restauracji i barów

Centralne Muzeum Morskie z bliska

Fot. Tomasz Falba

SOŁDEK

Narodowa czterdziestolatka

Dr Robert Domżał, kierownik Działu Historii Budownictwa Okrętowego Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

1 października Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku rozpoczęło czterdziesty rok działalności jako narodowa instytucja kultury zajmująca się ochroną i popularyzacją polskiego dziedzictwa morskiego. Rozpoczynamy cykl artykułów, w których zaprezentujemy jego zbiory, badania, teraźniejszość i plany na przyszłość.

Statek-muzeum *Soldek* w Gdańsku (pierwszy polski statek pełnomorski zbudowany po drugiej wojnie światowej) i *Dar Pomorza* w Gdyni (legendarna Biała Fregata, na pokładzie której przez kilkadziesiąt lat uczyły się morza całe pokolenia przyszłych oficerów polskiej floty handlowej) to najbardziej rozpoznawalne symbole Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (CMM). Ale placówka ta to nie tylko te słynne jednostki.

CMM to także potężne zbiory przechowywane i wystawiane w jego siedzibie głównej w grodzie nad Motławą oraz kilku oddziałach rozsiansych po całym Pomorzu. To także badania, w tym z zakresu archeologii podwodnej (obszerny wywiad z Iwoną Pomian, kierownikiem Działu Badań Podwodnych CMM ukazał się w sierp-

niowym numerze „*Naszego MORZA*”). To magazyny pełne eksponatów, pracownie konserwatorskie, największa w Polsce biblioteka morska i zbiór obrazów marynistycznych. To w końcu pełni pasji pracownicy i dziesiątki tysięcy turystów rocznie podziwiających i korzystających z tych wszystkich skarbów.

Szkutnictwo ludowe

Dla miłośników morza właściwie wszystko, co znajduje się w CMM jest ciekawe. Będziemy więc po kolei odwiedzać poszczególne działy i oddziały terenowe bezpośrednio związane z główną działalnością muzealną i naukową tej placówki. Relacje z tych wizyt zamieszczamy w każdym kolejnym numerze naszego pisma. A i tak zapewne nie uda się wyczerpać tematu.

- Na początek proponuję zapoznać się z Działem Historii Budownictwa Okrętowego - przekonywał dr Jerzy Litwin, dyrektor CMM. - Jego kolekcja tworzona jest od pół wieku. Pierwsze zabytki zostały zewidencjonowane, kiedy jeszcze nasza placówka nie była samodzielna i wchodziła w skład ówczesnego Muzeum Pomorskiego, dzisiaj Muzeum Narodowego w Gdańsku. Było to w grudniu 1960 roku.

Dyrektor Litwin ma nie tylko historyczny, ale także osobisty powód, żeby chwalić się Działem Historii Budownictwa Okrętowego, którego zbiory stanowią trzon CMM. To właśnie ten dział opiekuje się wspomnianym na początku *Soldkiem*. Dr Litwin, znawca polskiego skutnictwa ludowego, jeszcze jako szeregowy pracownik CMM, brał udział w tworzeniu części kolekcji wchodzącej w skład tego działu – mianowicie zbioru tradycyjnych łodzi ludowych.

W tej chwili jest ich w CMM już około pięćdziesięciu. To największa tego rodzaju ekspozycja w naszym kraju. Wśród nich są egzemplarze oryginalnych łodzi, które nigdzie indziej się nie zachowały – pomeranki czy barkasów. Aby je pozyskać, trzeba było dosłownie przetrząsnąć każdy kąt polskiego wybrzeża, zajrzeć do każdej rybackiej chaty.

- Nieraz spotykamy się z zarzutem, że nasze muzeum zbyt wiele wagi przykładają do skutnictwa ludowego, ale przecież to też jest część polskiego dziedzictwa morskiego, nie mniej ważna niż inne jego części - mówi dr Robert Domżał, kierownik Działu Historii Budownictwa Okrętowego CMM. - Warto też pamiętać,



Fot. Tomasz Falba

W magazynie...



Fot. Tomasz Falba

Modele na wystawie.

w jakich warunkach CMM powstawało. Na początku nie było dosłownie nic. W zawierusze wojennej zniszczeniu uległo wiele z i tak skromnego dorobku morskiego II Rzeczypospolitej. Można było załamać ręce i powiedzieć, że w tej sytuacji nic się nie da zrobić. Można było też ratować co się dało. Na szczęście wybrano tę drugą opcję.

Robert Domżał ma 39 lat, z wykształcenia jest archeologiem po Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu, z doktoratem na temat portów i żeglugi na dolnej Wiśle w okresie średniowiecza. W CMM pracuje od lat piętnastu, Działem Historii Budownictwa Okrętowego kieruje od czterech.

W świetle tego co mówi, jasne się staje dlaczego CMM z taką pieczołowitością gromadziło od zawsze modele statków.

A ma ich w swoich zbiorach ponad 500. To jedna z największych tego rodzaju kolekcji w Europie. Wiele z nich oglądać można w spichlerzach na Ołowiance w Gdańsku. Większość jednak, także z braku miejsca do ekspozycji, przechowywanych jest w magazynach. Tam też znajduje się najstarszy z modeli będących w posiadaniu CMM – galeon o nieustalonej nazwie, choć z wypisaną datą „1719” na jednym z żagli. Ponieważ na jego rufie wymalowana jest scena pokazująca ofiarę Abrahama, tak też nazywany jest statek.

Model dla każdego

Modele, ciasno poustawiane w magazynach, robią niesamowite wrażenie. Ale nie tylko tam, także na wystawie. Są różne. Szczególnie ciekawe są przekroje



Fot. Bernadeta Galus, CMM

Ofiara Abrahama.

poprzeczne, bo pozwalają „zajrzeć” do wnętrza jednostek. Są też „interaktywne” - z ruchomymi pędnikami i figurkami marynarzy. Słowem, każdy znajdzie wśród nich coś dla siebie.

Wielu polskim miłośnikom morza marzyłoby się zapewne, aby zamiast największej nawet kolekcji modeli, CMM posiadało zbiór prawdziwych, historycznych jednostek. Jak twierdzą władze placówki, póki co szans na dodanie czegoś do *Soldka* i *Daru Pomorza* nie ma. Ograniczeniem jest zarówno brak miejsca, jak i środków na zakup nowych eksponatów oraz ich utrzymanie.

- Nie możemy mieć całych jednostek, więc staramy się pozyskiwać chociaż ich

oryginalne części - tłumaczy dr Domżał. - To bolesny kompromis.

Na dowód prowadzi nas do miniskansenu położonego w sąsiedztwie siedziby głównej CMM. Na niewielkiej powierzchni zostały tam zgromadzone niezwykle eksponaty. Wśród nich m.in. wysokoprężny silnik z napędu głównego pełnomorskiego frachtowca *Annam* zbudowanego w 1913 roku w Danii, który był niegdyś eksploatowany przez Polskie Linie Oceaniczne pod nazwą *Romuald Traugutt*. Jest też maszyna parowa z 1892 roku i silnik pomocniczy ze sławnego transatlantyku *Batory*.

Kolejne eksponaty dr Domżał pokazuje na wystawie w spichlerzach na Ołowiance.

Można tam obejrzeć np. przywiezione do Gdańska z Tasmanii, fragmenty konstrukcyjne legendarnego barku *Otago*, którym swego czasu dowodził nie mniej legendarny Józef Conrad-Korzeniowski, Polak, kapitan brytyjskiej marynarki handlowej, a zarazem jeden z największych marynistów w historii literatury światowej. Można także podziwiać fragmenty *Samarynaki*, pierwszego statku zbudowanego przed wojną w Gdyni reżymu polskich stoczniovców.

Wśród zabytków, którymi opiekuje się Dział Historii Budownictwa Okrętowego uwagę zwracają eksponaty archeologiczne wydobyte z dna Bałtyku, m.in. resztki średniowiecznego statku handlowego zwanego *Miedziowcem*, szwedzkiego okrętu *Solen*, zatopionego podczas bitwy pod Oliwą w 1627 roku, czy z angielskiego statku towarowego *General Carleton of Whitby* zbudowanego w 1777.

Spacerując w towarzystwie dr. Domżała po salach wystawowych i magazynach kierowanego przez niego działu, uświadamiam sobie jak złożonym tematem jest to, co określamy zwykle bez dłuższej refleksji „dziedzictwem morskim”. Moje wrażenie pogłębia się jeszcze bardziej, kiedy mój przewodnik pokazuje kolejne setki eksponatów związanych z szeroko rozumianą historią budownictwa okrętowego. Długie godziny opowiadać można także o liczącej ponad 30 sztuk kolekcji kotwic. Listę eksponatów da się wydłużyć o kolejne pozycje.

W sumie, w rejestrze CMM, zapisanych jest ponad 35 tysięcy muzealiów! Dr Domżał nie kryje, że pokazywanych publicznie jest zaledwie 40 procent z nich. Brakuje niestety miejsca na poszerzenie ekspozycji, brakuje pieniędzy na nowe wystawy. Brakuje też etatów, w kierowanym przez niego dziale pracuje zaledwie 6 osób, z czego 3 w terenie, w oddziale CMM w Kątach Rybackich.

- Z każdym rokiem przybywa eksponatów, przybywa więc pracy. Na dodatek pędzący do przodu świat stawia przed nami nowe zadania. Czeką nas na przykład digitalizacja zbiorów. Tymczasem zadania przerastają nasze możliwości kadrowe - mówi dr Domżał. - Od powstania naszego muzeum minęło pięćdziesiąt lat. Jest to dziś zupełnie inna placówka. Z sukcesami weszliśmy w XXI wiek, ale musimy borykać się wciąż z podobnymi problemami. Nadal ratujemy to, co się da, siłami, które mamy. Możemy zrobić tylko i aż tyle.

Tomasz Falba



Wystawa na Ołowiance.



Szczątki Otago.



The Culture 2011 Tall Ships Regatta

Żagle na medal

Fot. Piotr Słoneczak

Około półtora miliona osób odwiedziło w pierwszy weekend po wakacjach Basen Prezydenta podziwiając jachty i żaglowce, które przybyły do Gdyni na zakończenie The Culture 2011 Tall Ships Regatta.

*Przez cztery dni Gdynia
rządziły żagle.*



Trzy rosyjskie żaglowce: Sedov, Mir i w głębi Kruzenshtern.



Marynarz z Sedova przy pracy.

To wielki sukces frekwencyjny, jeśli się pamięta, że pięciokrotnie większy pod względem liczby jednostek zlot żaglowców w 2009 roku podziwiał „jedynie” milion osób więcej i że tegoroczna impreza odbyła się tuż po wakacyjnym sezonie.

- Są piękne żaglowce, jest piękna pogoda, jak można było tu nie przyjechać? - pytał Michał Półtorak, który wraz z rodziną przybył do Gdyni aż z Katowic. - Byliśmy na poprzednim zlocie, dwa lata temu, w sumie przypadkiem i tak nas te

żaglowce zauroczyły, że postanowiliśmy - nie odpuścimy podobnej imprezy.

Najpotężniejsze

Największe wrażenie robiły oczywiście najpotężniejsze, rosyjskie, czterosmasztowe jednostki Sedov i Kruzenshtern, do których zwiedzania kolejka stała non-stop. Wielką popularnością cieszyły się również bliźniaki: nasz Dar Młodości i rosyjski Mir oraz Fryderyk Chopin, który

większość zwiedzających kojarzyła z powodu epopei związanej z połamanymi podczas rejsu żaglami. Odremontowana jednostka prezentowała się w Gdyni wspaniale. Bardzo dużo chętnych czekało również na możliwość zwiedzenia niewielkiego okrętu podwodnego ORP Kondor, który udostępniła Marynarka Wojenna. Piękny jubileusz: pięćdziesięciolecie podniesienia bandery, świętował podczas zlotu żaglowiec Związku Harcerstwa Polskiego Zawisza Czarny.



Na Fryderyku Chopinie.



Dar Młodości - zwycięska biała fregata.



Na zlocie można było również posłuchać dobrej muzyki. Na zdjęciu grupa Afromental.



Młode kadry morskie na obchodzącym pięćdziesięciolecie podniesienia bandery, Zawiszy Czarnym.

Fot. Czesław Romanowski



Kruzysztern mija Dar Młodzieży w drodze na paradę.



Kolejka chętnych do wejścia na pokład Kruzyszterna.

Fot. Czesław Romanowski



Załoga Daru radująca się z licznych nagród.

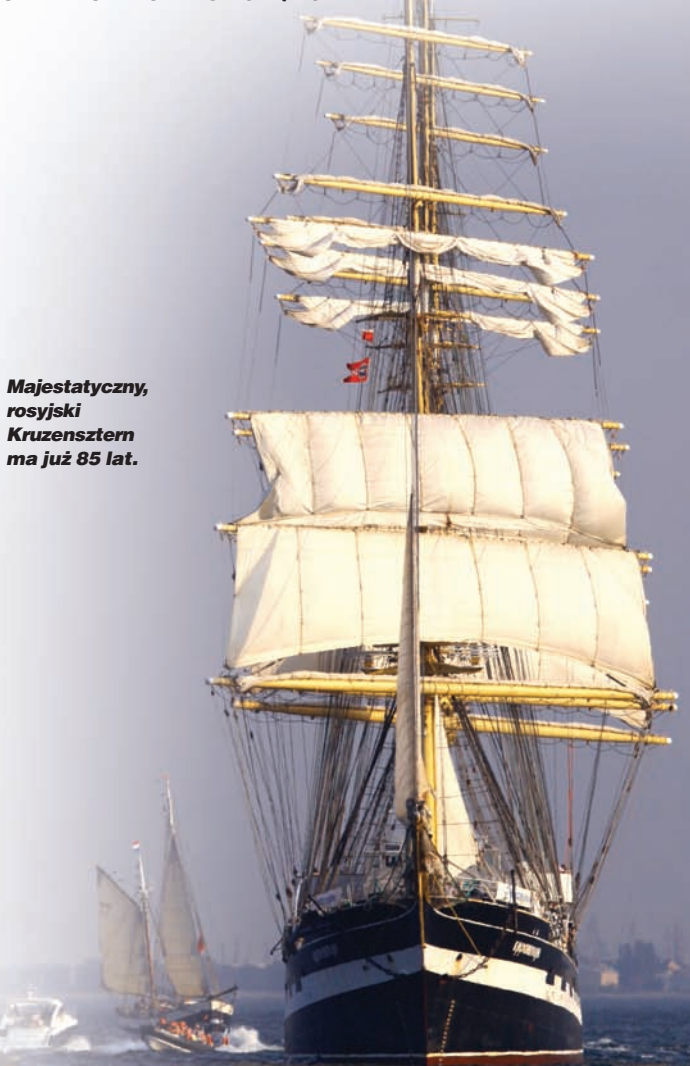


Młodzi ludzie z Daru Młodzieży robili podczas parady załóg najwięcej hałasu.

Fot. Czesław Romanowski



Członkowie załogi rosyjskiej Eleny.



Majestatyczny, rosyjski Kruzysztern ma już 85 lat.

Fot. Piotr Stareńczak

Fot. Czesław Romanowski



Widok na żaglowce z Kamiennej Góry.



Fot. Czesław Romanowski

Kadłub olbrzymiego Sedova ma 109 metrów długości.



Fot. Czesław Romanowski

Przygotowania do parady załóg.



Fot. Czesław Romanowski

Załoga Johanna Smidta, po prawej ORP Iskra.

Członkowie załogi żaglowca Gulden Leeuw (Złoty Lew) z Holandii podczas parady ucharakteryzowali się na dzikie koty.



Fot. Czesław Romanowski



Fot. Piotr Stareńczak

Rosyjski Sedov – największy szkolny żaglowiec świata.



Fot. Piotr Stareńczak

Johann Smidt, niemiecki szkuner z Bremy.

Kolorowe załogi

Nie mniejszym powodzeniem cieszyła się parada załóg, która przeszła ulicami Gdyni i zakończyła na miejskiej plaży rozdaniem trofeów dla najdzielniejszych jednostek ścigających się na trasie Klajpeda-Turku-Gdynia. Najważniejszy laur - STI Friendship Trophy - przypadł w udziale *Darowi Młodzieży*. Załogę żaglowca Akademii Morskiej w Gdyni uznano w głosowaniu kapitanów za tę, która najbardziej przyczyniła się dla rozwoju przyjaźni i międzynarodowego zrozumienia. Nasza biała fregata była także najszybszą jednostką na trasie z Turku do Gdyni, wyprzedzając *Mir* i *Fryderyka Chopina*.

W paradyzie

Najbardziej widowiskową częścią imprezy było jej zakończenie, czyli wielka parada jednostek po wodach Zatoki Gdańskiej. Mimo poniedziałku na Molo Południowym, gdzie widzowie ustawili się na całej długości falochronu, a także na Plaży Śródmieście, w Orłowie, Kamiennej Górze, czy na sopockim molo zgromadziło się kilkadziesiąt tysięcy osób. Paradę poprowadził komendant Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni kontradmirał Czesław Dyrz. Żaglowce, po wypłynięciu z gdyńskiego Basenu Prezydenta, kierowały się w stronę Gdańska, by na wysokości Sopotu postawić żagle i obrócić ponownie kurs na Gdynię. Paradę otwierał, tuż za okrętem łącznikowym, rosyjski *Sedov*. Zaraz za nim płynęli m.in.: *4 Oceans' Dream*, *Gulden Leeuw*, *Kruzenshtern*, *Elena*, *Śmiały* i *Johann Smidt*, a wokół uwijały się dziesiątki mniejszych jachtów i łodzi motorowych. Szyk zamykał honorowy gospodarz zlotu *Dar Młodzieży*, z logiem Stocznicy Remontowa SA na jednym z głównych żagli. Po parady jednostki nabrały wiatru w żagle i popłynęły, w większość do macierzystych portów. *Dar Młodzieży* wyruszył natomiast w rejs do Bremerhaven.

Gospodarzem zlotu żaglowców Gdynia była już piąty raz. Ten pierwszy odbył się w 1974 r., w ramach Operacji Żagiel. Wielkie żagle gościły w Gdyni również w 1992, 2003 i 2009 roku. Kiedy za witają znowu? Wiadomo tylko, że nie szybciej niż w 2016 roku.

Czesław Romanowski



Fot. Piotr Stareńczak

Zaopatrzone w nowe maszyny *Fryderyk Chopin* prezentował się imponująco.

Fot. Czesław Romanowski

Kapitan *Daru Młodzieży*, Artur Król, z trofeum dla swojej jednostki.

Fot. Piotr Stareńczak

Thalassa - holenderska piękność.

Fot. Piotr Stareńczak

Studenci AM.

Dla dorosłych i dla dzieci...



Fot. Piotr Stareńczak

Navigator of the Seas
- GT 138 279.

Fot. Piotr B. Starzeńczak



Wielkie, większe, największe...

...w polskich portach

Media próbują czasami epatować tytułami w rodzaju „kolos zawinął do naszego portu”, „ogromny statek przy nabrzeżu”... Niestety, często okazuje się, że tak opisywane jednostki nie tylko nie są największymi w swojej klasie pośród zawijających do określonego polskiego portu czy terminalu, ale są wręcz średnie lub małe. W ostatnich doniesieniach powtarzano np., że *Maersk Taikung* to największy statek w historii portu w Gdańsku, mimo że przed nim odwiedzały ten port zbiornikowce o nośności prawie trzykrotnie większej.

Z drugiej strony, ponieważ informacje o rekordach nie należą do najważniejszych dla portów, z reguły nie są właściwie odnotowane i udokumentowane i zdarza się, że przechodzą niezauważone.

Tak było choćby w przypadku największych samochodowców, jakie odwiedzały polskie porty. Nie otrzymaliśmy takiego zestawienia z Gdyni, ale wiele wskazuje, że są to jednostki o ładowności nieco ponad 6000 samochodów osobowych. Należą do nich statki zbudowane w Stoczni Gdynia, np. *Talia*, które wracały do portu gdyńskiego z ładunkiem lub po ładunek...

Obecnością *Talii* chwalił się za to gdański port, choć nie była największym z samochodowców tam zawijających. O jej cumowaniu, 26 maja 2008 r. przy nowo wyremontowanym Nabrzeżu WOC II, Port Gdańsk (ZMPG SA) informował na swojej witrynie internetowej. Samochodowiec armatora Wallenius Wilhelmsen Logistics *Talia* - o długości prawie 200 m, szerokości 32 m i nośności 21 tys. ton, zabierający na pokład ok. 6400 samochodów, odnotowano wtedy jako największą jednostkę, jaka tam gościła. *Talia* zawinęła też do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk w ramach regularnego połączenia żeglugowego z Japonią. Dostarczyła 2257 samochodów przeznaczonych na rynek rosyjski. Statki tej wielkości to najprawdopodobniej największe jednostki, przynajmniej pod względem tonażu pojemnościowego brutto, jakie dotychczas wpływały do portowego basenu Wolnego Obszaru Celnego.

Bez rozgłosu

ZMPG SA odnotował m.in. zawinięcie 8 listopada 2010 roku samochodowca *Höegh Seoul* - przykład wykorzystania

Gdańska jako bałtyckiego węzła transportowego japońskiego producenta samochodów. Do Polski przyплыł z koreańskiego portu Busan, wznawiając, po przerwie spowodowanej globalnym kryzysem gospodarczym, bezpośrednie połączenie z Dalekim Wschodem. Stał się jednym z największych statków do przewozu samochodów, jakie zawijały dotąd do portu gdańskiego (jednostka norweskiego armatora Höegh Autoliners AS zabiera do ładowni jednorazowo do 7800 sztuk samochodów, ma długość 229 m, szerokość 32 m, zanurzenie 6,4 m).

Poza tym jednak na witrynie WWW gdańskiego portu nie można znaleźć żadnych informacji na temat większych samochodowców, które odwiedziły Gdańsk. A warto odnotować, iż tam bywały. Dla przykładu - 21 sierpnia oraz 30 grudnia 2008 roku - samochodowce *Aniara* oraz *Faust*. Każdy zabawił dwa dni. Charakteryzują się nośnością odpowiednio 30 089 i 30 383 ton, tonażem pojemnościowym brutto 71 673 i 71 583 jednostek oraz długością całkowitą 231,60 m i 227,80 m. Zarówno *Aniara*, jak i *Faust* to jednostki *panamax* - o szerokości po 32,26 m. Obie mają taką samą wysokość boczna - 34,70

m. *Aniara* legitymuje się wypornością 53 605 ton przy 11,30 m zanurzenia; takie samo zanurzenie podawane jest w charakterystykach *Fausta*, choć niektóre źródła mówią o zanurzeniu maksymalnym 11,50 m. Dla obu statków podaje się również taką samą ładowność - 8000 samochodów standardowych. Ładunek rozłożony jest na 13 poziomach, z których pięć stanowią pokłady ruchome (składane). Statek taki jak *Aniara* czy *Faust* może przewozić alternatywnie kombinację 3486 samochodów osobowych i 466 ciężarówek lub autokarów.

Eksploatowane przez Wallenius Wilhelmsen Logistics i zbudowane przez południowokoreańską stocznnię Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co Ltd. przekazane zostały do eksploatacji: w 2007 roku *Faust* i rok później *Aniara*. Przez niektóre źródła opisywane są jako jednostki bliźniacze, ale np. według bazy danych IHS Sea-Web, *Aniara* należy do serii statków, w ramach której w latach 2008-2009 przekazano również jednostki *Oberon*, *Tijuca* i *Tirranna*, zaś jednostki siostrzane *Fausta* to *Fedora* i *Fidelio* z lat 2008 i 2007.

Faust, jako - w chwili wprowadzenia do eksploatacji - największy samochodowiec świata, stał się jednym z bohaterów pierwszego sezonu serii dokumentalnej „Mighty Ships” (Wielkie Statki), kanału TV Discovery. Gdy do eksploatacji wprowadzano *Aniarę* - też była określana przy różnych okazjach i w wielu źródłach jako „największy samochodowiec świata”. Co ciekawe - *Aniara* przybyła do Gdańska niemal prosto ze stoczni - z pierwszym swoim ładunkiem samochodów z Dalekiego Wschodu dla Europy, jeszcze przed oficjalnym, uroczystym nadaniem imienia, które nastąpiło 30 sierpnia w Bremerhaven.

Największe „pudełkowce”

Wracając do *Maersk Taikung*... Faktycznie, w styczniu 2010 roku pobił i to z pokazną nawiązką, rekord wielkości pojemnikowców w polskich portach, niemniej w serwisie AE10 pojawiały się później statki nieznacznie większe, ale ich wizyty przechodziły bez większego echa. My odnotowujemy je w tabeli.

Przypomnijmy, że jako pierwsi wśród polskich mediów i nawet zanim uczynił to sam terminal DCT Gdańsk, zapowiedzieliśmy - 13 marca br., na naszej witrynie internetowej www.naszemorze.com.pl - kolejne rekordy, które padły w gdańskim, głębokowodnym terminalu kontenerowym w maju. I tak, o ile przedtem największe zawijające do portu polskiego kontenerowce charakteryzowały się ładownością nieco ponad 8000 TEU (*Maersk Taikung* i podobne), to majowe rekordy ponad 13 tys. TEU i ok. 15,5 tys. TEU zrealizowane zostały za sprawą statków wprowadzanych na rozwijany serwis AE10. Pisaliśmy o tym szerzej w wydaniu czerwcowym „Nasze MORZE”. Pierwszym pojemnikowcem, który przekroczył barierę 10 000 TEU był *Maersk Elba* (13 092 TEU), a pierwszym „15-tysięcznikiem” - *Eleonora Maersk*.

Dla portu wewnętrznego w Gdańsku największym kontenerowcem był *Punjab Senator* (63,5 tys. ton nośności, 4545 TEU), który pojawił się przy Nabrzeżu Oliwskim, gdzie był remontowany. Dalej, przez Zakręt Pięciu Gwizdków, „przećcisnął się” największy pojemnikowiec w głębi portu wewnętrznego - *SeaLand Eagle* (prawie 60 tys. ton nośności, 4292 TEU), który był remontowany i odświeżany w Remontowej SA.

Z kolei największym pojemnikowcem, jaki z ładunkiem i po ładunek odwiedzał port wewnętrzny w Gdańsku, a zarazem



Silja Europa - długa na 201,78 m, i szeroka na 32 m.

największy kontenerowiec przyjmowany przez terminal GTK, jest najprawdopodobniej *Rijnborg* (1712 TEU).

Polskie rekordy - „na sucho” i z ładunkiem

Najwięcej największych statków rozładowywanych lub ładowanych w Polsce przyjmował dotąd Naftoport w Porcie Północnym. I zapewne tak pozostanie. Są to, nie w pełni załadowane, VLCC, tzw. „bardzo duże zbiornikowce naftowe”, o nośności ok. 300 000 ton. Niektóre nieco przekraczają ten poziom.

Z informacji zebranych przez „Nasze MORZE” m.in. od głównych dyspozytorów portów wynika, że największym pod względem nośności statkiem, jaki zawinął dotąd do polskich portów jest zbiornikowiec VLCC *Al Jabriyah II* (o nośności aż 317 tys. ton, wyporności 362 677 t, wadze „suchej” 45 427 t oraz wysokości całkowitej 66,4 m), ale - wbrew oczekiwaniom - nie jemu przypadł w udziale załadunek największej w historii polskich portów partii ropy.

Jak poinformował nas Jerzy Adamowski z biura głównego dyspozytora Portu ZMPG SA, więcej niż raz był w Gdańsku, oczywiście w Porcie Północnym, zbiornikowiec *Universal Queen*, wywożąc za każdym razem ponad 180 000 ton ładunku, a raz, z partią ładunku o wielkości 190 000 ustanowił rekord gdańskiego portu w wielkości przeladunku jednego statku przy jednym zawinięciu. Jest to zbiornikowiec VLCC armatora koreańskiego. Charakteryzuje się wypornością 352 410 t i jest wysoki (od stępki po szczyt głównego masztu) na prawie 66 m. Sam statek, pusty - bez ładunku, balastu, zapasów, załogi, prowiantu, etc., waży zaledwie ok. 43 000 ton.



Genco Hadrian - prawdopodobnie największy masowiec, jaki dotąd zawinął do portu Gdynia, sprowadzony tu na remont przez nową stocznnię - EPG Shipyard.

Największe statki w polskich portach

Największe statki poszczególnych typów niezależnie od portu czy terminalu (z podkreśloną nazwą typu statku) oraz wybrane pozostałe największe statki we wszystkich portach oraz lokalni lub branżowi rekordziści - przy wybranych nabrzeżach i w terminalach lub według wybranych kryteriów

rodzaj statku	imię statku	nośność [t]	pojemność	ładowność	LOA × B × H × T [m]	rok budowy	wizyta	uwagi / ładunek
zbiornikowiec	<i>Laconia</i>	339 206	158 475	391 844 m ³	370,47 × 56,41 × 28,43 × 22,46	1976	1994, Gdynia, Nabrzeże Węgierskie	remont
zbiornikowiec	<i>Front Page</i>	299 164	156 916	338 300 m ³	329,99 × 60,00 × 29,70 × 21,52	2002	2006, Gdynia, Nabrzeże Węgierskie	remont
zbiornikowiec	<i>Kasprowy Wierch</i>	137 160	67 274	164 202 m ³	283,90 × 43,40 × 20,60 × 15,69	1974	1974, Gdynia, Nabrzeże Francuskie	zboże
zbiornikowiec	<i>Manhattan</i>	116 508	63 681	136 798 m ³	306,48 × 40,24 × 20,58 × 16,08	1962	1963, Gdynia, Nabrzeże Francuskie	zboże
zbiornikowiec	<i>Al Jabriyah II</i>	317 250	161 113	338 135 m ³	333,13 × 60,00 × 30,40 × 22,52	2007	Gdańsk - Port Północny, Naftoport	ropa
zbiornikowiec	<i>Front Century</i> *GL	311 189	157 976	b.d.	334,50 × b.d. × b.d. × b.d.		XI 2004, Gdańsk - Port Północny	ropa
zbiornikowiec	<i>Universal Queen</i>	309 373	163 465	337 756 m ³	333,12 × 60,04 × 29,60 × 21,00	2005	Gdańsk - Port Północny, Naftoport	ropa
zbiornikowce	różne	niewiele ponad 300 tys	-	-	-	-	Gdańsk - Port Północny, Naftoport	ropa
zbiornikowiec	<i>La Esperanza</i> *GL	299 700	158 475	b.d.	343,70 × b.d. × b.d. × b.d.	-	luty 2005, Gdańsk - Port Północny	ropa
zbiornikowiec	<i>Oltenia / Blueyed Lady</i>	153 471	83 866	150 492 m ³	302,90 × 46,00 × 22,55 × 16,53	1992	1993, Gdańsk, "Remontowa"	remont
chemikaliowiec	<i>Jose Progress</i>	47 018	30 969	b.d.	185,93 × b.d. × b.d. × b.d.	2009	m.in. 04.2011, Szczecin, Krono-Chem (?)	ładunek
chemikaliowiec	<i>Bow Saga</i>	40 085	29 965	b.d.	182,88 × 32,21 × 17,96 × 11,517	2007	2007, Stocznia Szczecińska	nowa budowa
masowiec	<i>Marvellous</i> *GL	169 150	86 201	b.d.	288,97 × 44,98 × 24,00 × 17,652	2000	11.08.2003, Port Północny, Gdańsk	węgiel
masowiec	<i>Etoile</i> *GL	123 003	64 785	b.d.	267,60 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	17.10.2006, "Remontowa", Gdańsk	remont
masowiec	<i>Genco Hadrian</i>	169 025	88 397	b.d.	287,50 × 45,00 × 24,10 × 17,70	2008	maj 2011, Stocznia Gdynia	remont
masowiec	<i>Evdoxos</i> *GL	66 865	36 303	b.d.	229,80 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	05.04.2006, Basen Górniczy, Gdańsk	ład. mas.
masowiec (OBO)	<i>SKS Tanaro</i> (*S)	109 787	63 515	122 043 m ³	243,80 × 42,00 × 23,20 × 15,72	1999	28.08.2010, Świnoujście, Nabrzeże Hutników	węgiel
masowiec	<i>Yeoman Bontrup</i> *S	96 772	55 695	b.d.	249,90 × 38,00 × 21,50 × 15,019	1991	13.08.2008, Świnoujście, Nabrzeże Hutników	kruszywo
masowiec (OBO)	<i>Sibonina</i> *S (teraz <i>Maud</i>)	83 155	45 593	b.d.	246,88 × 32,24 × 19,00 × 14,702	1993	12.10.2006, Świnoujście, Nabrzeże Chemików	ładunek
masowiec	<i>Yarrowonga</i> *S	82 624	43 152	b.d.	228,99 × 32,26 × 20,03 × 14,429	2008	16.09.2009, Świnoujście, Nabrzeże Hutników	ładunek
masowiec	<i>Swift-Favour</i> *S	82 462	46 801	b.d.	246,95 × 32,25 × 20,50 × 14,951	1981	06.11.2006, Świnoujście, Nabrzeże Hutników	ładunek
masowiec	<i>Matilda</i> *S	74 868	41 189	b.d.	228,60 × 32,24 × 19,00 × 14,48	1993	23.07.2007, Świnoujście, Nabrzeże Górników	ładunek
masowiec	<i>Athiniotissa</i>	64 059	35 806	b.d.	224,64 × 32,25 × 17,78 × 13,101	1976	21.01.1998, Szczecin, SR "Gryfia"	remont
masowiec	<i>Chryssa K</i> *S	51 535	30 256	b.d.	190,00 × 32,26 × 17,70 × 12,30	2002	12.04.2005 Szczecin, Czeskie	ładunek
mas. - zrzębkowiec	<i>Keoyang Majesty</i>	48 618	43 181	b.d.	221,00 × 32,20 × 22,70 × 10,71	1997	Szczecin, Nabrzeże Słowackie	ładunek
masowiec	<i>Ocean Island</i> *S	46 745	29 307	b.d.	223,93 × 32,01 × 15,17 × 10,576	1983	13.02.2004, Szczecin, Nabrzeże Czeskie	drobnica
masowiec	<i>Carrara Castle</i> *S	44 959	30 163	b.d.	211,21 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	31.05.2008, Szczecin, Nabrzeże Górnośląskie	ład. mas.
masowiec	<i>Isadora</i> *S	34 948	21 387	b.d.	199,90 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	27.02.2010, Szczecin, Nabrzeże Katowickie	ładunek
masowiec	<i>Oksywie</i> *S	33 580	21 460	b.d.	195,27 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	18.02.2009, Szczecin, Nabrzeże Zbożowe	elewator
masowiec	<i>Scoter</i> *S	27 995	17 949	b.d.	197,43 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	01.06.2007, Szczecin, Nabrzeże Katowickie	ładunek
masowiec	<i>Orion</i> *SX	b.d.	b.d.	b.d.	220,00 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	1993-96, Szczecin, Nabrzeże Górnośląskie	ładunek
masowiec	<i>Flora</i> *S	52 370	31 806	b.d.	216,00 × 31,80 × 16,95 × 12,30	1993	2004, Police	ładunek
masowiec	<i>Isolda</i> *S	34 949	21 387	b.d.	199,90 × b.d. × b.d. × b.d.	1999	22.01.2008, Police	ład. mas.
masowiec	<i>Stanisław Kulczyński</i> *S	33 627	21 456	b.d.	195,20 × b.d. × b.d. × b.d.	1988	05.04.2009, Police	ład. mas.
pojemnikowiec	<i>Eleonora Maersk</i>	158 200	170 794	15 500 TEU	396,40 × 56,40 × 30,20 × 16,00	2007	spodziewany 25 maja w DCT, Gdańsk	kontenery

rodzaj statku	imię statku	nośność [t]	pojem-ność	ładowność	LOA × B × H × T [m]	rok bu-dowy	wizyta	uwagi / ładunek
pojemnikowiec	Maersk Elba	142 105	141,716	13 092 TEU	366,44 × 48,20 × 29,85 × 15,50	2011	spodziewany 11 maja w DCT, Gdańsk	kontenery
pojemnikowiec	Arnold Maersk *GL	109 000	93 496	8272 TEU	352,60 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	21.06.2010, DCT Gdańsk	kontenery
pojemnikowiec	Albert Maersk *GL	109 000	93 496	8272 TEU	352,60 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	23.08.2010, DCT Gdańsk	kontenery
pojemnikowiec	Axel Maersk *GL	109 000	93 496	8272 TEU	352,10 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	17.05.2010, DCT Gdańsk	kontenery
pojemnikowiec	Maersk Taikung	107 329	94 193	8086 TEU	332,00 × 43,20 × 24,50 × 14,50	2007	04.01.2010, Gdańsk, DCT	kontenery
pojemnikowiec	MSC Fortunate	68 363	64 054	5550 TEU	274,66 × 40,00 × 24,20 × 14,02	1996	2010, Gdynia, BCT, Nabrżeze Helkie	kontenery
pojemnikowiec	MSC Bremen	67 033	54 605	5029 TEU	294,10 × 32,20 × 22,10 × 13,65	2007	2007, Gdynia, BCT, Nabrżeze Helkie	kontenery
pojemnikowiec	Punjab Senator	63 523	53 324	4545 TEU	294,13 × 32,20 × 18,40 × 13,02	1997	Gdańsk, Nabrżeze Oliwskie	remont
pojemnikowiec	Sea-Land Eagle *GL	59 840	49 985	4292 TEU	292,20 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	16.05.2010, "Remontowa", Gdańsk	remont
pojemnikowiec	Maersk Brooklyn	53 890	48 853	4174 TEU	294,10 × 32,18 × 21,40 × 12,20	2007	2007, Gdynia, BCT, Nabrżeze Helkie	kontenery
pojemnikowiec	Rijnborg *GL	16 450	16 523	1712 TEU	176,00 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	21.01.2011, GTK, Gdańsk	kontenery
chłodniowiec	Varadero *GL	9996	10 153	44 993 m ³	168,10 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	20.05.2009, WOC, Gdańsk	ładunek
chłodniowiec	Snow Drift *GL	15 710	14 512	17 827 m ³	173,30 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	23.11.2009, "Remontowa", Gdańsk	remont
samołodowiec	Aniara	30 089	71 673	8000 szt.	231,60 × 32,26 × 34,70 × 11,30	2008	Nabrżeze Oliwskie, Gdańsk	samochody
samołodowiec	Faust	30 383	71 583	8000 szt.	227,80 × 32,26 × 34,70 × 11,30	2007	Nabrżeze Oliwskie, Gdańsk	samochody
samołodowiec	Fidelio *GL	24 600	71 583	8000 szt.	227,90 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	28.10.2007, Nabrżeze Oliwskie, Gdańsk	samochody
samołodowiec	Hoegh Berlin *GL	27 178	67 364	7800 szt.	228,70 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	05.09.2008, Nabrżeze Oliwskie, Gdańsk	samochody
samołodowiec	Hoegh Seoul *GL	27 178	68 871	7800 szt.	228,70 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	08.11.2010, Nabrżeze Oliwskie, Gdańsk	samochody
samołodowiec	Talia	21 021	57 692	6658 szt.	199,90 × 32,26 × 32,64 × 10,00	2006	WOC, Gdańsk; Nabrżeze Helkie, Gdynia	samochody
ro-ro	Cape Decision *S	b.d.	13 211	b.d.	207,40 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	06.2006, 02.2005, Szczecin, Czeskie	wojsko
prom pas.-sam.	Silja Europa	4650	59 912	b.d.	201,78 × 32,00 × 14,70 × 6,80	1993	Gdańsk, "Remontowa"	remont awar.
prom ro-pax	Stena Germanica (III)	10 670	51 837	900 pasaż.	240,09 × 28,70 × 9,00 × 6,00	2001	2010/2011, "Remontowa", Gdańsk	przebudowa
prom ro-pax	Stena Scandinavica	12 200	55 050	b.d.	240,09 × 29,30 × 9,50 × 6,314	2003	2010/2011, "Remontowa", Gdańsk	przebudowa
prom	Wolin *S	b.d.	22874	b.d.	188,88 × b.d.	b.d.	2007 Świnoujście B.Promowa	b.d.
wycieczkowiec	Navigator of the Seas	9616	138 279	3807 pax	311,12 × 38,60 × 21,30 × 8,60	2002	2007, Gdynia, Nabrżeze Francuskie	cruise
wycieczkowiec	Arcadia *GL	10 939	83 781	2534 pax	285,10 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	11.08.2009, DCT Gdańsk	cruise
wycieczkowiec	The Oceanic *GL	8738	38 772	1562 pax	238,40 × b.d. × b.d. × b.d.	b.d.	03.06.2010, Westerplatte	cruise
wycieczkowiec	The World	4558	43 188	b.d.	196,35 × 29,20 × 9,10 × 6,90	2002	Szczecin, n. Polskie; Gdańsk, n. Oliwskie	cruise
wycieczkowiec	Seven Seas Voyager *S	5400	42 363	b.d.	206,50 × 28,80 × 15,70 × 7,10	2003	23.07.2008 Szczecin Polskie	cruise
wycieczkowiec	Black Watch *S	5656	28 613	b.d.	205,47 × 25,190 × 16,20 × 7,548	1972	04.07.2009 Szczecin Polskie	cruise

Uwagi: *Laconia* - zezłomowana w 1999 roku w Indiach; *MSC Bremen* - niektóre źródła podają GT 53 324 i 63 523 t nośności oraz ładowność 4545 TEU; *Maersk Brooklyn* - niektóre źródła podają 4196 TEU, statek charakteryzuje się wypornością 76 415 t; *MSC Fortunare* charakteryzuje się wypornością 91 413 t; *Front Page* - wyporność 338 982 t; *Punjab Senator* cumował przez kilka dni w porcie wewnętrznym w Gdańsku - przy Nabrżeżu Oliwskim, Gdańska Stocznia Remontowa SA przeprowadzała na nim wymianę blach poszycia i naprawę usztywnień na burcie w części rufowej, po kolizji, w której uczestniczył; zbiornikowiec *Manhattan* - znany później, po przebudowie, w której uzyskał lodolamaczowy dziób i wzmocnienia lodowe, jako pierwszy statek handlowy, który okrążył Kanadę od północy przejściem Northwest Passage w 1969 roku - stał się, 15 kwietnia 1963 r., pierwszym stutysięcznikiem w historii portu Gdynia; *Silja Europa* charakteryzuje się wypornością 26 019 t; *Stena Germanica* (ex *Stena Hollandica*) i *Stena Scandinavica* (ex *Stena Britannica*) 12-pokładowe, wysokie na prawie 50 m (od stępki po szczyt najwyższego masztu) ro-paxy o wyporności ponad 31 tys. ton,

*GL - największe pod względem długości całkowitej statki zawijające dotąd do portu Gdańsk i lokalni rekordziści poszczególnych nabrzeży i terminali w Gdańsku wg ZMP Gdańsk (źródło danych o statkach: główny dyspozytor portu);

*S - największe statki zawijające dotąd (począwszy od 2004 roku) do portów Szczecina, Świnoujścia i Polic, wg ZMPH Szczecin - Świnoujście (wybór i źródło danych o statkach: główny dyspozytor portu / rzecznik prasowy ZMPH ŚŚ);

*SX - statek ten najprawdopodobniej był w porcie, ale nie ma na jego temat potwierdzonych danych w systemie elektronicznym (uwaga ZMPH ŚŚ)

Universal Queen - charakteryzuje się wypornością 352 410 t i jest wysoki (od stępki po szczyt głównego masztu) na prawie 66 m.



Fot. Cornelia Klier



Talia - samochodowiec o długości prawie 200 m, szerokości 32 m i nośności 21 tys. ton, zabierający na pokład ok. 6400 samochodów.

Które największe?

Wyszukiwanie rekordowych statków nie jest łatwe, głównie ze względu na problemy z dostępem do pełnych danych i ich niejednorodność. Dlatego zarówno nasze własne informacje, jak i oficjalne dane z zarządów portów mogą być czasami niepełne lub obciążone błędami, jednak tylko w odniesieniu do rekordów lokalnych. W nielicznych przypadkach wprowadzaliśmy poprawki do danych otrzymanych z zarządów portów. Dla przykładu jednostki *Ocean Island* i *Chryssa K* zakwalifikowane zostały w otrzymanych przez nas materiałach jako drobnicowce. Są to jednak masowce (udźwigowione), które przy Nabrzeżu Czeskim w Szczecinie przeładowywały, jak podał port, drobnicę (mogła to być rzeczywiście drobnica lub ładunki półmasowe (*break-bulk*), często spotykane na masowcach - np. stal). Podobnie było ze statkiem *Cape Decision* określonym w otrzymanych przez nas materiałach jako drobnicowiec, który jest oceanicznym statkiem ro-ro (drobnicowcem ro-ro) i jedną z największych pod względem nośności jednostek typu ro-ro, jakie gościł dotąd szczeciński port.

Wszystko jednak wskazuje na to, że przyjęcie statku rekordowej w polskich portach wielkości ma na swoim koncie Gdynia. Port gościł zbiornikowiec *Laconia* o nośności prawie 340 000 ton, który (oczywiście pod balastem) wprowadzono na remont do portu we wrześniu 1994 roku, gdzie cumował przy Nabrzeżu Węgierskim, należącym wtedy do Stoczni Gdynia. *Laconia* była długa na 370,4 m. Remont przy użyczonej gdyńskim nabrzeżu wykonywała Gdańska Stocznia Remontowa SA.

Lokalnie rekordowe

Warto też pamiętać o rekordach „lokalnych”. Chodzi o statki największe w danym porcie, terminalu czy przy określonym nabrzeżu, niezależnie od typu jednostki pływającej. Dla kapitana i nawigatorów na statku, dla pilotów portowych, holowników i ich załóg, znacznie trudniejszym zadaniem będzie wprowadzenie do wewnętrznego portu w Gdańsku największego statku, jaki się tam może znaleźć, niż obsługa wejścia nawet największego na Bałtyku kontenerowca czy zbiornikowca w Porcie Północnym - zewnętrznym, głębokowodnym porcie Gdańska. Problemem jest tu szczególnie „zmieszczenie” długich statków w ostrym Zakręcie Pięciu Gwizdków w Nowym Porcie. Istniały nawet plany ścięcia kawałka lądu i nabrzeża po wewnętrznej stronie zakrętu, czyli poszerzenia kanału portowego w tym rejonie. Od strony technicznej to nie problem, wszystko zależy

od uzasadnienia ekonomicznego takiej przebudowy.

Przy zbiornikowcach, jak w przypadku wielu innych typów statków, napotykamy na trudności w ustaleniu rekordów lokalnych dla polskich portów i terminali. Niedawno zaobserwowaliśmy np. odwiedzinę w porcie Szczecin chemikaliowco-produktowca *Jose Progress* o nośności 47 000 ton. Ani jego, ani innych, podobnie dużych zbiornikowców nie było w zestawieniu statków, jakie otrzymaliśmy od Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Nie ma więc pewności, czy był to największy zbiornikowiec, jaki kiedykolwiek, z ładunkiem, zawitał do szczecińskiego portu.

Bez ładunku (na remont) do Gdańskiej Stoczni Remontowej SA przybył w 1992 r. zbiornikowiec *Oltenia* (o nośności ponad 150 tys. ton) i był to największy statek, jaki kiedykolwiek minął Zakręt Pięciu Gwizdków i wpłynął w głąb gdańskiego portu wewnętrznego. *Oltenia* miała ponad 56 m wysokości całkowitej i 303 m długości, charakteryzowała się wypornością 179 967 t i masą własną 27 814 t oraz nośnością 153 471.

Również małe terminale mają swoje rekordy. Np. dla spółki Andreas, posiadającej elewator zbożowy w Szczecinie, największym dotąd statkiem okazał się być *Flinterduin* (6359 ton nośności).

Rekordowy masowiec w Gdańsku

Kolejną grupę wśród największych statków na świecie stanowią masowce. Wszystko wskazuje na to, że w tej kategorii największą jednostkę obsłużono przy pirsie węglowym Portu Północnego w Gdańsku - chodzi o masowiec *Marvelous* klasy *cape size* - o nośności prawie 170 tys. ton. Natomiast największym masowcem wprowadzonym do portu wewnętrznego w Gdańsku okazał się *Etoile* o nośności 123 tys. ton, korzystający w 2006 roku z usług Gdańskiej Stoczni Remontowej SA. Z informacji uzyskanych z Portu Gdańsk wynika, że największy masowiec z ładunkiem był w porcie wewnętrznym, w Basenie Górniczym, również w 2006 roku (*Evdoxos*, prawie 67 tys. ton nośności), jednak wiemy, że wielokrotnie przy Nabrzeżu Rudowym tego basenu stawał też np. *Yeoman Bontrup* (96,7 tys. ton).

Rekordzistką wśród masowców w zespole portowym Szczecin - Świnoujście okazała się jednostka typu OBO (ropo-

rudo-masowiec) *SKS Tanaro*, o nośności prawie 110 tys. ton. Ten masowiec kombinowany po raz pierwszy był u nas (wg danych otrzymanych od ZMPSS) w sierpniu 2010 roku. Jak podał Portal Morski - statek ponownie wszedł do Świnoujścia 27 listopada 2010 r., przywożąc w ładowniach 78 000 ton węgla z USA. Należący do norweskiego armatora SKS Tankers (grupa Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi) *SKS Tanaro* został zbudowany w 1999 roku w Korei.

Największym masowcem obsługiwany w Policach był zapewne statek *Flora* o nośności ok. 52 tys. ton. A największym statkiem w ogóle, jaki zapaścił się jeszcze dalej na południe - do Szczecina - był najprawdopodobniej remontowany w Stoczni Gryfia (bez dokowania) masowiec *panamax* o nazwie *Athinotissa*, który przybył tam w styczniu 1998 roku. Statek charakteryzował się nośnością ok. 64 tys. ton i wypornością 76,27 tys. ton. Zbudowała go w 1976 roku stocznia Burnmeister & Wain's Skibsbyggeri A/S z Kopenhagi. Statek zakończył żywot w stoczni złomowej niedługo po ustanowieniu swego szczytnego rekordu - już w 1999 roku.

Największy masowiec (i największy statek pod względem nośności) z ładunkiem w Szczecinie, to zapewne *Chryssa K.* o nośności 51,5 tys. ton. Masowce-zrębkowce mają to do siebie, że przystosowane są do przewozu masowych ładunków objętościowych, lżejszych lub inaczej mówiąc zajmujących przy tej samej wadze więcej miejsca niż np. węgiel, zboże, nawozy czy rudy metali, czyli np. zrębków i trocin. W stosunku do masowców o porównywalnej nośności, mają o wiele większą kubaturę kadłuba (uzyskaną głównie przez podwyższenie burt) i pojemność ładowni. Szczeciński

rekord wśród masowców pod względem tonażu pojemnościowego brutto został ustanowiony całkiem niedawno przez statek o nośności mniejszej niż u *Chryssa K.*, ale o większej pojemności. Był to masowiec-zrębkowiec *Keoyang Majesty*, o tonażu pojemnościowym brutto prawie 49 tys. jednostek i nośności 43,2 tys. ton. Statek o długości 221 m stanął w połowie kwietnia br. przy Nabrzeżu Słowackim, nieopodal elewatora „Ewa”.

Marzenia shiplovera

Statki pasażerskie należą chyba do najpopularniejszych jednostek pływających wśród *shiploverów* i *shipspotterów*. Niestety, nie jesteśmy przez nie w polskich portach, zwłaszcza ostatnio, rozpieszczani. W 2007 roku gościliśmy wycieczkowiec *Navigator of the Seas* (GT 138 279). Był on wtedy przedstawicielem trzeciego co do wielkości w świecie - pod względem tonażu pojemnościowego brutto - typoszeregu statków pasażerskich. Po trzech jednostkach serii zapoczątkowanej przez *Freedom of the Seas* i po *Queen Mary*. Od tamtego czasu nie mieliśmy w Gdyni, która przyjmuje największe statki pasażerskie, nie tylko jednostki większej, ale nawet wyrównania rekordu i raczej nie należy się spodziewać rychłej „detronizacji” *Nawigatora* w rankingu największych wycieczkowców odwiedzających polskie porty.

Port gdański gościł przy nabrzeżu terminalu kontenerowego DCT statek *Arcadia* (GT 88 781), największy swój wycieczkowiec, który ustanowił rekord zewnętrznego portu Gdańska w 2009 roku. Największymi „pasażerami” w porcie wewnętrznym były najprawdopodobniej dwa bardzo nietypowe wycieczkowce -

Stoczniowe rekordy

Największymi jednostkami Stoczni Gdynia były masowce serii B562, zbudowane dla francuskiego armatora Louis Dreyfus Armateurs SAS w latach 90. Charakteryzowały się nośnością ok. 165 tys. ton, wypornością 199 410 t, pojemnością brutto 91 642, długością 281,84 m, szerokością 44,90 m, zanurzeniem 18,62 m i wysokością boczną 25,40, a od stępki po szczyt masztu mierzyły 59,6 m. Były to oczywiście największe statki nie tylko w historii Stoczni Gdynia, ale i całego polskiego przemysłu okrętowego. Tymczasem niedawno do Gdyni zawitał na remont statek o nośności większej, równej 169 tys. ton - masowiec *Genco Hadrian*, należący do klasy wielkościowej *cape size*, długi na 287,5 m, szeroki na 45 m, z kadłubem o wysokości 24,10 m i wyporności 194 190 t, przy zanurzeniu 17,70 m.

apartamentowiec *The World* (pod względem tonażu pojemnościowego brutto) i „statek z misją pokoju” - *Peace Boat - The Oceanic* (pod względem długości całkowitej). *The World* był zarazem największym statkiem pasażerskim, jaki dotąd pojawił się w Szczecinie (pod względem pojemności), choć nieco dłuższy od niego, spośród odwiedzających port nad Odrą, był *Seven Seas Voyager*.

Piotr B. Stareńczak

Yeoman Bontrup
- 96,7 tys. ton
wyporności.

Zza celownika Oerlikona

Marynarz na całe życie



Jerzy Pertek, „Pod polską banderą wojenną na zachodzie 1939-1945”, Warszawa 1957. Zdjęcie zostało wykonane na ORP Dragon, albo na ORP Błyskawica. Kazimierz Dębski nie pamiętał dokładnie...

Wśród wielu fotografii wykonanych w latach II wojny światowej przez sekcję filmowo-fotograficzną Polskiej Marynarki Wojennej, dokumentującą działalność Floty spod biało-czerwonej, ta wydaje się wyjątkowa poprzez niezwykle celną i dodajmy - udaną - kompozycję oraz trudny do oddania przy pomocy słów klimat.

Zdjęcie przedstawia zbliżenie głowy i górnej części tułowia marynarza w czapce lekko przesuniętej na prawe ucho, z widocznym na niej orzelkiem i wstążką z napisem: MARYNARKA WOJENNA, patrzą-

cego w skupieniu przez celownik kołowy 20 mm działka przeciwlotniczego Oerlikona. Z upływem lat, które minęły od zakończenia wojny, fotografia została szeroko upowszechniona w wielu publika-

cjach książkowych... Wymieńmy niektóre w porządku chronologicznym: Jerzy Pertek, „Pod polską banderą wojenną na zachodzie 1939-1945”, Warszawa 1957; Edmund Kosiarz „Od pierwszej do ostatniej salwy”, Warszawa 1973 oraz „Flota Białego Orła”, Gdańsk 1981; obwoluta opracowania Janusza Piekalkiewicza „Wojna na morzu 1939-1945”, Janki k. Warszawy, 2002; czy też okładka (wraz z powtórzeniem w tekście opatrzonym przez wydawcę komentarzem: „Zdjęcia niepublikowane” [sic!]) XIV tomu serii II Wojna Światowa zatytułowanego „Alianckie Boje Polaków”, Warszawa 2009.

Zdjęcie traktowane jest w tych wydawnictwach czysto ilustracyjnie, a sportretowany na niej marynarz wciąż pozostaje postacią anonimową. Tymczasem jego biografia jest doprawdy niezwykle ciekawa.

Dzieciństwo, młodość, wojna...

Kazimierz Dębski przyszedł na świat 20 września 1922 r. w Krakowie. Jego rodzicami byli Tadeusz Stefan Dębski - pułkownik intendencji, uczestnik walk o niepodległość, a w latach 20. XX w. oficer WP pełniący służbę w Dowództwie Okręgu Korpusu Nr V oraz Jadwiga Dębska, z domu Zielińska, pochodząca z rodziny ziemiańskiej osiadłej od lat w okolicach Złoczowa.

Dzieciństwo i wczesną młodość spędził w mieście rodzinnym, w którym ukończył szkołę powszechną, gimnazjum oraz I klasę licealną. W lipcu i sierpniu 1939 r. przebywał na obozie letnim Przysposobienia Wojskowego. 20 sierpnia wszyscy jego uczestnicy, ze względu na zaostrzającą się sytuację polityczną, zostali stamtąd odwołani i skierowani do pełnienia służby pomocniczej. Kiedy wybuchła wojna, mający niespełna siedemnaście lat młodzieniec, pełnił służbę wartowniczą na terenie obiektów należących do PKP. Był naocznym świadkiem pierwszego nalotu niemieckiej Luftwaffe na Kraków. Trzeciego dnia wojny skierowany został do ochrony radiostacji obsługującej obronę przeciwlotniczą, by tuż po tym, wobec niekorzystnego rozwoju sytuacji wojennej, otrzymać rozkaz ewakuacji. Jej trasa wiodła przez Tarnów, Jarosław, Łańcut do Rohatyna. Tam kolumna marszowa została ostrzelana przez ukraińskich dywersantów i uległa rozproszeniu. 17 września na Kresy Wschodnie RP uderzył kolejny agresor – Armia Czerwona. Dwa dni później grupa, w której znajdował się Kazimierz Dębski została zatrzymana przez sowiecki oddział pancerny, a następnie popędzona w kierunku Żółkwi, po czym przekazano ją Niemcom. Kazimierz wraz z kolegami trafił do obozu przejściowego w Jarosławiu, skąd udało mu się zbiec, by po wielu perypetiach, w październiku 1939 r. powrócić do rodzinnego domu w Krakowie.

Z Podhalanami pod Narwikiem i we Francji

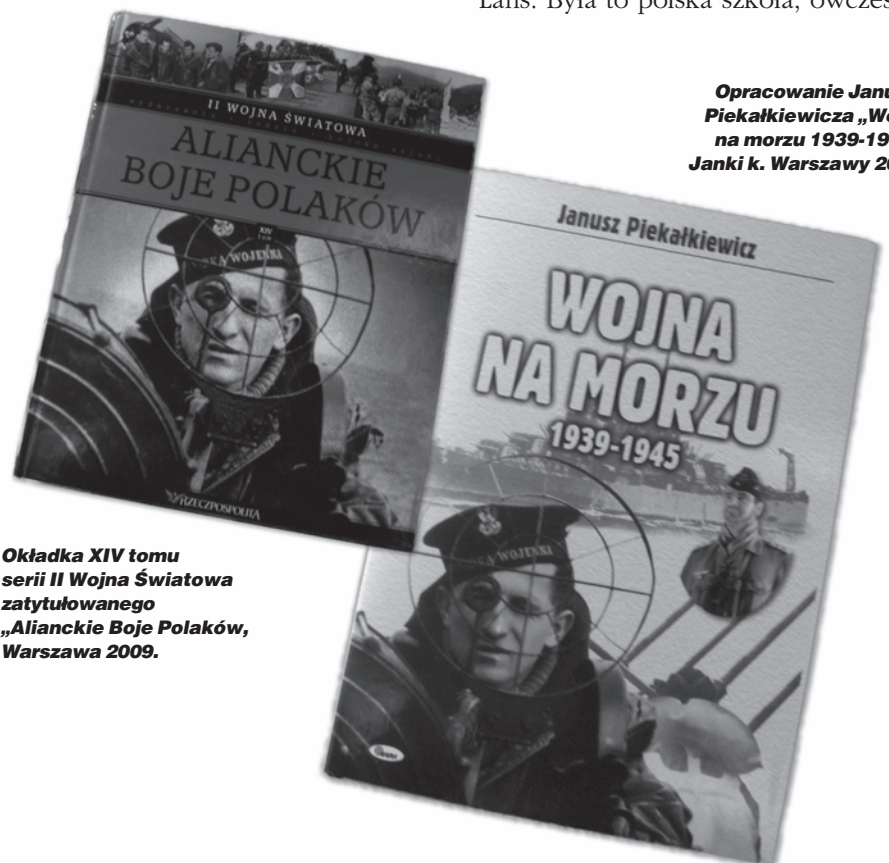
Na wieść o tworzeniu się polskich oddziałów, postanowił wyruszyć w drogę do sojuszniczej Francji. Trasa zaplano-

wana na podstawie starych, austro-węgierskich map, biegła przez Zagórze w Bieszczadach do Ungvár. Z przygodami, ale szczęśliwie, przedostał się na Węgry, gdzie dzieląc losy tysięcy polskich uchodźców wojskowych i cywilnych, znalazł się w Budapeszcie, a następnie w obozie dla internowanych młodocianych w miejscowości Zamárdi, położonej na południowym brzegu jeziora Balaton. Po wydostaniu się z niego, trasą wiodącą ponownie przez Budapeszt, gdzie w Ambasadzie RP uzyskał dokumenty tożsamości oraz dalej, przez Jugosławię i Włochy, trafił pod koniec drugiej dekady listopada do obozu w Coëtquidan (przezywanego Koczokodanem) w Bretanii.

Początkowo otrzymał przydział do tworzonego 1 pułku piechoty wchodzącego w skład 1 Dywizji Grenadierów, skąd skierowano go na kurs broni towarzyszących, a następnie w lutym 1940 r. do formującej się Samodzielnej Brygady Strzelców Podhalańskich. Z kompanią ciężkich karabinów maszynowych w 3 batalionie, w stopniu strzelca, na pokładzie francuskiego transportowca wojennego *Mexique* udał się do Norwegii, gdzie wylądował w Harstad. Stamtąd, wraz z całym batalionem, dyslokowano go do Balangen.

Z miejscowością tą związana jest historia, która znalazła swój niespodziewany epilog po upływie półwiecza. Podczas pobytu na kwaterze poznał młodą dziewczynę, która ofiarowała mu swoją fotografię w etui owiniętym flagą norweską. Pamiętka ta, pomimo niezwykle złożonych i trudnych kolei losu obdarowanego, przetrwała szczęśliwie wszystkie późniejsze drogi przez zielone granice, rewizje, więzienia, obozy. W 1990 r., w pięćdziesiątą rocznicę walk w Norwegii, Kazimierz Dębski uczestniczył w uroczystościach zorganizowanych w ramach przedsięwzięcia „Wyprawa Patriotyczna Narwik 1990”. Pokazał zdjęcie norweskim dziennikarzom telewizyjnym, co sprawiło, że owa dziewczyna, a w tym czasie mieszkanka Harstad, szczęśliwa babcia i prababcia - została odnaleziona. Doszło wówczas do jakże miłego spotkania po latach.

Kampania Norweska zakończyła się ewakuacją - Podhalanie trafili do Francji, gdzie wzięli udział w beznadziejnych już próbach ratowania sytuacji wojennej na tzw. Reducie Bretońskiej. Po rozwiązaniu Brygady i szczęśliwym dla strzelca Dębskiego uniknięciu niemieckiej niewoli, przedarł się on do strefy nieokupowanej. Zdemobilizowany, znalazł się w obozie w Carpiagne koło Marsylii, skąd w październiku 1940 r. przybył do Polskiego Liceum im. C. K. Norwida w Villard de Lans. Była to polska szkoła, ówczesnie



Oktadka XIV tomu serii II Wojna Światowa zatytułowanego „Alianckie Boje Polaków”, Warszawa 2009.

Opracowanie Janusza Piekalkiewicza „Wojna na morzu 1939-1945”, Janki k. Warszawy 2002.

pod opieką PCK, realizująca przedwojenny program nauczania. Został przyjęty do II klasy licealnej. Egzamin maturalny zdał w 1941 r.

Przez góry, więzienia, obozy...

W tym samym roku wyruszył w drogę do Wielkiej Brytanii. W grupie podobnych mu ochotników do Polskich Sił Zbrojnych, przeszedł przez Pireneje. Po przekroczeniu granicy hiszpańskiej został aresztowany i przebywał w kilku więzieniach – między innymi w Figueras oraz najdłużej w Geronie, po czym osadzono go w obozie koncentracyjnym Miranda del Ebro. Wraz ze innymi współwięźniami, wśród których jedną z liczniejszych grup stanowili Polacy, poddany został niezwykle ostrym rygorom. Stały się one powodem podjęcia strajku głodowego, który wymusił na władzach obozowych ulgi w traktowaniu oraz widoczną poprawę położenia. Dzięki staraniom podjętym przez brytyjską placówkę dyplomatyczną, został zwolniony po niemal 18 miesiącach pobytu. W dniu 15 stycznia 1943 r. skierowano go do Madrytu, a następnie do Gibraltaru, skąd drogą morską przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie wylądował w dniu 11 lutego 1943 r. w porcie Liverpool.

Na okrętach pod biało-czerwoną banderą

Po przeprowadzonej weryfikacji ochotniczo zgłosił się do Polskiej Mary-

Kazimierz Dębski (z prawej) w towarzystwie bardzo mu bliskiego kolegi i koleżanki z wojennej szkoły w Villard - 1999 r.



Powrót do Kraju

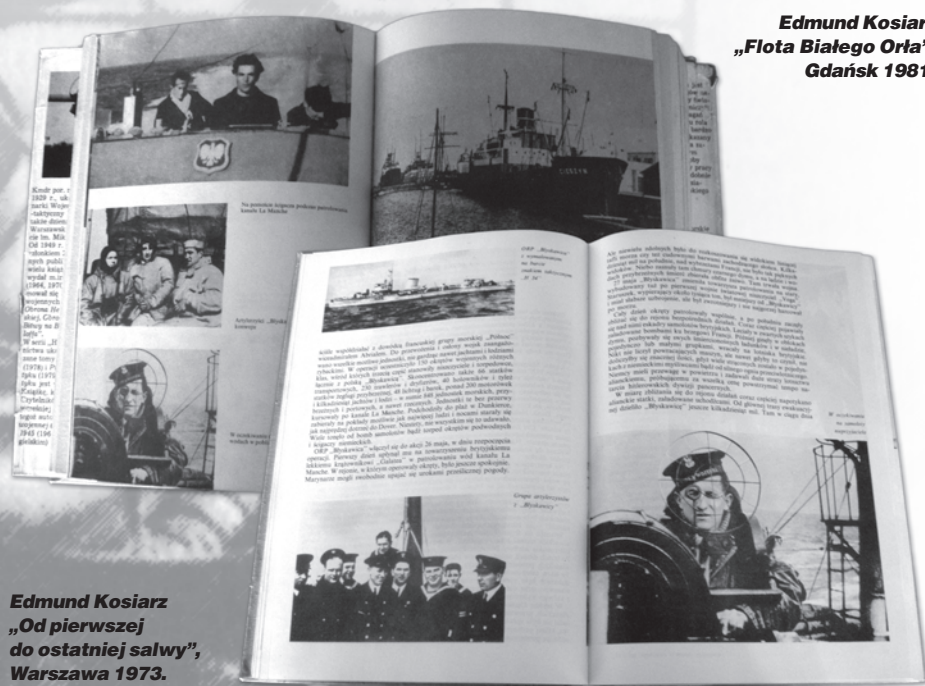
narki Wojennej, w której służbę rozpoczął z dniem 28 lutego 1943 r. Otrzymał numer ewidencyjny 1922/32/43 i po odbytych przeszkoleniu z dniem 21 maja 1943 r. wszedł w skład załogi krążownika ORP *Dragon*. Po służbie trwającej z górą dziewięć miesięcy, 1 marca 1944 r. odkomenderowany został na niszczyciel ORP *Błyskawica*. Służbę na nim zakończył 11 marca 1946 r. W jej trakcie otrzymał awans na stopień starszego marynarza. Z dniem 15 marca 1946 r. skierowano go na ORP *Bałtyk* – w tym mieszczącym się na lądzie obozie, 19 czerwca 1946 r. został zdemobilizowany. Za swój udział w II wojnie światowej starszy marynarz Kazimierz Dębski został uhonorowany Medalem Morskim przyznany po raz pierwszy. Otrzymał również pamiątkowe odznaczenia brytyjskie: 1939 – 1945 Star, Atlantic Star z France and Germany Clasp, War Medal.

17 lipca 1946 r., po długotrwałej tułaczce, wrócił drogą morską do Kraju. Pierwszym miejscem pobytu na ziemi ojczyściej był mieszczący się za drutami kolczastymi obóz dla zdemobilizowanych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych w Gdańsku. Po przeprowadzeniu wymaganych formalności udał się do rodzinnego domu w Krakowie. Tam połączył się ze swoją rodziną, niestety, jak się okazało, boleśnie doświadczoną przez wojnę – ojciec zmarł w 1941 r., brat został rozstrzelany przez Niemców wczesną wiosną 1945 r., matka poważnie chorowała, natomiast szwagier powrócił z obozu koncentracyjnego schorowany i fizycznie wycieńczony.

W rok po swoim powrocie ożenił się z Pauliną Slubewan. Mieli dwoje dzieci. W tym czasie rozpoczął studia wyższe na Akademii Górniczo Hutniczej w Krakowie, zakończone uzyskaniem dyplomu inżyniera budownictwa lądowego. W zawodzie pracował przez wiele lat, uczestnicząc w budowie dróg na Bukowinie Tatrzańskiej oraz na Górnym Śląsku. W 1981 r. przeszedł na emeryturę. Pozostał osobą nadal czynną, angażując się społecznie w życie wielu organizacji i środowisk. Był uczestnikiem Światowych Zjazdów Marynarzy Polskich oraz gościem na pokładzie Okrętu Muzeum ORP *Błyskawica*, dając wyraz swojemu przywiązaniu do morskich tradycji, powtarzając przy tym niejednokrotnie słowa mówiące o tym, że marynarzem pozostaje się na całe życie...

Kazimierz Dębski, żołnierz kampanii wrześniowej, norweskiej, francuskiej, Villardczyk, marynarz Polskiej Marynarki Wojennej, odszedł na wieczną wachtę 4 lipca 2009 r. w Krakowie i tam został pochowany.

Bartłomiej Błaszczkowski



Edmund Kosiarz „Flota Białego Orła”, Gdańsk 1981.

Edmund Kosiarz „Od pierwszej do ostatniej salwy”, Warszawa 1973.

Młode serca dla naszego morza

Od pierwszych lat II Rzeczypospolitej nie tylko starano się jak najefektywniej wykorzystać naszą niewielką wówczas morską granicę, ale również uczyć miłości do morza i morskiego fachu młodych ludzi. Niedługo po odzyskaniu niepodległości powstała Szkoła Morska w Tczewie...

Ognisko polskich uczuć

O Szkole Morskiej w Tczewie („i pesymistach”) czytamy również w numerze październikowym z 1927 roku. Autor polemizuje z opiniami, iż szkoła ta, z powodu szczupłej rodzimej floty handlowej, produkuje bezrobotnych lub też marynarzy zmuszonych do pracy na zagranicznych jednostkach: (...) *Na pozór więc wyglądało na to, że Szkoła przygotowuje młodzież do zawodu, który w Polsce nie istnieje. I rzeczywiście istniał on tylko w zaczątku. Zdawano sobie jednak sprawę, że sto kilkadziesiąt kilometrów własnego wybrzeża mamy nietylko po to, by pragnący wywczasów nad morzem mogli się tam udawać bez paszportów zagranicznych i wiz, że Polska bez morza, a morze bez floty, jest dziś nie do pomyślenia. Zarówno młodzież jak i władze Szkoły Morskiej, dały wyraz niezłomnej wierze w przyszłość Polski na morzu. Jedni szli do wymienionej uczelni, nie zrażając się „widokami” na przyszłość najbliższą, drudzy nie zawahali się przyjąc na barki swe moralnej odpowiedzialności za los młodzieży, garnącej się ochotczo pod skrzydła otwartej po raz pierwszy w dziejach Polski uczelni.*

Ilość uczniów, którzy dotąd ukończyli Szkołę wynosi 114. (...) *Jakież „los” spotkał wszystkich tych absolwentów? Z pośród nich 45 otrzymało już dyplomy (1 – kapitana żeglugi małej, 2 – porucznika żeglugi wielkiej, 30 – porucznika żeglugi małej, 1 – mechanika II-jej klasy i 11 mech. III-jej klasy). Z pośród tych – 16 nawigatorów pływa na polskich statkach handlowych w charakterze II i III oficerów, 1 na angielskim, 1 na belgijskim i 2 na francuskich, 16 mechaników pływa na polskich i 1 na amerykańskim statku handl., pełniąc funkcję II i III mecha-*

Grudniowy numer „Morza” z 1925 roku: 8-go grudnia b. r. mija pięć lat od chwili, gdy na gmachy Szkoły Morskiej w Tczewie podniesiono po raz pierwszy banderę...

Pięć lat istnienia pierwszej morskiej w Polsce i jedynej szkoły.

Otwarta przez władze wojskowe i należąca do r. 1922 do resortu min. spraw

wojsk., a potem przejęta przez ministerstwo przemysłu i handlu skromna ta placówka, stale się rozwija.

Dziś jest to placówka potężna i zdrowa. Chlubę przynosi naszemu Krajowi, dorównując, a często przewyższając zagraniczne szkoły tego typu. (...) Stwierdził to znany poeta i publicysta, Zdzisław Dębicki, którego synów Szkoła w gronie uczniów przez trzy lata posiadała, wyraził się bowiem, że każdy absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie wyróżnia się wśród młodzieży tężyzną fizyczną, umiejętnością pracy, zaradnością życiową, bartem moralnym – czyli posiada te wszystkie zalety, których tak bardzo brakuje naszemu społeczeństwu. (...)

Choć więc absolwenci szkoły tczewskiej z trudnością uzyskują stanowiska w umiłowanym zawodzie, nie należy z tego wnosić, że Szkoła jest zbyt słaba. Jeśli wolno wspomnieć, jakie jej zasługi, największą zasługą jest i pozostanie: dostarczanie krajowi obywateli, posiadających poczucie swej dzielności i swych obowiązków, ludzi takich, którzy, osiągnąwszy w przyszłości stanowiska w różnych dziedzinach życia, wszędzie okażą się właściwymi ludźmi na właściwym miejscu i którzy, naprawdę rozumiejąc potrzebę budowy floty handlowej, stworzą ją na chwałę i pożytek Ojczyźnie.

W lipcu 1933 r. Antoni Ponikowski napisał „Młodzież na morze”.



ników oraz asystentów. Reszta pracuje w morskich przedsiębiorstwach handlowych, w morskich urzędach, bądź też uzupełnia swą wiedzę na wyższych uczelniach krajowych i zagranicznych. Bezrobotnych niema, przeciwnie, w związku z rozbudową naszej floty handlowej wypadło nawet sprowadzić kilku absolwentów, odbywających praktykę na statkach francuskich. (...)

Numer lutowo-marcowy „Morza” z 1930 roku donosi z kolei o dziesiątej rocznicy powstania szkoły, dodając ciekawą wtykę - uczelnia założona została 17 czerwca 1920 roku: *jakby na dowód tężyzny, żywotności i dzielności ducha polskiego, bo przecież był to okres najcięższej zawieruchy wojennej, bo budowano nową placówkę z myślą o dalekiej przyszłości, chociaż centralne obszary państwa płonęły pożogą wojny, chociaż dalecy przyjaciele stracili nadzieję uratowania odrodzonej Polski, a najbliżsi sąsiedzi gotowali się do zagarnięcia tego, co im wydarła sprawiedliwość dziejowa. Wierżono jednak w siły Narodu, wierżono, że nawała bolszewicka zostanie odparta, a wówczas Ojczyzna nasza, rozwijając się, potrzebować będzie przedewszystkiem marynarki handlowej, tej tętnicy, dzięki której serce nowoczesnego państwa bije normalnie i zdrowo; wierżono, że współczesne społeczeństwo polskie zdobędzie się na wysiłek naprawienia dawnych błędów i stworzy w krótkim czasie marynarkę handlową. Postanowiono więc zapewnić jej młode siły - fachowo wyszkolonych oficerów. (...)*

W lutowym numerze z 1935 r. - krótka historia Akademickiego Związku Morskiego R. P.

O tym, jakie nadzieje, jeżeli chodzi o zainteresowanie i propagowanie szeroko pojmowanych „spraw morskich” pokładano w młodym pokoleniu, świadczy apel wydrukowany w lipcu 1933 roku pod tytułem „Młodzież na morze” autorstwa inż. Antoniego Ponikowskiego, profesora Politechniki Warszawskiej, byłego Ministra Oświaty, w który pisze on m.in.: (...)

Mamy Niepodległość i wielkie, potężne, nieraz zupełnie nowe zadania przed sobą. Do takich zadań należy Polskie Morze. Całe społeczeństwo wie i rozumie dobrze, że morze jest dla Polski tem, czem jest powietrze dla życia, że to daje jej głęboki oddech na wewnątrz i swobodę wyjścia na szeroki świat. Mimo to naród nasz, jako całość jeszcze nie czuje dostatecznie tej sprawy tak, żeby stała się arterją nie tylko w życiu państwowem, ale i życiu całego narodu. Złożyło się na to wiele przyczyn historycznych, a najbardziej długa niewola, która oddaliła nas od naszego morza. (...)

Teraz musi się dokonać wielki zwrot w duszy polskiej, zwrot myślą i czynem do tego, żeby nowa Gdynia i całe nasze morze stały się ogniskiem, zestrzelającym polskie uczucia, myśli i dążenia.

Niech cała Młodzież stanie tu do pracy. Bez względu na kierunek studiów i na przyszły fach, niech Młodzież sprawę naszego morza stawia na pierwszym miejscu.

Hasło „wszystko dla naszego morza” niech przejdzie przez wszystkie serca Młodzieży.

W kwietniowym numerze z roku następnego znalazł się artykuł „Wychowanie wodne a szkoła”, będący w pewnym sensie kontynuacją apelu inżyniera Ponikowskiego. Autor, M. Socha, pisze w nim, że część nauczycieli nieco zbyt rygorystycznie podeszła do propagowania morza na swoich lekcjach, przytaczając takie oto zdarzenie:

(...) *Na jednym z kursów dla nauczycielstwa szkół średnich, ktoś z prelegentów (wizytator ministerialny) wyraził się: „Tylko, na Boga, panowie mówcie mniej o Gdyni”. Podobno Gdynia stała się plagą szkoły. Każdy nauczyciel, na każdej lekcji, przy każdym przedmiocie i przy każdej okazji, jedzie uparcie do Gdyni.*

Według autora artykułu, nie należy jednak z tego zdarzenia wyciągać zbyt pochopnych wniosków:

Może to jest i błąd metodyczny, może nawet nieudolne podejście do tego bardzo poważnego zagadnienia, skoro, wedle krążącej na cytowanym kursie anegdoty, każdy uczeń zapytany, na czym nauczyciel skończy lekcję, odpowiadał z uśmiechem: „na Gdyni”. W żadnym jednak wypadku nie jest to dowodem, że szkoła poświęca zagadnieniom morskim zbyt wiele miejsca i że w programach nauczania uwzględnia postulat wychowania wodnego młodzieży.

Gdynia powinna zająć w programach nauczania takie miejsce, by stała się nie tylko nazwą portu, lecz także, aby słowo „Gdynia” było symbolem stosunku narodu polskiego do spraw morskich.

Fakt, że nauczyciel przy każdej okazji rusza z miłością „na Gdynię”, dowodzi raczej, że wyczuwa on całkowicie konieczność nastawienia młodzieży na morze, ale nie wie, jak podejść do tej pracy. I nic dziwnego, że nie wie. My wszyscy Polacy, z nielicznymi tylko wyjątkami, jesteśmy laikami w sprawach morskich. Programy i podręczniki szkolne powinny nauczycielowi ułatwić to zadanie, wskazać właściwą drogę. (...)

Autor artykułu idzie dalej: *Dlaczego tylko do Gdyni ma prowadzić nauczyciel polski młodzież? Czyż nasze przepiękne jeziora, rzeki i kanały, z królową Wisłą na czele, nie warte są bliższego poznania? I czy to nie będzie również wychowanie wodne, a więc i nastawienie na zagadnienia morskie?!*

Wszystkie te sprawy mogłyby znaleźć właściwe im miejsce w programach i podręcznikach historii, geografii i nauki



o Polsce współczesnej. Nawet i programy wychowania fizycznego i zajęć praktycznych mogłyby przyjąć w niej kurs idei wychowania wodnego. Nauka pływania, kajakowanie, budowa sprzętu wodnego – dałaby się z powodzeniem wprowadzić na pewnych szczeblach nauczania szkolnego, jako, że młodzież lgnie do wody i wymienionych wyżej zajęć. (...)

W lutowym numerze z 1935 roku – krótka historia Akademickiego Związku Morskiego R. P., organizacji mającej przyciągać do morskich spraw młodzież akademicką; *Pierwsze jaskółki, zapowiadające powstanie do życia organizacji, którą poprowadziła praca morską wśród młodzieży, zjawiają się w 1926 r. Na zjeździe delegatów AZS-u wysunięto projekt stworzenia międzyrodzinkowej sekcji jachtowej, którą stała się środkiem propagandy morza wśród młodzieży akademickiej. Projekt nie doczekał się realizacji. Dopiero w roku 1931 opracowano statut organizacji morskiej, sportowo-ideowej pod nazwą Akademickiego Związku Morskiego R. P. (...)*

Lato roku 1933. Pierwsze obozy żeglarskie A. Z. M. w Jastarni. Zakreślony program szkolenia uwzględniał nie tylko znajomość sztuki żeglarskiej, a kładł przede wszystkim nacisk na wychowanie morskie. Wyrobienie w uczestnikach obozu poczucia karności, szybkiej orientacji i decyzji oraz wielu innych cech, niezbędnych w chwilach zeteknięcia się z groźnym żywiołem – oto najważniejsze wskazania programowe obozu. (...)

Obozy morskie A. Z. M. odegrały wielką rolę w propagandzie morza wśród młodzieży, niż tysiące wygłaszanych referatów i dyskusyj. Bezpośredniość obcowania z morzem przez życie na jachcie rzuciła w dusze uczestników nowe imię uczucia. Były tam i tęsknota za popłynięciem gdzieś w bezkresy dalekie, i miłość przyrody, i zapal, połączony z uporem do tworzenia nowego polskiego życia w oparciu o nasze wybrzeże. (...)

Nieliczni szczęściarze

Powróćmy jeszcze do Szkoły Morskiej. Już Państwowej i już, od pięciu lat w Gdyni. W artykule z tego samego numeru „Morza” pt. „Szkoła hartu i tężyzny” czytamy, że cieszy się ona, mimo poprzednich pesymistycznych zapowiedzi, wielkim powodzeniem wśród młodych ludzi: (...) *Wielu młodym kandydatom na marynarzy Szkoła Morska spędza sen*

z oczu, a jej dobrze i powszechnie znany – przez młodzież szczególnie – adres: Gdynia 1 – Szosa Gdańska, jest szczytem ich najgorętszych marzeń i upragnionych nadziei. Jednak stale ograniczona liczba miejsc dla kandydatów pozwala radować się niewielu tylko wybrańcom losu, którzy corocznie powiększają szeregi marynarskiej braci za ledwie o kilkadziesiąt osób.

Numer z listopada 1938 roku przynosi niezwykle wywiad z generałem Mariuszem Żaruskim. Zapewne jeden z ostatnich, jeżeli nie ostatni, przed wybuchem II wojny światowej i późniejszą śmiercią wielkiego Polaka w więzieniu NKWD. Póki co, z *Zawisza Czarny*, jacht Związku Harcerstwa Polskiego, którym od kilka lat dowodzi generał Żaruski właśnie wrócił z kolejnego rejsu... - *Rok bieżący jest czternastym rokiem mojej żeglugi jachtowej na wodach Bałtyku – zaczyna General. – Jestem szczególnie rad – oficerowie i załoga spisywali się doskonale. (...)*

- *Celem rejsów - mówi General – było danie załozce elementarnych podstaw o charakterze praktycznym. W czasie dobrej pogody odbywały się na pokładzie wykłady o charakterze praktycznym. A więc ćwiczone role alarmowe (alarm pożarowy, wodny, opuszczenie statku, „człowiek za burtą!”), zapoznawano się z kompasem, sondą Thomsona, schematem ożaglenia i olinowania statku, czytano i tłumaczono regulamin służby, prawo drogi, rzucano rzutką, cumowano itp. (...) Odbywały się również wykłady z zakresu meteorologii, w głównych, praktycznych zarysach. W portach – oficerowie udzielali objaśnień dotyczących danego kraju, oraz pouczali o roli załogi w obcym porcie. (...)*

- *Rejsy z młodzieżą, nieprzygotowaną, a szczególnie rejs z opiekunami, również do żeglugi morskiej zupełnie nieprzygotowanymi, utwierdziły mnie w tym niewzruszonym przekonaniu, że nawet krótkie podróże w charakterze marynarzy przeobrażają psychikę uczestników w sposób niezrównany i w zupełności wystarczają do tego, aby uczestnicy zaczęli oceniać sprawy morskie z zupełnie innego niż dotąd punktu widzenia. (...)*

„Morze” ze stycznia 1939 roku przynosi kolejny, i jeden z ostatnich przed wybuchem wojny, artykuł o potrzebie morskiego wychowania młodzieży, kusząc dodatkowo młodych ludzi perspektywą zasiedlenia nowych ziem: (...) *Wy-*



Listopad 1938 r. - niezwykle wywiad z generałem Mariuszem Żaruskim.

chowanie człowieka do pracy na morzu rozpoczynać się musi od wczesnej młodości. Cała młodzież polska winna być wychowywana w ten sposób, by ideologia morska stała się wyznaniem wiary dorastającego pokolenia. Musi ono wiedzieć i wierzyć, że cała przyszłość nasza leży na morzu. Serce każdego młodzieńca musi uderzać mocniej na sam dźwięk magicznego słowa – morze, trzeba obudzić w duszach młodzieży tęsknotę do „wielkiej wody”, do gorącego słońca krajów tropikalnych. Trzeba, by młode pokolenie zdawało sobie jasno sprawę z trudnej sytuacji, w jakiej rozpoczyna swój start życiowy. Własnym, wytrwałym i żmudnym wysiłkiem musi ono torować sobie drogę do lepszej przyszłości i wiedzieć, że ta jaśniejsza przyszłość związana jest nierozdzielnie z wszechstronnym wykorzystaniem wolnego dostępu do morza i uzyskaniem na własność posiadłości kolonialnych.

Opr. Czesław Romanowski

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

W niebezpiecznej służbie...



Stalowa Wola w latach 50.

Dwie Wole

Handel idzie za banderą – to hasło miały realizować dwa statki zakupione przez GAL „z drugiej ręki”, tuż przed wojną. Nie zdążyły, a zamiast tego zasłużyły się dostarczając zaopatrzenie wojenne do Wielkiej Brytanii, która przez ponad rok, samotnie, walczyła z hitlerowskimi Niemcami...

Gdy w 1930 r. GAL odkupił od Duńczyków linię pasażerską do Nowego Jorku wraz ze statkami, niewielu ludzi zdawało sobie sprawę z konsekwencji, jakie ten krok niósł dla naszego handlu zagranicznego. Nawiązanie bezpośrednich relacji handlowych z rynkiem amerykańskim przyczyniało się do zwiększania wymiany handlowej ze Stanami Zjednoczonymi A.P. Co prawda trzy „klejnoty” – leciwe statki kursujące na tej linii, popularnie zwane transatlantykami, były w rzeczywistości statkami pasażersko-towarowymi (każdy mógł przewieźć ok. 2000 t ładunków), ale już po kilku latach okazało się, że na tym kierunku potrzebny jest

nowy tonaż. Sytuacji nie poprawiło wejście do służby nowoczesnych statków - *Piłsudskiego* i *Batorego*. Gdy w październiku 1936 r. w Ministerstwie Przemysłu i Handlu podjęto decyzję o utworzeniu w ramach GAL tzw. „linii bawełnianej” do portów Zatoki Meksykańskiej, trzeba było wykorzystać tonaż czarterowany – dwa duńskie statki *P.N. Damm* (2832 BRT) i *Alssund* (3222 BRT). Podobnie rozwijała się linia południowoamerykańska, obsługiwana wspólnie przez GAL (statki pasażerskie *Kościuszko* i *Pułaski*) oraz Żeglugę Polską, która na krótko skierowała tam w 1937 r. statek *Wisła*. Wkrótce Żegluga wycofała się z tej linii, GAL

skierował na nią statki z linii „bawełnianej”, a w ich miejsce wyczarterowano większe statki norweskie *Vigrid* i *Vigilant*, oba o pojemności po 4765 BRT. Obsadzone były norweskimi załogami, ale na kominkach pojawiła się charakterystyczna opaska GAL-u.

Nieco wcześniej, bo w marcu 1937 r. ogłoszono przetarg na budowę dwóch statków o pojemności 6500 BRT i prędkości 16 w., do obsługi linii „bawełnianej”. Oferty złożyły między innymi stocznie belgijskie, holenderskie, szwedzkie i duńskie, ale ostatecznie wybrano ofertę Stoczni Gdańskiej. Statki zamówiono we wrześniu 1937 r., planowano nazwać je *Bielsko* i *Łódź*, a do ich historii wrócimy później.

Obie linie „amerykańskie” szybko się rozwijały. W 1938 r. *Wisła* i 7 statków czarterowanych przez GAL odbyły 13 podróży na linii południowoamerykańskiej. Na „linii bawełnianej” statki czarterowane (norweskie motorowce *Vigilant*, *Vigrid* oraz parowce – duński *Otto Petersen* i szwedzki *Hedrun*) odbyły 9 podróży. Trwała też budowa statków w Stoczni Gdańskiej. Ale własne statki były GAL-owi potrzebne zaraz i w lutym 1939 r. zakupiono dla potrzeb linii południowoamerykańskiej dwa, dość leciwe, norweskie frachtowce zbudowane w Niem-

czech: *Rio Negro* (ex *Hindhead*, ex *Consul Horn*) i *Rio Pardo* (ex *Pine Court*, ex *Henry Horn*) o pojemności nieco ponad 3200 BRT i nośności ponad 4,5 tys. ton. Oba statki weszły do służby jeszcze w 1925 r. u hamburskiego armatora H. C. Horn. W swojej karierze kilkakrotnie zawiąły do Gdańska. W 1934 r. sprzedano je Anglikom, którzy jesienią 1936 r. sprzedali je dalej – norweskiej spółce A/S Sobral z Oslo. Armatorem zarządzającym był Öivind Lorentzen. Mimo początkowych kłopotów okazały się statkami szczęśliwymi, które podczas wojny bez większych przygód przemierzały Północny Atlantyk w licznych konwojach.

Wspomniane tutaj kłopoty dotyczyły napędu. Statki wyposażone były w czterosurowe silniki Kruppa, zachwalane dla zalet konstrukcji i pewności pracy. W praktyce okazały się zawodne, o zbyt małej mocy, a prędkość statków zamiast spodziewanych 10 węzłów nie przekraczała 8,5 w.

Jako pierwszy zawiął do Gdyni 12 lutego 1939 r. *Rio Negro*, dzień później przejęła go polska załoga dowodzona przez kpt. Jerzego Mieszkowskiego. Wedle początkowych planów statek miał nosić polską nazwę *Bogumin* (była to najbardziej na południe wysunięta stacja kolejowa na Zaolziu zajęty w październiku 1938 r. przez Polskę), jednak gdy 22 lutego uroczyście podniesiono na nim polską banderę, nadano mu nazwę *Morska Wola*. Po załadunku wyszedł z Gdyni w pierwszy rejs pod polską banderą do Ameryki Południowej.

Rio Pardo po raz pierwszy pojawił się w Gdyni w połowie czerwca 1939 r. Po wyładunku złomu przewiezonego z Baltimore, został skierowany do remontu w Stoczni Gdańskiej. W jego trakcie nazwę statku zmieniono na *Stalowa Wola* i 28 czerwca podniesiono polską banderę. 10 lipca wyszedł w pierwszy rejs, dowodzony przez kpt. Jana Strzembosza.

„Francuskie” rejsy

W dniu wybuchu wojny obie *Wole* znajdowały się poza Bałtykiem: *Morska* w drodze powrotnej z Santos zawiąła 3 września do francuskiego Le Verdun, potem przeszła do Bordeaux, gdzie pozostawała w oczekiwaniu na dyspozycję Rządu RP. *Stalowa* znajdowała się wówczas w Buenos Aires. 22 września statek był gotowy do wyjścia, do Halifaksu, jednak prefektura policji w Buenos Aires wydała zakaz opuszczania portu. Następ-

negu dnia na wniosek firmy A.S. Sobral na statek nałożony został areszt, na poczet niespłaconego kredytu zaciągniętego przez GAL przy jego zakupie. Formalności załatwiono dopiero w październiku i 20.10.1939 r. statek został zwolniony. Podczas przymusowego postoju zdezerterowało z niego 12 członków załogi.

Dodajmy, że czarterowany *Hedrun* 1 sierpnia wyszedł z Galveston w Zatoce Meksykańskiej do Gdyni z ładunkiem złomu i bawełny, a 31 sierpnia zawiął do Rygi. Po wyładunku zwrócono go armatorowi. Dwa inne statki pozostające w długoterminowym czarterze GAL – *Vigilant* i *Vigrid* – również znajdowały się w morzu: pierwszy w drodze z Gdyni do Nowego Jorku, drugi – z Galveston do Gdyni. Również te statki wkrótce po wybuchu wojny zwolniono z polskiego czarteru.

Tymczasem obie *Wole* oczekiwały na dalsze rozkazy. Przyszły dopiero w październiku, a w ich wyniku oba statki rozpoczęły pływanie we francuskich, czasowych czarterach. *Morską Wole* posłano do Afryki Północnej. 5 listopada wyszła z Le Verdon, z francuskim konwojem przeszła do Gibraltaru, a potem na Morze Śródziemne. W Maroku załadowała jęczmień i 10 grudnia była już w Belfaście. Potem jeszcze dwa razy płynęła na południe, częściowo w konwojach: w styczniu po trawę morską na Morze Śródziemne, do Bizerty i wiosną 1940 r. po orzeszki ziemne do Dakaru.

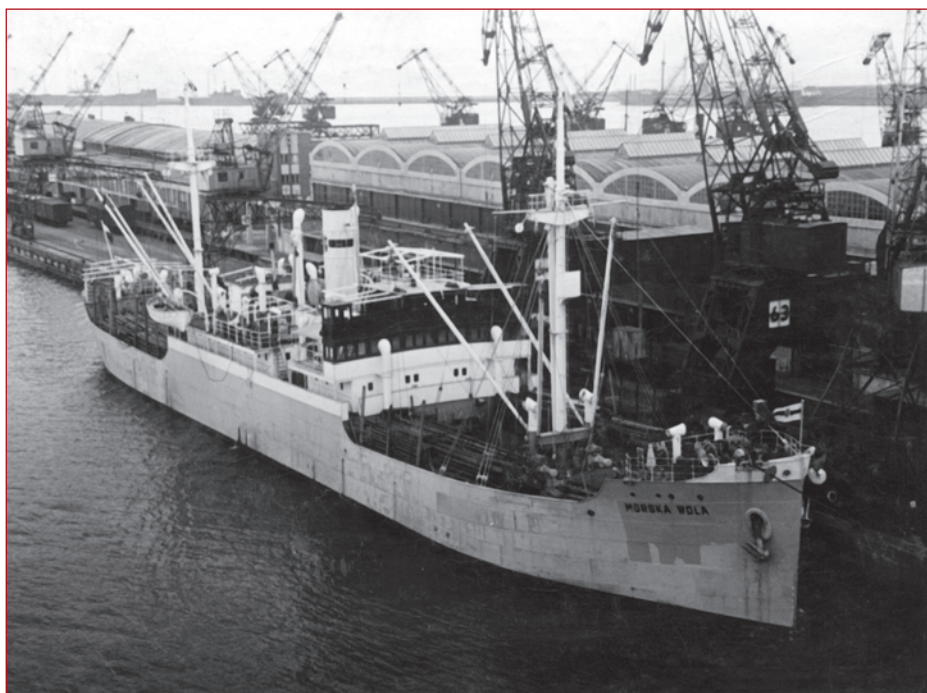
Stalowa Wola na początku listopada załadowała pszenicę w Rosario, po

czym w sztormie (przechyły sięgały 20°) popłynęła na drugą stronę Atlantyku, do Freetown, a stamtąd z konwojem SL.11 dotarła 22 grudnia do Portsmouth. 18 stycznia 1940 r. statek wypłynął we francuskim czarterze z Cardiff z ładunkiem brykietów do Tunisu, a po powrocie, na przełomie kwietnia i maja zamontowano na nim uzbrojenie (1 działo 102 mm) i przeprowadzono demagnetyzację. 7 maja statek wyszedł ze Swansea do Brestu, a 21 maja – z Brestu, z francuskim konwojem 45B. Odłączył się na wysokości Gibraltaru i 5 czerwca zameldował w Dakarze, gdzie rozpoczęto wyładunek przywiezionego węgla. Tego samego dnia we Francji toczyły się walki decydujące o losie tego państwa na najbliższe lata. Zakończenie rozładunku zbiegło się w czasie z podpisaniem zawieszenia broni, a po francuskiej kapitulacji *Stalowa Wola* została zatrzymana przez Francuzów w Dakarze, bez prawa wyjścia.

Po próbach oficjalnego opuszczenia portu, wobec zamiaru przejęcia statku przez Francuzów, Polacy zdecydowali się na ucieczkę z pilnie strzeżonej zatoki, zamkniętej sieciami przeciwtorpedowymi. Okazało się, że sieć kończy się niedaleko brzegu i *Stalowa Wola* idąc pod balastem jest w stanie prześliznąć się nad płytkim w tym rejonie dnem. Tak też się stało i nocą z 8 na 9 lipca polski statek zjawił się niezapowiedzianie na redzie Freetown, wzbudzając wprawdzie zaniepokojenie, a potem



Stalowa Wola jako *Henry Horn*.



Morska Wola w Gdyni w 1939 r.

podziw Anglików. Dodajmy, że w podobnej sytuacji znalazło się 7 polskich statków – nie udało się uciec tylko jednemu.

W czerwcu gorące chwile przeżyła też *Morska Wola*, która we francuskim Tonny ladowała groch. Wobec załamania militarnego Francji, statek pospiesznie wyszedł z tego portu. Głównym przeciwnikiem okazała się w tym przypadku natura, gdyż statek stał w głębi wąskiej rzeki, a w wojennym zamieszaniu nie można było liczyć ani na pilota, ani na holowniki. Dowodzący kpt. Jan Stankiewicz tak raportował: *O godzinie drugiej dnia 18.VI, na godzinę przed wysoką wodą, rozkręciłem statek wykorzystując prąd, przy czym rufa statku literalnie przeszła po mulistym dnie przeciwnielego brzegu. Manewr jednak udał się i statek żadnych widocznych uszkodzeń nie odniósł. Część lin, jedną stalówkę i dwie manile musiałem zostawić na nabrzeżu wobec braku boatsmanów. Przeciwno prądowi statek jeszcze jako tako sterował przy zachowaniu największej ostrożności, lecz po wysokiej wodzie, z prądem, statek zupełnie przestał sterować na zakrętach rzeki i sześciokrotnie został wyrzucony dziobem na ląd, pomimo zawczasu rzuconych kotwic i zastosowanego biegu wstecz motoru. Szczęściem jednak brzegi rzeki są muliste i bez kamieni; wobec tego statek nie doznał żadnych widocznych uszkodzeń i za pomocą maszyn za każdym razem udało się dziób statku ściągnąć z mielizny.*

Morska Wola 20 czerwca schroniła się w Falmouth, ale tam opuściła ją – chwilowo – szczęście: w trzy dni później w kanale Cardiff weszła na mieliznę, następnie uszkodziła w kolizji pogłębiarkę i dźwig, a 25 czerwca w czasie cumowania uszkodziła nabrzeże. Z końcem czerwca trafiła do stoczni, gdzie w końcu zainstalowano uzbrojenie (1 działo 102 mm i 1 karabin maszynowy) i przeprowadzono demagnetyzację. Mostek i radiostację obłożono betonowymi płytami.

Podobny remont w listopadzie 1940 r. przeszła też *Stalowa Wola*, która w 17 października przybyła do Liverpool z konwojem SL.49 z Afryki Zachodniej. W jej przypadku uzbrojenie wzmocniono o 2 karabiny maszynowe.

W atlantyckich konwojach

Po pospiesznych remontach oba polskie statki skierowano do najbardziej niebezpiecznej, a jednocześnie najbardziej chyba niezbędnej służby – w atlantyckich konwojach woziły zaopatrzenie dla Wielkiej Brytanii. Wyjątkowo nie weszły w charter brytyjskiego Ministerstwa Transportu. Oba statki kursowały na linii Manchester – Nowy Jork, oczywiście w konwojach, ale na własny rachunek GAL.

Morska Wola w pierwszy konwój wyszła 14 sierpnia 1940 r., do Kanady. 9 września wyszła z Halifaxu w konwoju powrotnym, oznaczonym symbolem HX.72. Eskortą była symboliczna, raczej przeciw nawodnym rajderom – był to jedynie krążownik pomocniczy *Jervis Bay* (o którym później). Krążownik opuścił konwój 20 września, następnego dnia opiekę miał podjąć zespół okrętów wysłanych z portów brytyjskich.

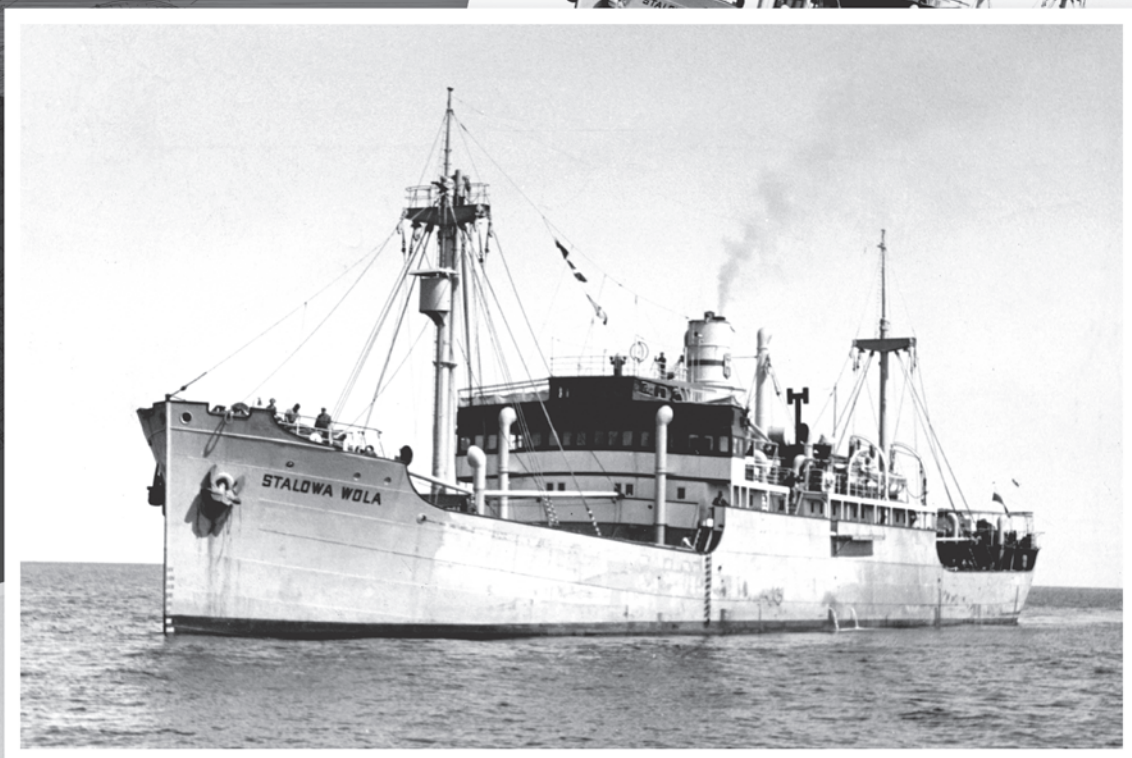
Bezbronny konwój został zlokalizowany wieczorem, 20 września 1940 r. przez *U47*, dowodzony przez jednego z niemieckich „asów” - kpt. Günthera Priena. Wkrótce dołączyło do niego sześć *U-Bo-otów*, w tym *U99* dowodzony przez kpt. Otto Kretschmera, kolejnego „asa” *U-Bo-*



Vigrid w Gdyni.



Stalowa Wola



**Czytaj i zbieraj pocztówki
ze słynnymi polskimi statkami.**

otwaffe. On też o północy z 20 na 21 września rozpoczął atak, torpedując trzy statki. W dzień dowodzący konwojem kmdr H. Rodgers próbował zgubić przesładowców, bez skutku. Sytuacja nieco się poprawiła, gdy do konwoju dołączyły trzy brytyjskie korwety, niszczyciel i słup eskortowy, jednak wieczorem tego dnia do konwoju dotarł też *U100* dowodzony przez trzeciego niemieckiego „asa” - kpt. J. Schepkego. Znow rozpoczął się atak, w którym kpt. Schepke zdołał storpedować siedem (!) statków.

W tym czasie Anglicy wiedzieli, że w pobliżu nie ma innych U-Bootów. Nad ranem konwojowi polecono rozproszyć się, a eskorta zdołała przytrzymać U-Booty pod wodą i pozostałym statkom udało się dotrzeć do brytyjskich portów. Efektem tej bitwy było 12 zatopionych statków o łącznym tonażu 77 863 BRT. Akcja przeciw konwojowi HX.72 była drugą operacją U-Bootów prowadzoną według wyjątkowo skutecznej taktyki „wilczego stada” – pierwszą był atak na konwój SC.2.

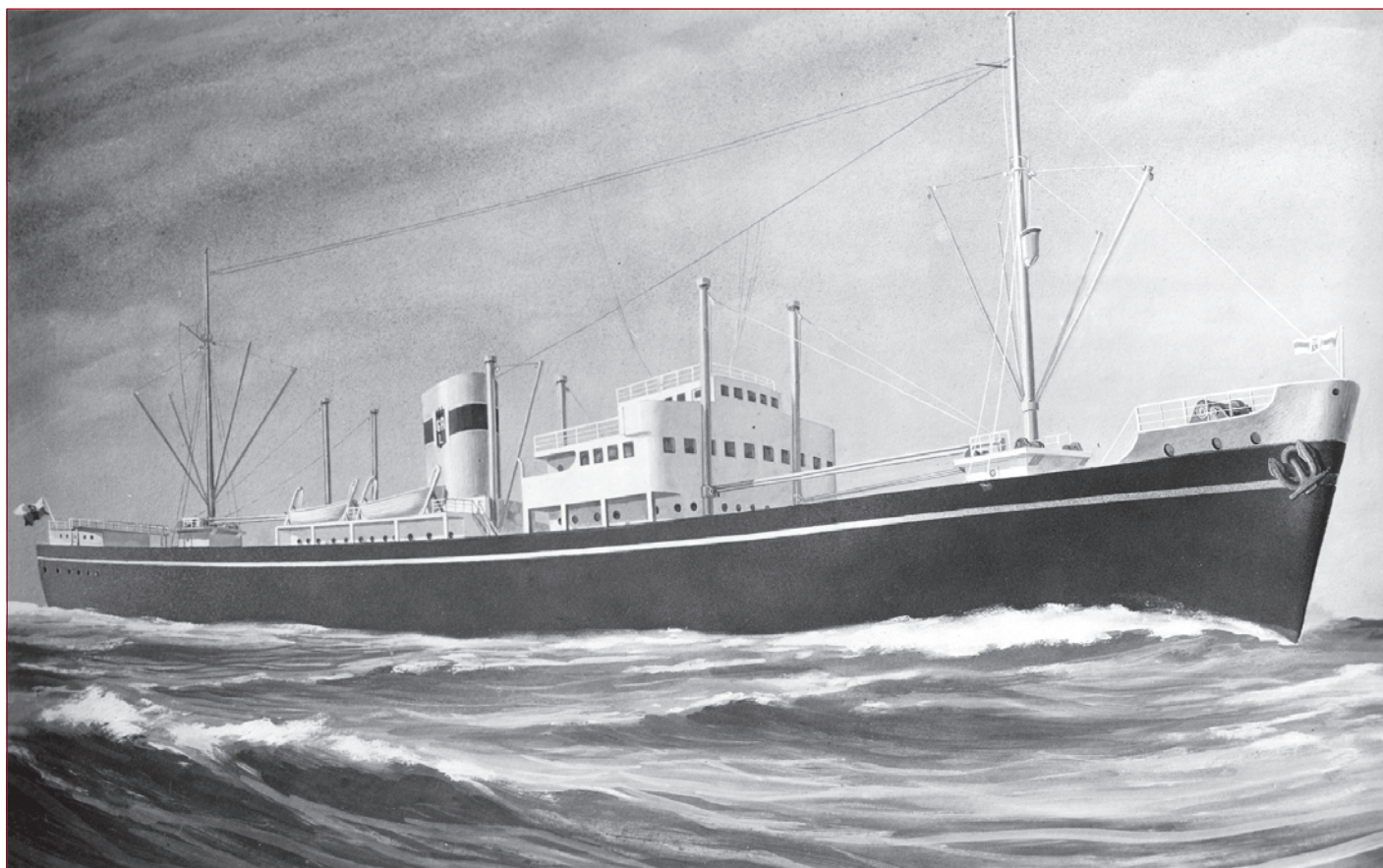
W miesiąc później – 2 października – *Morska Wola* wyszła w kolejny rejs na drugą stronę Atlantyku. Ten rejs przeszedł bez większych przygód, ale znow podczas drogi powrotnej wojna pokaza-

ła swe groźne oblicze. Tym razem polski statek wszedł w skład konwoju HX.84, w którym płynął też polski *Puck*. Podobnie jak poprzednim razem, osłonę konwoju na zachodniej części Atlantyku stanowił krążownik pomocniczy *Jervis Bay*, jednak tym razem naprzeciw 37 statkom konwoju stanął nadwodny rajder – niemiecki „pancernik kieszonkowy” *Admiral Scheer*, który 23 października wyszedł z Gdyni, a pod koniec miesiąca zdołał przedrzeć się na Atlantyk. 5 listopada jego samolot zlokalizował konwój. Wydawało się, że alianckich statków nic nie ocali, jednak Niemcy nie wzięli pod uwagę determinacji dowódcy krążownika *Jervis Bay* i jego załogi. Dowodzący okrętem kmdr Edward Fegen na widok rajdera natychmiast postawił zasłonę dymną, kazał się rozproszyć statkom konwoju, a sam ruszył do walki przeciw wielokrotnie silniejszemu przeciwnikowi. Dysproporcja sił była ogromna: po stronie niemieckiej okręt uzbrojony w sześć nowoczesnych dział 280 mm obsługiwanych przez doskonale wyszkolonych artylerzystów – a po stronie alianckiej okręt pomocniczy, przystosowany ze statku pasażerskiego, uzbrojony w siedem dział 152 mm, pochodzących jeszcze z I wojny światowej. Walka trwała tylko 15 mi-

nut, *Jervis Bay* został trafiony już drugą salwą, a spośród prawie 260-osobowej załogi przeżyło jedynie 65 ludzi; zginął kmdr Fegen. Jednak te 15 minut okazało się decydujące – konwój zdołał się rozproszyć na tyle, że Niemcom udało się potem dopaść tylko osiem statków, z których zniszczono pięć.

Polskie statki miały szczęście. *Puck* umknął wraz z innymi statkami rozproszonego konwoju, a *Morska Wola* od samego początku pozostawała za konwojem, nie mogąc utrzymać wymaganej prędkości. 14 października *Morska Wola* bezpiecznie przybyła do Belfastu.

Kolejne konwoje *Morskiej Woli* były spokojniejsze, podobnie zresztą jak podróże *Stalowej Woli*. Ich największym wrogiem okazywała się pogoda i usterki w maszynowni. Z tego powodu w ich dziennikach wciąż pojawiały się wpisy o konieczności odłączenia od konwoju lub o pogoni za konwojem. W sumie podczas wojny *Morska Wola* przebyła Atlantyk w obie strony 40 razy i uczestniczyła łącznie w 71 konwojach (wliczając lokalne). Bilans *Stalowej Woli* był równie imponujący – 34 atlantyckie rejsy okrężne i 70 konwojów. Oba statki podczas służby atlantyckiej przewiozły ponad 105 tys. ładunków.



Tak miał wyglądać drobnicowiec *Bielsko* budowany w Gdańsku.



Jedno z niewielu wojennych zdjęć Morskiej Woli, z 1943 r.



Stalowa Wola z pełnym uzbrojeniem - 1944 r.

Pod obcą banderą

Jak pamiętamy, jeszcze w 1937 r. GAL zamówił w Stoczni Gdańskiej dwa drobnicowce na linię do Zatoki Meksykańskiej. Nie zdążyły wejść do polskiej służby. Ich budowa się przeciągała i zostały zarekwirowane przez Niemców po wybuchu wojny. Przydzielono je bremeńskiemu armatorowi Norddeutscher Lloyd (*Bielsko* zamierzano przemianować na *Bonn*), a w lutym 1940 r. oba zostały zakupione przez niemiecką Kriegsmarine. Zamierzano je przebudować na krążowniki pomocnicze, ale służbę w tym charakterze rozpoczęło tylko niedoszłe *Bielsko*, któremu nadano nazwę *Michel*.

Podczas przebudowany w Kilonii uzbrojono go w sześć dział 150 mm, a w skład wyposażenia weszły dwa wodnosamoloty i ścigacz torpedowy. Gotowość bojową osiągnął 1 marca 1942 r. i w tydzień później wyszedł do Vlissingen. W wojennej służbie nosił oznaczenie *HSK 9 (Schiff 28)*. Po sforosowaniu kanału La Manche wyrwał się na Atlantyk i rozpoczął korsarską karierę. Jego wyczyny opisane są w licznych publikacjach. Tutaj wystarczy zaznaczyć, że jego pierwszy rejs korsarski

zakończył się w marcu 1943 r. w Japonii, dokąd zawinął mając na koncie 14 zatopionych statków.

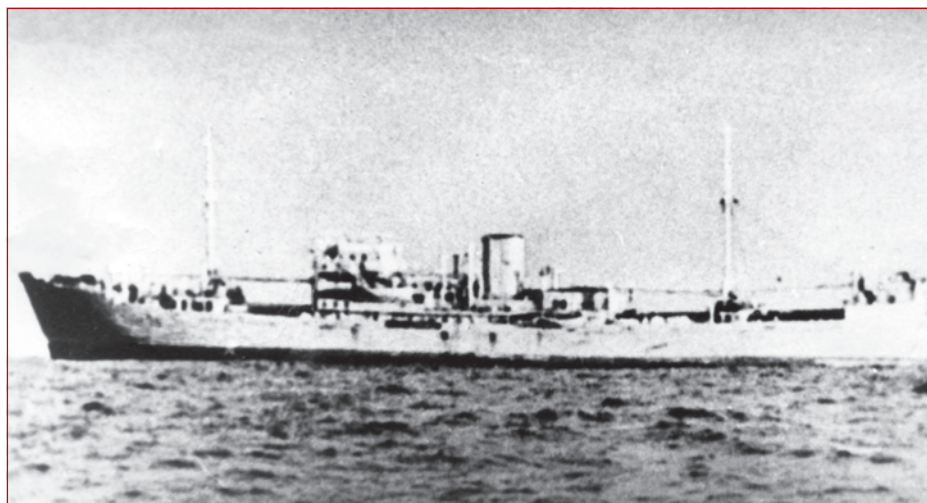
W Japonii rajder przeszedł remont, po którym wyszedł w maju 1943 r. w drugi rejs korsarski. Zakończył się on 17 października tego roku, gdy *Michel* został storpedowany (trzy trafienia) i zatopiony przez amerykański okręt podwodny *Tarpon* w pobliżu Jokohamy. Zginęło na nim 290 ludzi (łącznie z dowódcą i 19 jeńca-

mi), 116 uratowano. Podczas swej korsarskiej kariery *Michel* zatopił 17 statków o łącznej pojemności 121 994 BRT.

Drugi z zarekwirowanych statków znacznie dłużej oczekiwał na dokończenie budowy. Jeszcze jesienią 1939 r. zdemontowano z niego część urządzeń, aby przyspieszyć ukończenie *Michela*. Niedoszłą *Łódź* zwodowano dopiero pod koniec 1940 r., po czym odholowano na wyposażenie do duńskiej stoczni w Helsingor. Przewidywano ukończenie statku jako krążownika pomocniczego *HSK 12 (Schiff 41)*, jednak prace przedłużały się i ostatecznie w październiku 1943 r. statek przekazano firmie Norddeutscher Lloyd w zamian za utracony parowiec *Minden*. 10 listopada 1943 r. wszedł do służby przejmując nazwę utraconej jednostki, ale tego samego dnia został formalnie zarekwirowany przez Kriegsmarine jako baza i okręt-cel dla U-Bootów. Znow trafił do stoczni, tym razem w Kilonii i z początkiem lutego, po przebudowie, przekazano go do 23 Flotylli U-Bootów stacjonującej w Gdańsku.

Od września 1944 r. *Minden* podjął służbę ewakuacyjną na Bałtyku. W ostatnim wojennym rejsie wyszedł z Helu z uchodźcami do Warnemünde, na jego pokrywach lukowych namalowane były czerwone krzyże. Z Warnemünde przeszedł do duńskiego Nyborga.

Koniec wojny zastał go w Kopenhadze. Tam został zajęty przez władze brytyjskie. Czasowo otrzymał nazwę *Empire Nidd*, a w 1946 r. przekazano go ZSRR w ramach podziału floty poniemieckiej. Przydzielony do leningradzkiej Żeglugi Bałtyckiej, otrzymał nazwę *Denis Dawydow*. W rok później udało się go zidentyfikować jako dawną własność polską



Bielsko jako krążownik pomocniczy Michel.

Dane techniczne statków linii „bawełnianej” GAL

Nazwa statku	Rok budowy	Pojemność	Nośność	Długość × szerokość × zanurzenie	Maszyny	Prędkość	Załoga
Stalowa Wola, Morska Wola	1925	3376 BRT, 1973 NRT*	4600 t	93,5 m.p. x 14,5 x 6,5, m	1 silnik wysokoprężny, 1900 KM	9,5 w.	30
Vigilant, Vigrid	1923	4263 BRT, 2833 NRT**	7465 t	121,2 całk. x 16,5, m	1 silnik wysokoprężny, 3100 KM	11 w.	?
Bielsko, Łódź (projekt)	1937	ok. 4700 BRT, ok. 2700 NRT	5070 t	102,5 całk. x 14,6 x 6,3, m	1 silnik wysokoprężny, 5600 KM	16 w.	30?
Bielsko jako HSK9 (Michel)***	1941	10 900 t (wyporność)		121,9 m.p. x 16,8 x 7,6, m	1 silnik wysokoprężny, 5600 KM	16 w.	ok. 400

* pojemności dla statku *Morska Wola* w służbie polskiej w 1939 r.

** pojemności dla statku *Vigilant* w polskim czarterze

*** uzbrojenie: 6 dział 150 mm, 1 dział 105 mm, działka przeciwlotnicze, 6 wyrzutni torped 533 mm, 2 samoloty, 1 ścigacz torpedowy; wg źródeł niemieckich wyposażony w 2 silniki

(określano go jako *ex-Bielsko*) i doprowadzić do zwrotu.

Po raz pierwszy przybył do Gdyni 18 maja 1947 r., a w dwa dni później przekazano go GAL. Po remoncie w Stoczni Nr 13 w Gdyni wszedł do służby jako *General Walter*, choć wcześniej przewidywano dla niego nazwę *Dąbrowski*.

Na zakończenie wątku statków GAL-owskich pod obcymi banderami wspomnijmy o dwóch czarterowanych norweskich statkach *Vigilant* i *Vigrid*. Wkrótce po wybuchu wojny zwolniono je z polskiego czarteru, a po niemieckiej inwazji na Norwegię oba weszły w skład „Nor-

traship” – norweskiego operatora na uchodźstwie. Pierwszy, przemianowany na *Ringstad*, pływał w atlantyckich konwojach. W styczniu 1942 r., będąc w składzie konwoju ON.56, został storpedowany przez niemiecki okręt podwodny *U333* na południowy wschód od przylądka Cape Race. Dwie łodzie z 27 członkami załogi i 3 pasażerami zginęły. Załogę trzeciej podjął po pięciu dniach amerykański niszczyciel *Swanson*. Wśród ofiar był Polak, asystent maszynowy Kazimierz Sokołowski.

Drugi z tych statków – *Vigrid* – zakończył polski czarter w Nowym Jorku,

dokąd przybył z cementem z duńskiego Aalborga. Z Nowego Jorku wyszedł w czarterze Maersk Line Tacoma (tam załadował miedź), a potem do Władystoku. W drodze silny sztorm spowodował pęknięcie pokładu, a podróż trwała 36, zamiast spodziewanych 20 dni. Podczas Bożego Narodzenia 1939 r. znajdował się w Jokohamie. Następnie popłynął do Kobe i Szanghaju (tam naprawiono pokład). Potem udał się do Rangun i Kalkuty, gdzie załadował drobnicę i rudę do Vizagapatnam, a następnie do Madrasu. Stamtąd wypłynął do USA i 18 kwietnia przybył do Bostonu. Potem też pływał w atlantyckich konwojach. Podczas rejsu z konwojem HX.133, w czerwcu 1941 r. doznał awarii maszyn. Żeglujący samotnie statek został 24 czerwca 1941 r. storpedowany i zatopiony przez niemiecki okręt podwodny *U371*. Zginęły 4 pasażerki i 22 spośród 37 osób załogi.

Pod ludową banderą

Koniec wojny oznaczał dla polskich marynarzy początek rozterek. Czy mieli opowiedzieć się po stronie rządu „londyńskiego”, któremu służyli całą wojnę i którego istnienie zostało zanegowane 6 lipca 1945 r., gdy rządy W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych A.P. cofnęły dla niego poparcie? Czy też po stronie nowej władzy, która została w Polsce zainstalowana przez Armię Czerwoną? Nie budziła zaufania – repatrianci z ZSRR, którym udało się opuścić ten kraj z armią gen. Andersa opowiadali przerażające historie



Morska Wola wpływa do Gdyni w 1945 r.

o losach Polaków na „niełudzkiej ziemi”. Podejmowano dramatyczne wybory, a wśród nich – zejście ze statków. Z *Morskiej Woli* załoga zeszła w Manchesterze 15 lipca, a statek czasowo obsadziła załoga brytyjska. *Stalowa Wola* w tym czasie znajdowała się w rejsie do Nowego Jorku. Jesienią udało się znaleźć nowe załogi i oba statki podjęły rejsy pod polską banderą. W pierwszym pod banderą „warszawskiego” rządu, *Morska Wola* zawinęła do Gdyni 20 listopada 1945 r., przywożąc z Anglii ładunek drobnicy. Początkowo zatrudniono ją w żegludze trampowej na Bałtyku i Morzu Północnym, a w czerwcu 1946 r. zainaugurowała linię GAL z Gdyni do Ameryki Południowej.

Stalowa Wola 1 sierpnia 1945 r. wyszła z Nowego Jorku z ostatnim transportem wojennym do Wielkiej Brytanii. Do Polski powróciła 16 kwietnia 1946 r., zawijając do Gdyni z ładunkiem UNRRA. Następnie dołączyła do swej siostry na linii południowoamerykańskiej. Z czasem wzrastająca ilość ładunków na tej linii spowodowała skierowanie na nią większych i bardziej nowoczesnych statków i w połowie 1947 r. obie *Wole* przeszły na linię lewantyńską. W grudniu 1949 r. w maszynowni stojącej w Gdyni *Stalowej Woli*, wybuchł groźny pożar, który omal nie doprowadził do utraty statku. Ognia nie można było ugasić i zdecydowano już o wyprowadzeniu statku z portu i zatopieniu na Zatoce, jednak w ostatniej, desperackiej próbie grupa strażaków gdyńskiej Portowej Straży Pożarnej zdołała przez tunel wału śrubowego przedostać się do maszynowni i pożar ugasić. Dowodzący akcją komendant PSP Bronisław Witkowski został za nią odznaczony wysokim odznaczeniem państwowym.

Z końcem 1948 r. rejsy na linii lewantyńskiej nabrały szczególnego charakteru, gdyż oba statki dołączyły do grupy jednostek PMH wożących w najgłębszej tajemnicy zaopatrzenie dla komunistycznej partyzantki greckiej. W drodze powrotnej statki często zabierały rannych i uchodźców. Te rejsy były niebezpieczne nie tylko z racji ładunku; statkom groziły również pola minowe stawiane na Adriatyku. O jednym z takich wydarzeń w „Morzu” z sierpnia 1977 r. wspominał kpt. Tadeusz Jasicki, dowodzący *Stalową Wolą*:

... dolne ładownie miały zaopatrzenie dla armii gen. Markosa, który walczył w północnej Grecji przeciw dyktaturze. Było tam m.in. około 850 ton

materiałów wybuchowych. Według „*Nemedri*” wzdłuż brzegów albańskich znajdował się pas min włoskich. Wiedziałem doskonale co mnie czeka w razie zetknięcia się z miną. Sam jej wybuch pozwoliłby jeszcze spuścić łodzie i ratować się, ale ten kochany ładunek! Mimo wszystko zdecydowałem się na najmniejsze zło. Przeszedłem wzdłuż pasa min w odległości 5 Mm, aby potem najkrótszą drogą, prostopadłe do pola minowego podejść do portu, zarządziłem wystawienie obu łodzi na zewnątrz burt, poleciłem też załodze, aby każdy zabrał najważniejsze dokumenty i drobne rzeczy do kieszeni i był na pokładzie w pogoto-

wiu. I tak w razie wypadku niewiele by to pomogło, lecz psychologicznie działało: kapitan myśli o wszystkim! Starszym oficerem był kpt. Tadeusz Wojciechowski. On zdaje się jedyny ułożył się do koi, bo wiedział jaki jest ładunek. Spokojnie przespał te nieprzyjemne chwile. Po przybyciu do Durres skontaktowałem się z Albańską Marynarką Wojenną. Dowiedziałem się, że idąc do portu przeplętnęliśmy w sam raz przez środek okrągłego pola minowego.

Odrysowałem kawałek mapy wybrzeża, naniósłem pola minowe i drogę jaką winien iść statek. Prowadziła ona na odległość 2 Mm od przylądka, którego na-



Morska Wola w doku w latach 40.



Morska Wola w latach 40.

zwy nie pamiętam, następnie 30 Mm na kursie 270°. Rysunek wystąpił pocztą dyplomatyczną do biura GAL-u w Gdyni. Będący wówczas inspektorem nawigacyjnym kpt. Tadeusz Meissner polecił powielić ten rysunek i rozesłać na wszystkie statki udające się do Albanii.

Po klęsce greckich komunistów oba statki nadal pływały na linii śródziemnomorskiej. W 1951 r. przejęły je Polskie Linie Oceaniczne, powstałe po likwidacji GAL. Właśnie na tej linii, w rejsie z Gibraltaru do kraju, *Stalowa Wola* zatonięła 19 maja 1956 r. wskutek uszkodzeń odnie-

sionych dzień wcześniej podczas sztormu. Załadowany koncentratem rudy cynkowej statek nie wytrzymał gwałtownych fal i wiatru przekraczającego 10° w skali Beauforta - przez uszkodzony kadłub woda przedostała się do drugiej i trzeciej ładowni. Całej załodze udało się opuścić statek; podjął ich spieszący na pomoc polski motorowiec *Hugo Kollątaj*.

Baza rybacka

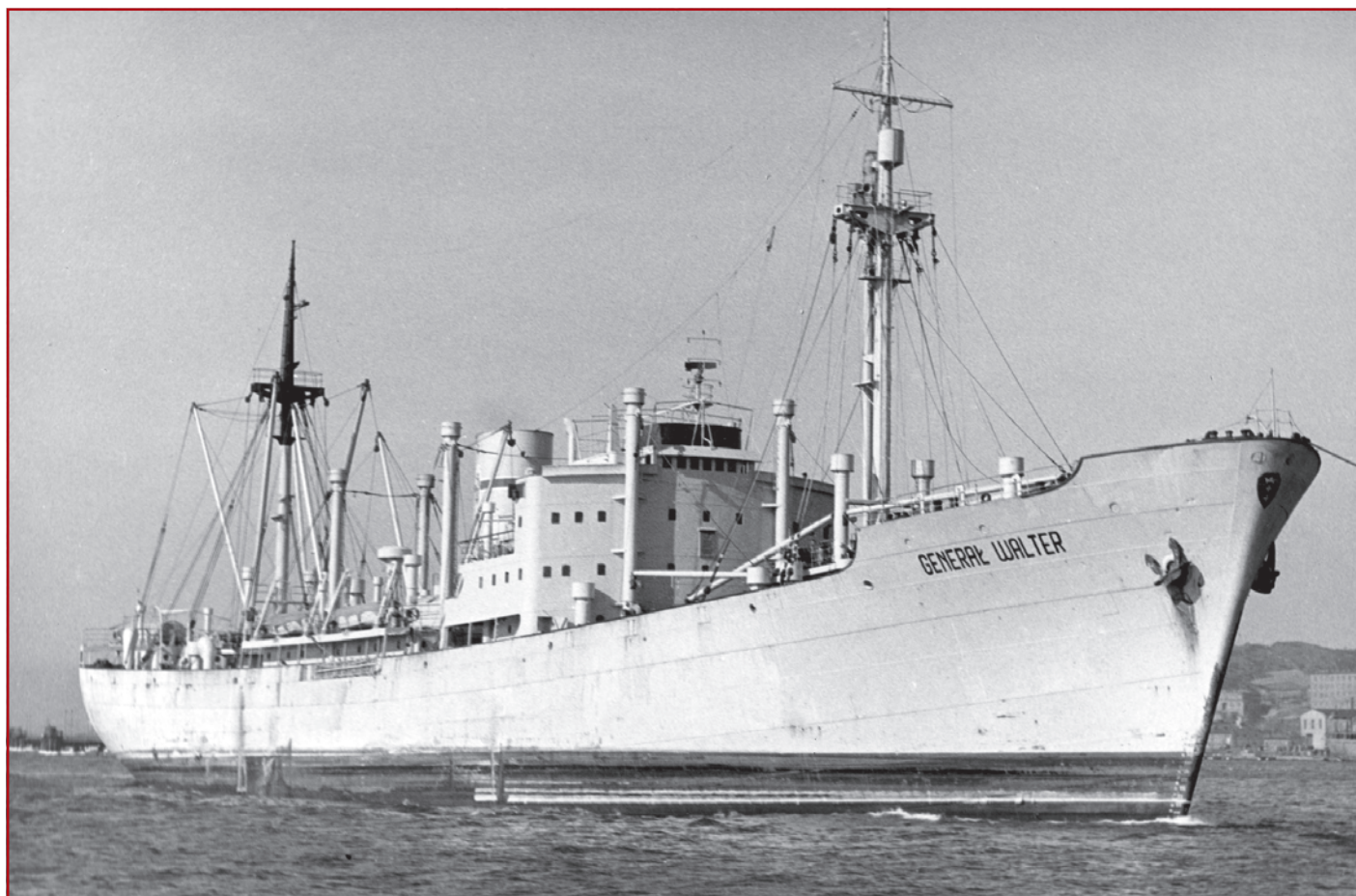
Inny los spotkał *Morską Wolę*. Podobnie jak statek siostrzany była sterana wie-

oletnią służbą, na dodatek podczas rejsu na Morze Śródziemne latem 1951 r. sztorm spowodował uszkodzenia wymagające większych napraw. W tej sytuacji w czerwcu 1952 r. minister żeglugi zdecydował o przekazaniu statku do gdyńskiego „Dalmoru”, gdzie miał być wykorzystany w charakterze bazy rybackiej. W czerwcu i lipcu tego roku w Stoczni Rybackiej w Gdyni dokonano niezbędnych adaptacji i 11 sierpnia 1952 r. statek wyruszył w pierwszą podróż w charakterze bazy rybackiej na łowiska Morza Północnego. Pierwsza kampania rybacka pozostawiła poczucie niedosytu i ujawniła konieczność dalszych adaptacji. Statek znów skierowany został do stoczni w celu dalszej przebudowy.

Kolejną kampanię rozpoczął 25 maja 1953 r. Doświadczenia poprzedniego sezonu wskazały, że należy zrezygnować z przyjmowania koszy ze śledziami i solenia ich na pokładzie, zamiast tego przyjmowano śledzie solone w beczkach. Przyspieszyło to operacje polskiej floty i pozwoliło powiększyć liczbę operujących tam jednostek o superkutry typów B-12 i B-25, które dotąd z racji małego zasięgu operowały na Bałtyku. Ale służba na Morzu Północnym niosła nie tylko satysfakcję. W nocy z 9 na 10 maja 1955 r. załoga *Morskiej Woli* bezskutecznie wypatrywała lugrotrawlera *Czubałka*, który podczas sztormu zatonął z 14 członkami



Morska Wola jako baza rybacka.



General Walter - niedoszła Łódź.

załogi, dając początek serii wypadków, jakie trapiły te statki. Przyczyna zatonięcia wyjaśniła się ponad rok później, 4 października 1956 r., gdy w podobnych warunkach, ale w dzień i nieledwie na oczach flotylli przewrócił się lugrotrawler *Cyranka*. Zginęło wówczas 12 rybaków, a za główną przyczynę tych katastrof uznano zbyt małą stateczność wszystkich statków typu B11.

Morska Wola obsługiwała statki rybackie do końca 1958 r. 15 grudnia 1958 r., podczas powrotu z łowisk do Szczecina statek wszedł na skalistą mieliznę Nord Domsted w Sundzie. Część ładunku (śledzie w beczkach) przeładowano na statki *Jastarnia* i *Kolno*. 18 grudnia statek został ściągnięty z mielizny przez holownik *Światowid*, po czym przeszedł o własnych siłach do Szczecina z poważnymi uszkodzeniami dna. 30 grudnia, po zadokowaniu, stwierdzono nieopłacalność remontu. W marcu 1960 r. *Morską Wolę* przeholowano do Rejonowej Zbiornicy Złomu w Gdańsku i tam pocięto.

General Walter

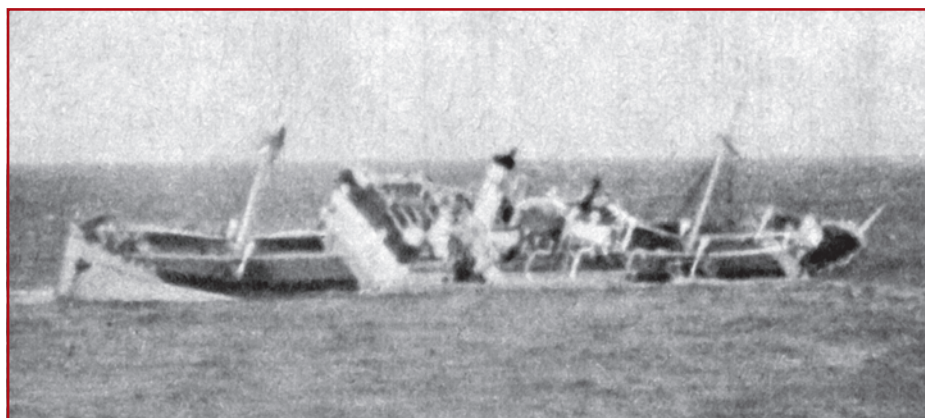
Po złomowaniu obu *Woli*, w polskiej służbie pozostał jeszcze jeden ze statków

przeznaczonych na linię „bawełniana” – niedoszła *Łódź*. Początkowo pływał na linii południowoamerykańskiej, a w styczniu 1949 r. otworzył nową linię GAL – do Indii. Z czasem na tej trasie zastąpiły go „dziesięcioletnicy”, a w 1955 r. *General Walter* wrócił na linię południowoamerykańską, zawiązał też to portów Zatoki Meksykańskiej. W marcu 1963 r. przeniesiono go na szlak wiodący do portów Zatoki Perskiej. Służba na tej linii była ciężka, gdyż portami docelowymi były Basra, Kuwejt czy Khorramshar – temperatura latem zazwyczaj przekracza tam

40°C w cieniu, a na kursujących tam polskich statkach nie było klimatyzacji!

W grudniu 1966 r. uroczyście świętowano zakończenie setnego rejsu *Generała Waltera* pod polską banderą, a służbę na tej linii i w ogóle w PMH statek zakończył rejsem do Iraku z wyposażeniem dwóch stacji uzdatniania wody dla Iraku i dwóch cukrowni dla Iranu. 27 lipca 1970 r. przybył do Hongkongu kończąc 110 podróży pod polską banderą. Tam też pocięto go na złom.

**Bohdan Huras,
Marek Twardowski**



Stalowa Wola - ostatnie zdjęcie.

Zdarzyło się w polskiej gospodarce morskiej...

10 lat temu

Październik 2001 r.

8 - W dniu inauguracji roku akademickiego na skwerze przed głównym gmachem Akademii Medycznej w Gdańsku odbyło się uroczyste odsłonięcie pomnika dr Stefana Michalaka – organizatora i pierwszego dyrektora szpitala klinicznego, a przed wojną lekarza okrętowego na *Darze Pomorza*, *Piłsudskim*, *Batorym* i *Warszawie*, a także lekarza portowego i Obozu Emigracyjnego w Gdyni.

12 - W gdyńskim porcie uroczystie otwarto Bałtycki Terminal Drobnicowy specjalizujący się głównie w przeladunkach systemu ro-ro. Wcześniej takie przeladunki odbywały się w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym.



15 - W Stoczni Gdańskiej przekazano armatorowi pierwszy kontenerowiec serii 6684, nazwany *Cedar Arrow*.



20 - W Stoczni Gdynia rozpoczęto obróbkę blach pod pierwszy statek serii 8234.

26 - W Stoczni Gdynia położono stępkę pod pierwszy zbiornikowiec serii 8226.

W polskich stoczniach zwodowano chemikaliowiec, statek ro-ro i kontenerowiec.

20 lat temu

Październik 1991 r.

5 - Przejęty 5 dni wcześniej przez PLO statek *A. Abraham* wraz z jednoczesnym wejściem w czarter PLO, został przekazany pod banderę cypryjską.

10 - W Stoczni Gdańskiej rozpoczęto obróbkę blach pod pierwszy statek serii B501.

19 - Statek *Jan Długosz* uczestniczył na Morzu Południowochińskim w akcji zabezpieczenia wraku panamskiego frachtowca *Hoi Long*.

21 - Polskie statki *Kopalnia Jastrzębie* oraz *Parandowski* (na zdjęciu) uczestniczyły w akcji ratowania załogi greckiego statku *Erato*, tonącego w sztormie na południe od Sardynii.



Na statku *Polonia* przybywającym do Gdyni, polskie służby celne wykryły ponad 100 kg heroiny szmuglowanej z Kolumbii.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec i trawler rybacki.

30 lat temu

Październik 1981 r.

10 - W hiszpańskiej stoczni Astilleros Espanoles Porto Real k. Kadyksu odbyło się wodowanie i nadanie imion dwóm pierwszym z serii 4 statków ro-ro budowanych tam dla linii australijskiej PLO. Otrzymały nazwy: *Poznań* i *Katowice II*.



21 - Do Gadani Beach przybył do porciecia na złom drobnicowiec *Gulf Karim* - dawny polski *Gdańsk*, jednostka typu B50, jeden z pierwszych statków pełnomorskich zbudowany w polskiej stoczni. W tym samym miesiącu do Włoch na złom trafił inny statek tego typu, rozpoczęty jako *Gdynia*, sprzedany w trakcie budowy do ZSRR, gdzie pływał pod nazwą *Stavropol*.

29 - Do służby Petrobalticu wszedł statek wiertniczy *Barakuda*, przebudowany w Stoczni Remontowej „Nauta” z trawlera typu B23, o tej samej nazwie.



30 - Do eksploatacji w czarterze PLO wszedł zbudowany we francuskiej stoczni Chantiers Navals de la Ciotat kontenerowiec con-ro *Władysław Sikorski* będący własnością Francusko-Polskiego Towarzystwa Żeglugowego.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec, masowiec, zbiornikowiec (*Cys Olimpia* - pierwszy z typu B555), holownik i kuter sanitarny.

40 lat temu

Październik 1971 r.

4 - Z gdyńskiego portu wyszedł drobnicowiec *Marceli Nowotko* otwierając linię australijską.

9 - Brazylijskiemu armatorowi sprzedano wycofane ze służby lugrotrawlerzy *Jastrząb*, *Maskonor*, *Myszotów*, *Raróg*, *Rokietniczka*, *Rybitwa*, *Rybotów*.

11 - Wizyta w Göteborgu (do 15.10.) zespołu okrętów *Gryf*, *Orlik* i *Kormoran* z okazji Dni Polskich.

16 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej położono stępkę pod pierwszy trawler-przetwórnicy serii B29s.

16 - Podczas rejsu na Oceanie Indyjskim drobnicowiec *Bolesław Krzywousty* (na zdjęciu) stracił śrubę; do portu w Mombasie na remont doholował go bliźniaczy *Władysław Jagiełło*.



21 - W Szczecinie z wizytą przebywała brytyjska fregata *Ashanti*.



26 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto obróbkę blach pod statek *Vigri* - pierwszy z serii B425.

W polskich stoczniach zwodowano chłodniowiec, drobnicowiec, 2 trawlery i okręt desantowy.

50 lat temu
Październik 1961 r.

2 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy drewnowiec serii B45.

4 - W Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszą bazę rybacką serii B64.

5 - W Stoczni Szczecińskiej rozpoczęto obróbkę blach dla pierwszego masowca serii B512, który miał nosić nazwę *Grunwald*, jednak podczas wodowania nadano mu imię *Kolejarz*.



8 - Lugrotrawler *Żołna* i *Żuraw* przekazano polsko-gwinejskiemu przedsiębiorstwu „Soguiopol”.

17 - Lugrotrawler *Derkacz* uratował na Morzu Północnym 14 rozbitków z brytyjskiego trawlera *Arctic Viking*, który zatonął w sztormie.

W polskich stoczniach zwodowano zbiornikowiec i trawler burtowy.

60 lat temu
Październik 1951 r.

12 - Wizyta w Leningradzie niszczyciela *Błyskawica*, do 15.10.

13 - Okręty podwodne *Sęp* i *Ryś* wyszły z Gdyni do Rygi, z oficjalną wizytą.

Dla PLO zakupiono stary zbiornikowiec *Tavira* (zbudowany w 1921 r.), który otrzymał nazwę *Praca*; pływał w czarterze Chipolbroku.



W polskich stoczniach zwodowano 2 trawlery burtowe i lugrotrawler.

70 lat temu
Październik 1941 r.

Polska Marynarka Handlowa:

- postój w porcie: *Batory* (Gourock - ćwiczenia desantowe), *Kościuszko* (Freetown - remont), *Modlin* (Port Talbot - remont), *Narocz* (Londyn - remont), *Warszawa* (Aleksandria);
- konwoje na Oceanie Indyjskim: *Dumfries*, *Pułaski*;
- konwoje do/z Gibraltaru i Afryki Zachodniej: *Lublin*, *Sobieski*;
- żegluga na wodach amerykańskich: *Paderewski*, *Rozewie*, *Śląsk*;
- konwoje do/z Kanady/USA: *Hel*, *Lech*, *Lechistan*, *Lewant*, *Morska Wola*, *Stalowa Wola*, *Wisła*, *Zagłoba*;
- żegluga wokół Wysp Brytyjskich i do Islandii: *Bug*, *Chorzów*, *Garlandstone*, *Katowice*, *Kmicic*, *Kordecki*, *Kraków*, *Kromań*, *Lida*, *Lwów*, *Poznań*, *Puck*, *Wigry*, *Wilno*.

Polska Marynarka Wojenna:

- postój w porcie: *Błyskawica* (przebrojenie w Cowes);

- eskorta konwojów u zachodnich wybrzeży Wysp Brytyjskich: *Burza*, *Garland*, *Piorun*;
- eskorta konwojów w kanale La Manche: *Krakowiak*, *Kujawiak*;
- patrole na Morzu Śródziemnym: *Sokół* (28.10 bez skutku zaatakował krążownik pomocniczy *Citta Di Palermo*);
- patrole w kanale La Manche: ścigacze S-1 do S-3.

80 lat temu
Październik 1931 r.

27 - Podpisano z Konsorcjum Polsko-Francuskim umowę na budowę portu wojennego w Helu.

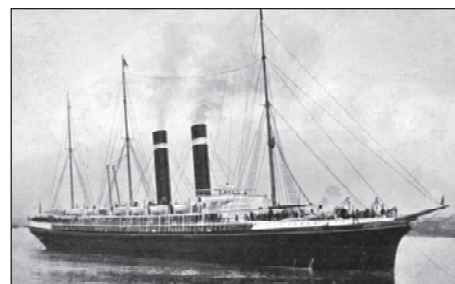
12 - Z listy floty skreślono trałowiec *Czajka* (sprzedany w ręce prywatne jako statek wycieczkowy), *Jaskółka* (przekazany jako hulk Oddziałowi Morskiemu Związku Strzeleckiego w Gdyni) i *Rybitwa* (przekazany jako hulk do ZHP w Gdyni). Czwarty z tych trałowców - *Mewa* - pozostał w PMW jako statek hydrograficzny.

90 lat temu
Październik 1921 r.

8 - Podpisano tymczasowe porozumienie polsko-gdańskie, m.in. regulujące użycie portu gdańskiego przez polskie okręty. Jako miejsce postojowe został wyznaczony Holm lub tzw. Polski Hak.

21 - W Świeciu n. Wisłą uruchomiono Szkołę Specjalistów Morskich. Pierwszym komendantem został kmrdr ppor Karol Korytowski.

30 - Transatlantyk *New York* przybył do Nowego Jorku kończąc jedyną podróż okrężną w barwach Polish Navigation Co.



Opracowali:
Jerzy Drzemczewski
Marek Twardowski

Rycerski korsarz

Karl Neger
na pokładzie
Wolfa.Karl Neger
- dowódca Wolfa.

Wolf w Kilonii.

444 dni

Wolfa

Raid niemieckiego krążownika pomocniczego *Wolf* podczas pierwszej wojny światowej należy do jednej z najbardziej spektakularnych akcji w dziejach wojen morskich. A zachowanie kapitana jednostki i jego załogi do najbardziej rycerskich.

Rankiem 24 lutego 1918 roku do Kilonii wchodził imponujący zespół okrętów. Aż 90 jednostek! Trzon niemieckiej floty. Wokół nich uwijały się niezliczone motorówki, jachty i stateczki. Na nabrzeżach zebrały się tysiące wiwatujących ludzi. Panowała odświętna atmosfera, jak-

by to nie Niemcy przegrywały toczącą się od czterech lat, pierwszą wojnę światową.

Oczy wszystkich skupione były na niewyróżniającej się sylwetce o czarnych burtach. Okręt nosił nazwę *Wolf* i był korsarzem wracającym z dalekiego rejsu.

Przebywał ponad rok w morzu nie zawijając do żadnego portu. Przeplłynął 64 tysiące mil morskich, pokonując bezkresne połacie trzech oceanów: Atlantyckiego, Indyjskiego i Spokojnego.

Jego powrót tym bardziej ucieszył przybyłych na ceremonię powitania Niemców, że *Wolfowi* udało się nie tylko uniknąć zatopienia przez floty kilku wrogich krajów, intensywnie na niego polujących, ale także przedrzeć przez blokadę niemieckich wybrzeży i cało wrócić do domu. Na dodatek, korsarz miał się czym pochwalić. W efekcie jego działań zatono aż 30 nieprzyjacielskich jednostek!

Już to pobieżne zestawienie wystarczyłoby, aby raid *Wolfa* uznać za wyjątkowy. Ale było coś jeszcze, co spowodowało, że przeszedł on do historii wojen morskich. Kapitan *Wolfa* obchodził się niezwykle rycersko z załogami i pasażerami zniszczonych przez siebie jednostek. Uratował ponad 400 osób, w tym kobiety i dzieci. Wielu z nich mówiło, że zostali na pokładzie niemieckiego okrętu nie uwięzieni, ale ugoszczeni.

„SMS Wolf. Jak niemiecki korsarz terroryzował Morza Południowe w czasie I wojny światowej” - taki tytuł nosi książka Richarda Guilliatia i Petera Hohne-
na (jego przodek był australijskim marynarzem, jednym z więźniów *Wolfa*), która nakładem Wydawnictwa Replika (www.replika.eu) i z logo „Naszego MORZA” na okładce, ukazała się kilka tygodni temu na polskim rynku. Poniżej, w skrócie, przedstawiamy tę niezwykłą historię. Mamy nadzieję, że zachęcimy do sięgnięcia po bardziej szczegółowy opis...

Poszukiwany: szczęściarz

Wolf nie powstał z myślą o korsarskich rajdach. Został zbudowany w 1913 roku we Flensburgu pod nazwą *Wachtfels*. Był jednostką o tonażu prawie 6 tys. ton. Miał 135 metrów długości i 17 m szerokości. Jego napęd stanowił silnik parowy o mocy 2,8 tys. KM pozwalający na płynięcie z maksymalną prędkością niemal 11 węzłów.

Do wybuchu pierwszej wojny światowej *Wachtfels* niewiele pracował. Potem stanął w suchym doku aż nie wypatrzył go tam, 31-letni wówczas, Karl August Nerger, oficer marynarki wojennej, który dostał zadanie wybrania statku i przygotowania go do rejsu korsarskiego w charakterze krążownika pomocniczego o nazwie *Wolf* (po polsku *Wilk*).

Nerger był postacią nietuzinkową, niektórzy uważali go nawet za swego rodzaju outsidera cesarskiej floty wojennej. Urodził się w Rostocku w 1875 roku. Na morze wyruszył w wieku lat dziewiętnastu. Odnosił sukcesy podczas tłumienia tzw. powstania bokserów w Chinach. Na początku wojny brawurowo dowodził krążownikiem *Stetin*. Miał opinię szczęściarza. Wydawało się, że potrafił wychodzić cało z każdej, największej nawet opresji.

Służącym z nim ludziom imponował stoickim spokojem, który nie opuszczał go w najniebezpieczniejszych nawet sytuacjach. Jedną z legend głosiła, że podczas ciężkiego ostrzału *Stetina* przez brytyjskie okręty, spacerował jakby nigdy nic po mostku z cygarem w zębach. Nic dziwnego, że dowództwu cesarskiej floty wojennej wydawał się wymarzoną kandydatem do korsarskiego rejsu. „Zanim zostaną ukończone prace nad określeniem zadań *Wolfa*, jest absolutnie niezbędne, by kierujący tym przedsięwzięciem był nie tylko skuteczny, ale powinien też mieć dużo szczęścia.” - takie oczekiwania, wobec przyszłego dowódcy *Wolfa*, formułowali niemieccy admirałowie.

Wybór Nergera okazał się strzałem w dziesiątkę, bo poza doświadczeniem i farterem, miał jeszcze determinację. Liczył na to, że wyróżnienie w walce pomoże mu otworzyć drzwi do dalszej kariery w marynarce, zamkniętej, jak się mogło wydawać, przez związek z córką dokera. W ówczesnych realiach był to mezalians. Nerger nie dostał pozwolenia na małżeństwo ze swoją ukochaną nawet wtedy, kiedy już urodziła mu trzech synów. Na dodatek nie był arystokratą, tylko synem nauczyciela.

Ambitny oficer postanowił maksymalnie wykorzystać otrzymaną szansę. Przez pół roku starannie przygotowywał *Wolfa* do rejsu (wśród jego załogi znalazło się wielu marynarzy o polskobrzmiących nazwiskach). Statek otrzymał uzbrojenie, na które składało się: 7 dział kalibru 150 milimetrów, 3 działa kalibru 50 milimetrów, cztery pojedyncze wyrzutnie torpedowe z szesnastoma torpedami, 465 min morskich i dwupłatowy wodnosamolot Friedrichshafen, który miał pełnić funkcje rozpoznawcze. Uzbrojenie zostało odpowiednio zamaskowane, a ładownie przerobiono tak, by mogły pomieścić prawie 350 członków załogi.

Wolf miał jasno wyznaczone zadanie - popłynąć na Ocean Indyjski, aby spowodować zamieszanie na brytyjskich szlakach handlowych. Rozkaz niemieckiej admiralicji brzmiał: „Należy zaminować wejścia do najważniejszych portów Indii Brytyjskich i Brytyjskiej Afryki Południowej oraz krzyżujące się szlaki handlowe.” oraz „Zaminować główne porty, jak: Kolombo, Bombaj, Karaczi, Kalkuta, Rangun. Singapur, Kapsztad – przy czym ostatni z wymienionych ma być pierwszy, a pozostałe pięć zaminować w takiej kolejności, jaka będzie odpowiadała kapitanowi... po wykonaniu wszystkich minowań prowadzić wojnę handlową aż do wyczerpania środków. Wybór operacji pozostawia się do waszej dyspozycji. Głównym celem ataków winien być trwający cały rok transport ziarna z Australii do Europy.”

Teoretycznie *Wolf* mógł operować w morzu przez pół roku bez potrzeby zawijania do portu. Nerger postanowił jednak przebywać tam dwa razy dłużej. Zapasy węgla, żywności i wody miał zamiar uzupełniać zabierając je z atakowanych jednostek. Przez cały czas miał zachować ciszę radiową, aby nikt nie mógł go zlokalizować i zatopić.

Zadanie wydawało się karkołomne. Jak do tej pory żadnemu parowcowi nie

udała się sztuka przebywania non stop na oceanie przez rok. Nerger był jednak dobrej myśli, kiedy pod koniec listopada 1916 roku *Wolf* rozpoczął swój rajd.

„Wujkowie” Juanity

W połowie stycznia niemiecki korsarz osiągnął Kapsztad. Tam postawił pierwsze miny. W ciągu miesiąca wyleciały na nich w powietrze cztery brytyjskie statki. Wywołało to historię na afrykańskich wybrzeżach i nagonkę na żyjących tam niemieckich emigrantów oskarżanych o sabotaż. Sytuacja powtarzała się wszędzie tam, gdzie pojawiał się *Wolf*, który zniknął za horyzontem po wykonaniu kolejnego zadania, robiąc wszystko, by nie zostać zidentyfikowanym.

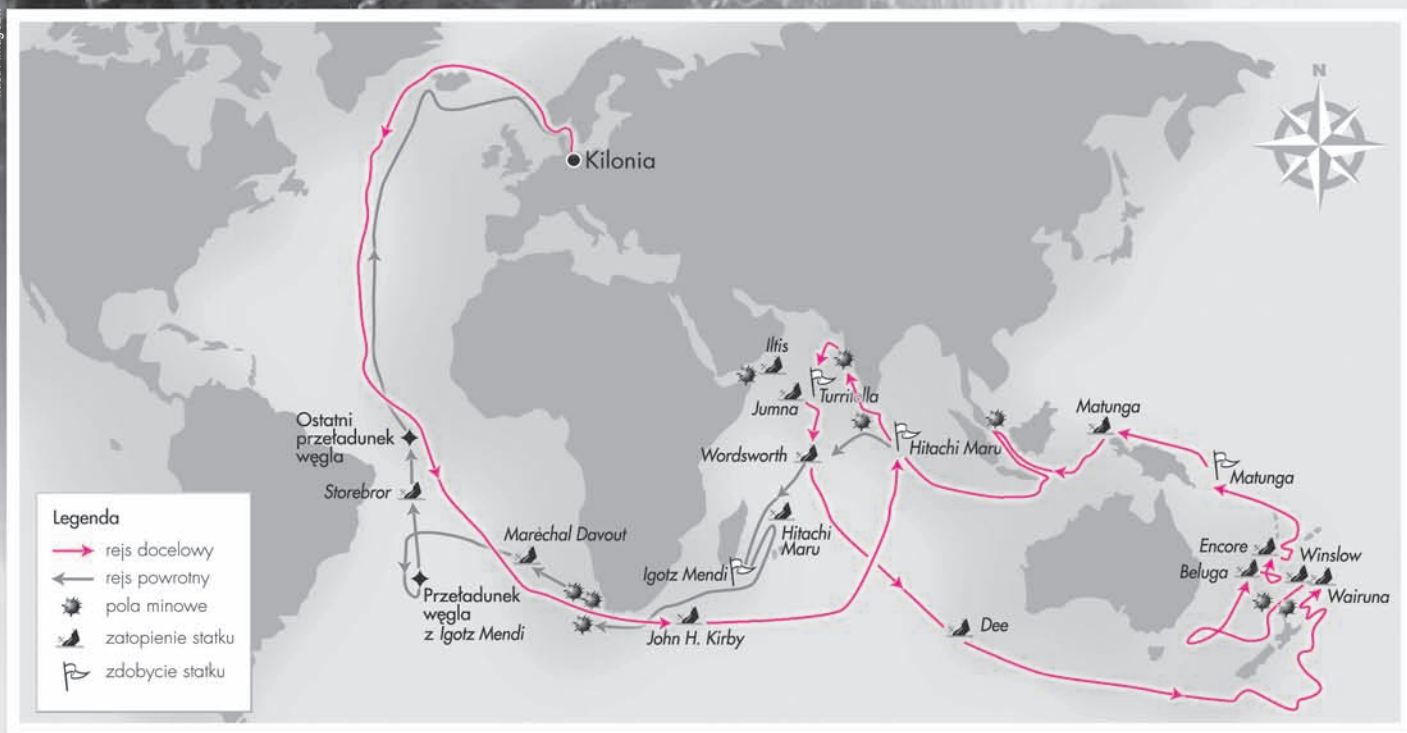
27 lutego 1917 roku *Wolf* zaatakował jednak otwarcie. 600 mil morskich na zachód od Malediwów pojmał angielski tankowiec *Turritella*. Postanowił wykorzystać tę jednostkę do swoich celów. Obsadził go częścią własnej załogi i wysłał do zaminowania Adenu. Chińska załoga brytyjskiego statku zgodziła się pracować dla Niemców, oficerowie zaś zostali przetransportowani na pokład *Wolfa* stając się pierwszymi jeńcami na jego pokładzie.

Wysłanie *Turritelli* okazało się niewygodnym. Statek został przechwycony przez Brytyjczyków pod Adenem i jego nie-



Fot. dzięki uprzejmości dra Christiana Hauswaldta

Juanita Cameron
„oczko w głowie”
załogi *Wolfa*.



Rajd Wolfa przez trzy oceany

miecka załoga była zmuszona zatopić go. W ten sposób Anglicy dowiedzieli się jednak o istnieniu *Wolfa* i wzmoгли czujność. Nergler musiał zacząć uważać bardziej niż do tej pory. Niemniej, kiedy wrogowie szukali go na Oceanie Indyjskim, on zmierział już na Pacyfik topiąc po drodze kolejne statki i zabierając następnych jeńców. Niebawem był poszukiwany przez floty wojenne nie tylko Wielkiej Brytanii,

ale i Francji, Japonii, Australii, Nowej Zelandii i Stanów Zjednoczonych.

Jeńców na pokładzie *Wolfa* przybywało, Nergler unikał bowiem zabijania cywilów. Pod koniec rejsu było ich już ponad 400! Znaleźli się wśród nich reprezentanci aż 25 narodowości. Nie trzeba wielkiej wyobraźni, by rozumieć jakiego rodzaju problemy nastęrczała taka sytuacja. Tych wszystkich ludzi trzeba było nie tylko pilnować, ale także żywić, pić oraz leczyć. Nergler nie miał jednak wyjścia. Jeśli chciał, aby jego misja pozostała tajemnicą, musiał jakoś dawać sobie radę z tymi kłopotami.

Trzeba podkreślić, że przypadkowi więźniowie *Wolfa* byli dobrze traktowani. Tak dobrze, że zachowanie wobec nich niemieckiego kapitana i jego marynarzy śmiało nazwać można rycerskim. Z czasem pomiędzy nimi nawiązały się relacje dalekie od tych, jakich można by się spodziewać pomiędzy wrogami. Zdjęcia z tego okresu sprawiają wrażenie, jakby były zrobione na jakimś pasażerskim statku, a nie korsarskim rajderze podczas działań bojowych.

Na pokładzie *Wolfa* znalazła się np. sześciolatka Juanita Cameron, córka kapitana amerykańskiego statku *Beluga*, która wspólnie z nim i matką płynęła ze Stanów Zjednoczonych do Australii. Jednostka została zatopiona przez Niemców 9 lipca 1917 roku. Juanita była sympatycznym dzieckiem. Szybko zaprzyjaźniła się z członkami załogi *Wolfa*, z których zapew-

ne niejeden pozostawił w kraju córkę w jej wieku. Obsypywana podarkami przez nowych „wujków”, stała się niebawem ich oczkiem w głowie, stanowiąc miłe urozmaicenie ich trudnej służby.

Wolf kontynuował rejs stawiając miny i zatapiając statki najpierw na Pacyfiku, potem na Oceanie Indyjskim. Tam, 10 listopada 1917 roku, niedaleko wybrzeży Madagaskaru, Niemcy zajęli hiszpański statek *Igotz Mendi*, ale go nie zatopili. Nergler przeniósł na niego część jeńców i obie jednostki obrały kurs na Europę.

„Jesteśmy w domu”

Niemieccy marynarze cieszyli się z takiego obrotu sprawy. Do domu jednak była daleka droga. Przez Atlantyk można było się jeszcze jakoś przedostać, ale jak przejść przez blokadę wybrzeży ich rodzinnego kraju? Ironią losu byłoby, gdyby niemal u kresu swojej niezwyklej podróży, *Wolf* wpadł w ręce nieprzyjaciela.

Szczęście jednak cały czas sprzyjało Nerglerowi. Dowodzony przez niego okręt przebył Atlantyk i wyszedł na Morze Północne przez nikogo niezauważony. Emocje sięgnęły wtedy zenitu. Słusznie, jak się potem okazało. *Wolf* przepłynął w odległości zaledwie około 100 mil morskich od silnego zespołu brytyjskich okrętów, które patrolowały ten rejon.

17 lutego 1918 roku o godz. 20 Ner-

Książki za darmo!



„Nasze MORZE” rozdaje książki. Wystarczy do nas zadzwonić: (58) 307-17-90. Dzięki uprzejmości Wydawnictwa Replika, tym którzy **(ale od godz. 12, 26 października!)** skontaktują się z nami jako pierwsi, przekażemy za darmo książkę „**SMS Wolf**” **Richarda Guilliat**a i **Petera Hohnena** (mamy dwa egzemplarze!).

ger znalazł się na Bałtyku. Rzucił kotwicę naprzeciw Kilonii. „*Jesteśmy w domu.*” - zapisał w osobistym dzienniku.

Przybycie *Wolfa* po 444 dniach rejsu (był to najdłuższy rejs okrętu podczas pierwszej wojny światowej), zdumiało dowództwo cesarskiej floty wojennej. Ponieważ konsekwentnie unikał łączności radiowej, a nikt nie przypuszczał, że może tak długo przebywać na morzu, uznano go za zaginiony. Do rodzin marynarzy rozesłano już nawet listy zawiadamiające o tym fakcie. Musiało minąć kilka dni, aby admirałowie otrząsnęli się z zaskoczenia.

20 lutego na okręcie odbyła się skromna uroczystość, podczas której dowódca i załoga zostali odznaczeni. Odczytano też skierowany do nich list od cesarza. Ustalono, że krążownik wpłynie do Kilonii cztery dni później. Zwłoka spowodowana była chęcią nadania wydarzeniu odpowiedniej oprawy propagandowej. Tak też się stało.

Mniej szczęścia miał *Igotz Mendi*, który podążał za *Wolfem*. Statek wszedł na mieliznę u duńskich wybrzeży. Jego załoga została internowana. Zamustrowani dotychczas na jednostce więźniowie, teraz już wolni, patrzyli jak Niemcy wyruszają do obozu jenieckiego.

Pożegnanie załogi *Wolfa* z jego przymusowymi pasażerami miało inny charakter. Odbłyło się w życzliwej atmosferze.

- Nagle uświadomiłem sobie, że czuję szacunek i podziw dla tego czarnego, niezgrabnego okrętu - wspominał jeden z więźniów. - Czułem się jak członek jego załogi, a nie jak zwykły więzień.

Po zejściu na ląd, Karl Nerger stał się bohaterem narodowym Niemiec. Nie na długo jednak. Na domiar złego, choć otrzymał najwyższe odznaczenie, nie spadły na niego inne zaszczyty, w tym, tak upragniony, wysoki awans. Dały o sobie



Fot. Australian War Memorial. P05338.001

Kadra oficerska Wolfa.

znać uprzedzenia klasowe. Nie był arystokratą, został zatem zaledwie dowódcą trałowca na Morzu Północnym w jednostce, którą pogardliwie zwano „wszawą eskadrą”.

Jedynym plusem w nowej sytuacji była zgoda na zalegalizowanie małżeństwa, którą w końcu otrzymał. Jeszcze jednak w trakcie oficjalnego powitania w Berlinie jego rodzina miała zakaz zbliżania się do niego. Wychodzono zapewne z założenia, że na propagandowym filmie mogłoby to źle wyglądać.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej rozgoryczony Nerger usunął się w cień. Pracował w Siemensie jako szef ochrony tej firmy. O jego wyczynach przypomniał dopiero Hitler honorując go tytułem wiceadmirała w stanie spoczyn-

ku. Tak rozpoczął się jego mariaż z nazizmem. Podczas drugiej wojny światowej Siemens korzystał z pracy więźniów obozów koncentracyjnych. Niektórzy twierdzą, że Nerger miał w tym swój udział. Po wejściu Rosjan do Berlina został aresztowany i osadzony w Sachsenhausen, gdzie zmarł w 1947 roku w wieku 72 lat.

W tym czasie *Wolfa* nie było już na świecie. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej okręt trafił do Francji. Pływał po Pacyfiku jako statek pasażerski. Został zezłomowany w 1931 roku. Zdumiewające, że jeszcze trzy lata temu morze wyrzuciło na jedną z plaż na zachodnim brzegu Nowej Zelandii jedną z postawionych przez niego min.

Powitanie Wolfa w Kilonii.

Tomasz Falba



Fot. Australian War Memorial. P05338.011

Obsługa dział na Wolfie.



Fot. dzięki uprzejmości rodziny Nergera

Andrzej Perepeczko



Błyskawiczny odwyk

Nie jest niestety tajemnicą, że Polacy nie należą do abstynentów i marynarze nie stanowią pod tym względem wyjątków.

Stop. W tym miejscu wyjaśniam, że nie mam najmniejszego zamiaru prezentować ewentualnym Czytelnikom referatu na temat alkoholizmu, chcę jedynie podzielić się doświadczeniem w tej dziedzinie.

W poprzednich moich opowieściach przedstawiałem wydarzenia, które obserwowałem osobiście, nieraz były to echa zasłyszanych w czasie rejsu wspomnień, nieraz też – muszę się przyznać – były one wytworem mojej dość bujnej wyobraźni.

Ale teraz to autentyczny autentyk. Dla udokumentowania prawdziwości podaję niektóre fakty. A więc...

Po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej, wyrzuceniu z Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej po zaledwie pięciodniowej szaczonej służbie i wymiganiu się fortelem z lądowych formacji Ludowego Wojska Polskiego zostałem... palaczem w GAL'u (Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe od 1.01.1951 przemienione w Polskie Linie Oceaniczne).

W dniu 13 grudnia 1950 roku zamustrowałem na budujący się w Szkocji statek s/s *Jarosław Dąbrowski* (3500 BRT, dwa kotły opalane węglem, tłokowa maszyna parowa 2850 IHP).

Budowa przeciągnęła się nieco i dopiero 3 stycznia 1951 roku wyszliśmy w morze z Blyth. Pierwsze moje wachty w kółtowni opisałem we wspomnieniu pt. „Nim zagrały mandoliny” („Nasze MORZE” nr 8/2011)

Kapitanem na tamtym statku był kpt. ż.w. Tadeusz Dumania – absolwent PSM z rocznika 1933, a gospodarzem siłowni drugi mechanik Stanisław Dziduszko, który Szkołę Morską zaczął przed wojną, a ukończył w 1946 roku. O tymże krążył żart, zresztą podobno rozpowszechniany przez niego samego, polegający na stwierdzeniu, że w historii Polski najznakomitsze rody szlacheckie to:

Kościuszko,
Moniuszko,
Sanguszko,
oraz Dziduszko.

Nasz drugi majster był człowiekiem – o ile pamiętam – pogodnym, życzliwym i bardzo potocznie mówiąc – porządnym, o czym świadczyć mógł fakt, że władze Polski Ludowej aresztowały go w latach pięćdziesiątych i skazały na... karę śmierci.

Wróćmy jednak do *Dąbrowskiego*.

Statek był chłodniowcem, przeznaczonym do pływania głównie na trasie: Gdynia – porty brytyjskie. W moim notatniku z roku 1951 zanotowałem:

3.01 – wyjście Blyth
6.01 – wejście Gdynia
11.01 – wyjście Gdynia
15.01 – wejście Hull
18.01 – wyjście Hull
21.01 – Gdynia

2.02 – wyjście Gdynia

6-10.02 Londyn

13-17.02 Gdynia

20-23.02 Hull

i przez cały marzec regularne rejsy Gdynia – Londyn.

1 kwietnia, w dzień Prima Aprilisowy, na Morzu Północnym uderzył nas dziobem niewielki niemiecki statek, na wysokości – bodajże – trzeciej ładowni chłodzonej. Jako ciekawostkę można podać, że w tamtym czasie niemieckie statki nie miały prawa podnosić niemieckiej bandery i pływały pod flagą kodu sygnałowego, chyba oznaczającego literę „C”, jako symbolu kapitulacji.

Bodajże w tej podróży na naszym statku zamustrowało kilku obcokrajowców. Byli to greccy komuniści z oddziałów ELAS, którzy po zwycięstwie władz prawicowych wyemigrowali z kraju i – między innymi – uzyskali azyl w Polsce Ludowej.

Na naszym statku znaleźli się, o ile mnie pamięć nie myli po sześćdziesięciu latach, dwaj palacze, Angelos Vagelis i Bafaloukos oraz marynarz Mavrokefalos. Drugi mechanik przydzielił obu na moją wachtę. Siłą rzeczy ja zostałem „szefem wachty”, czyli nieformalnym „starszym palaczem”.

Skąd taki „awans”? Ano zapewne z tego powodu, że obaj nie znali ani słowa po polsku, a ich angielski zostawiał dużo do życzenia. A po drugie, że z pozostałych palaczy – Polaków, tylko ja znałem co nieco angielski.

Zresztą nieważne.

Obaj Grecy byli doświadczonymi marynarzami, którzy dłużej pływali aniżeli ja w owym czasie liczyłem lat. Fachowcami byli świetnymi i choć komuniści, przyzwoitymi ludźmi i dobrymi kolegami.

Angelos Vagelis był to chłop potężny, o niezwyklej sile i jakoś mi się kojarzył z sienkiewiczowskim Ursusem z „Quo vadis”. Pracował bardzo szybko i nigdy nie wiedziałem u niego zmęczenia. Ponieważ byłem od niego znacznie słabszy i wolniejszy, pamiętam że czasami mi pomagał, gdy uporał się błyskawicznie ze swoim kotłem.

Bafaloukos był niewielkiego wzrostu, ale nadrabiał tuszą. Prawdę mówiąc, przypominał

dobrze usmażony pączek i niezbyt kojarzył się z okrętowym palaczem „na węgiel”. Dawał jednak dobrze radę z robotą, ale ponieważ dwa boczne paleniska naszych kotłów znajdowały się dość wysoko nad podłogą kotłowni, Bafaloukos podłożył przed nimi kawałki sporych belek, na które wskakiwał przy każdym rzucie węgla do zachłannego paleniska.

Po remoncie stoczniowym wyszliśmy z Blyth 26 kwietnia i następnego dnia zacumowaliśmy wyjątkowo w Rotterdamie.

Ponieważ na czas postoju ogłoszono wachty portowe, wieczorem tego dnia mieliśmy wolne i obaj moi palacze zaproponowali mi wspólne wyjście do miasta.

Zgodziłem się bardzo chętnie, bo dotychczas w Rotterdamie nie byłem, a oni obaj znali go, jak twierdzili, doskonale.

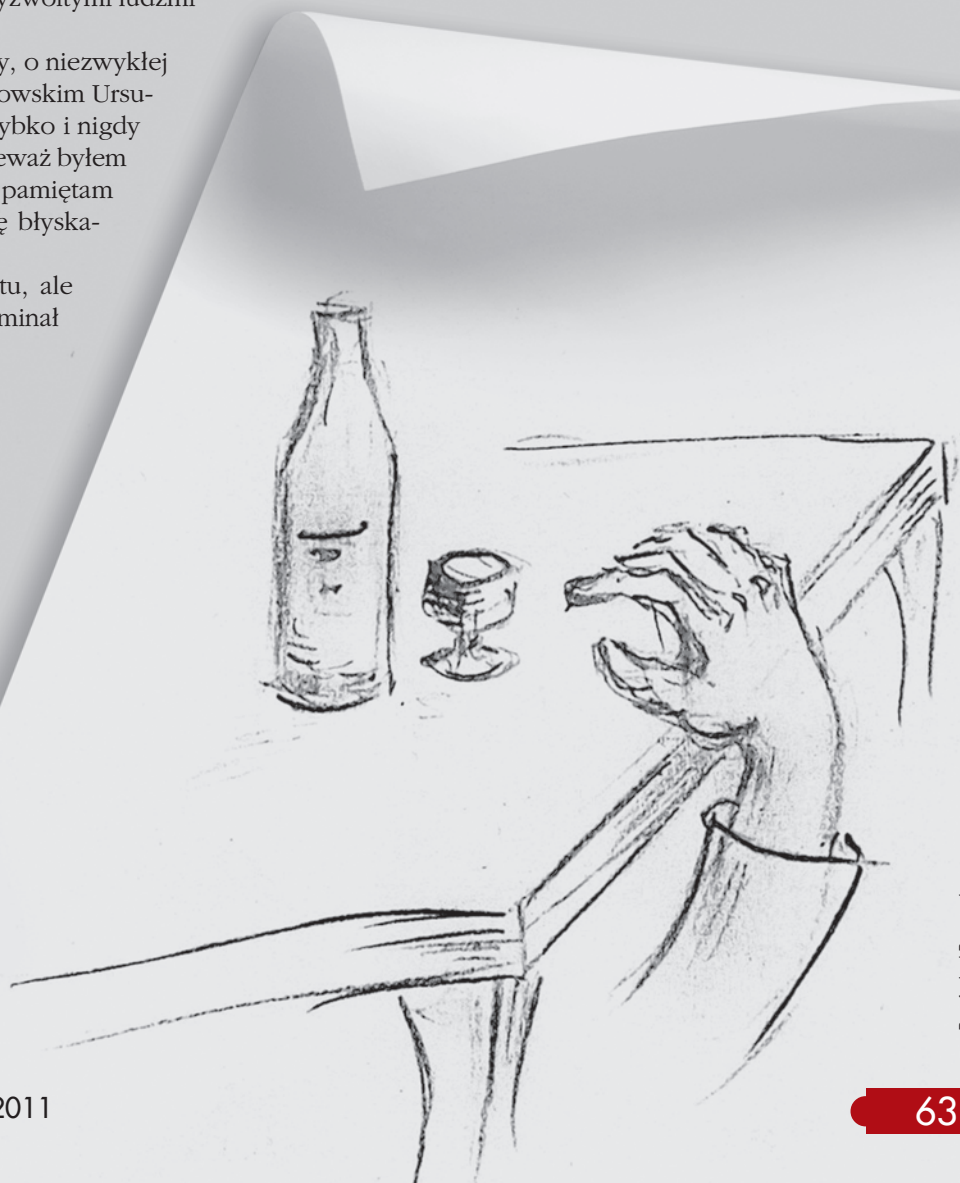
Oczekiwane przeze mnie zwiedzanie zakończyło się kilkaset metrów od portowej bramy. - Wpadniemy na piwo, a potem pojedziemy do centrum - zaproponowali obaj prawie równocześnie.

- Dlaczego nie?

Weszliśmy do lokalu. Knajpa jak knajpa. Okrągłe stoliki z marmurowymi blatami, trochę migających światełek, jakaś przyjemna piosenka z płyty, kilkunastu marynarzy, dwie niebrzydkie kelnerki i bar ze sporą kolekcją butelek w tle oraz barmanem.

- STAAAVROS!!! - rozległ się przeraźliwy wrzask wyższego z moich palaczy.

W knajpie zapadła cisza, którą po chwali przerwał równie przeraźliwy krzyk barmana:



Rys. Andrzej Papeczko

- ANGEELLOS!!!

Okazało się, że barman jest bratem naszego palacza. Obaj stracili się z oczu w czasie wojny i nic o sobie do tego momentu nie wiedzieli.

No i zaczęło się!

Stavros zamknął knajpę i zaczął stawiać wszystkim obecnym. Oczywiście cała nasza trójka stała się automatycznie honorowymi gośćmi.

Piwo, wino, wódki i koniaki zaczęły się lać szerokim strumieniem.

• • •

Tu wypada popełnić pewną dygresję. Mój stosunek do alkoholu, szczególnie wysokoprocentowego był w wieku 21 lat zdecydowanie niechętny. Wpłynął na to niewątpliwie fakt, że w dniu zakończenia wojny, 9 maja 1945 roku, czyli w wieku 15 lat zmuszony zostałem przez młodszego lejtnanta Czerwonej Armii do spełnienia toastu:

- Za STALINA!!!

- Za RODINU!!!

- ZA PABIEDU!...

...„wspaniałym” koktajlem, złożonym z francuskiego szampana wzmocnionego samogonem, przechowywanym w słabo opłukanym kanistrze po benzynie.

Dla nieprzyzwyczajonego, mieszanka ta była piorunująca w działaniu i po spełnieniu toastu pod niemal groźbą pistoletu, ledwo zdążyłem do toalety.

W późniejszych latach nie byłem abstynentem, ale moje alkoholowe akcje ograniczyły się do jednego, góra dwóch piw, czy szklanki wina.

Wracamy teraz do rotterdamskiej knajpy i do niespodziewanego spotkania dwóch braci.

• • •

Mocno zakrapianą, wesołą i wielce huczną biesiadę zakończyła gwałtowna i ostra bójka między załogami statku holenderskiego z jednej, a niemieckiego z drugiej strony, w czasie której zaczęły latać kufle, stołki i inne fragmenty wyposażenia knajpy.

Wezwana przez barmana policja poradziła sobie bardzo sprawnie z zapaśnikami obu stron i załadowała ich do karet, a neutralnych – w tej liczbie nas – wygoniła z knajpy.

Przyznam się ze wstydem, że niewiele szczegółów owej bijatyki utkwilo mi w pamięci i – co tu ukrywać – w czasie drogi na statek urwał mi się film.

Moi obaj palacze okazali się dobrymi kolegami, bo inaczej nie znalazłbym się ostatecznie we własnej kabinie, na własnej koi, w dodatku bez butów, spodni i kurtki.

• • •

Przebudzenie następnego dnia rano było okropne. Nie wiedziałem, dlaczego w mojej głowie szalała brygada małych krasnoludków nieznośnie klujących małymi, ale niezwykle hałaśliwymi kilofkami.

Szarpany przez kolegów wciągnąłem na siebie z dużym trudem robocze ciuchy i powlokłem się do kabiny drugiego mechanika, omijając z obrzydzeniem kambuz i mesę, skąd dolatywały rozmaite zapachy nie do zniesienia.

Zapukałem resztką sił do drzwi kabiny i gdy Staszek Dzikusko otworzył, ukląknąłem w progu i złożyłem jak najpobożniej dłoń.

- Panie drugi – wyjęczałem. - Proszę dzień wolny za niedzielę w morzu. Chociaż pół dnia...

- Piłeś? - zapytał drugi.

Pytanie było zdecydowanie retoryczne, bo wystarczyło na mnie spojrzeć...

- Piłem, panie drugi - przyznałem się.

- Piłeś gówniarzu, a nie umiesz pić. Ale ja cię oduczę. I zapamiętaj raz na zawsze, że jak już pijesz to do PRZEDOSTATNIEGO kieliszka! Zapamiętasz? - zapytał

- Zapamiętam, panie drugi - jęknąłem. Zresztą w tym żalonym stanie ducha i ciała obiecałbym wszystko.

- A wiesz chociaż, który kieliszek jest OSTATNI?

- Nie wiem, panie drugi...

- Ostatni to jest ten, którego facet szuka na stole leżąc już pod stołem.

Myślałem, że na tym skończy się lekcja odwyku, ale drugi majster zastosował inną, drastyczną terapię.

- A teraz marsz do maszyny. Właśnie mam dobrą robotkę dla takich jak ty, gówniarzu. W prawym kotle rurki od strony komory zwrotnej trochę łzawią i trzeba je nieco rozwalcować.

• • •

Rany boskie!

Tu małe wyjaśnienie. Kocioł oczywiście był już wygaszony i w płomienicy nie było żaru, a na rusztach leżały deski, ale woda w kotle wciąż jeszcze była gorąca. Do komory zwrotnej trzeba się było przeczołgać po owych deskach, przeleźć do onej komory, gdzie temperatura – tak na oko – wynosiła około 60 stopni Celsjusza.

I tam, w tej ciasnocie, w tej temperaturze, przy rozwalcowaniu łzawiących rurek, co wymagało sporego wysiłku fizycznego, przebiegła moja błyskawiczna terapia odwykowa zaordynowana przez drugiego mechanika, Stanisława Dzikusko.

W komorze zwrotnej wytrzymało się około 5-7 minut pracy. I znowu trzeba było przeciskać się, przeczołgiwać przez płomienicę, a w kotłowni wskakiwało się w kombinezonie do beczki pełnej wody, aby po pewnym czasie wracać do komory zwrotnej.

Jak wytrzymałem do południa, nie mam pojęcia, ale widocznie zwyciężyła młodość, a także dotychczasowa zaprawa w charakterze „palacza na węgiel” przez parę miesięcy.

W czasie przerwy obiadowej nie zjawiłem się oczywiście w mesie, bo na samą myśl o jedzeniu wywracał mi się żołądek na drugą stronę i wałęsam się na kanapkę natychmiast zasypiając kamiennym, mocno skacowanym snem.

Drugi majster zlitował się i nie kazał mnie budzić na drugą półówkę dniówki.

• • •

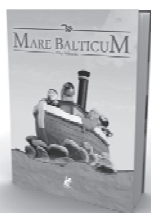
Błyskawiczna terapia odwykowa wg drugiego mechanika udała się, czego dowodem może być fakt, że przez 58 lat małżeństwa żona nigdy nie widziała mnie pijanego.

A wszystkim rocznikom moich studentów w Szkole Morskiej podczas przeszło czterdziestoletnich wykładów powtarzałem anegdotę o PRZEDOSTATNIM KIELISZKU.

Mam nadzieję, że wielu wzięło moje doświadczenie do serca.



Na łowy!



„Mare Balticum”,
Filip Miłtuński, Gry Leonardo
(www.rebel.pl),
gra planszowa

Z wielką przyjemnością anonsujemy pojawienie się na rynku gry planszowej „Mare Balticum”. Tym bardziej, że ukazuje się ona z logo „*Naszego MORZA*” na pudełku. W trakcie rozgrywki gracze wcielają się w role szyprow rybackich kutrów i wyruszają na połów ryb oraz bursztynu na Morze Bałtyckie. Wygra ten, kto złowi i dostarczy do portu największy ładunek. Nie jest to proste, bo działa się pod presją czasu, z połowem trzeba zdążyć zanim Bałtyk zostanie skuty lodem. Gra przeznaczona jest nie tylko dla dzieci. Bawić się będą przy niej świetnie także dorośli. A najlepiej jeśli zagra cała rodzina. Zapewniamy, że czas spędzony przy „Mare Balticum” nie będzie stracony. Śmiało możemy nastawić się na wyśmienitą zabawę, a przy okazji dowiedzieć czegoś o bałtyckich rybach, morzu i geografii. Wielkie brawa dla twórcy i wydawcy! Nasi testerzy – trójka nastolatków w wieku od 11 do 13 lat i dorośli w wieku lat 38 – dali tej grze 5 na 5 możliwych punktów. I po pierwszej rozgrywce natychmiast zegrali jeszcze raz!



Prehistoryczni żeglarze



**„Argonauci epoki kamienia.
Wczesna aktywność morska
od pierwszych migracji z Afryki
do końca neolitu”,**
Andrzej Pydyn, Wydawnictwo
Naukowe Uniwersytetu
Mikołaja Kopernika
(www.wydawnictwoumk.pl),
str. 336

Bezcenna publikacja! I to z co najmniej dwóch powodów. Udowadnia, że najwcześniejszej historii człowieka nie da się napisać tylko z lądowej perspektywy – o czym, niestety, zwykle się zapomina. To po pierwsze. Po drugie zaś w ogóle wprowadza tę tematykę do świadomości przeciętnego miłośnika spraw morskich w Polsce. Dla wielu z nich bowiem dzieje ludzkiego żeglowania po morzu zaczynają się dopiero w starożytności, a nie znacznie wcześniej, w epoce kamienia. Książka Andrzeja Pydyna jest więc, przynajmniej w skali naszego kraju, opracowaniem unikatowym i obowiązkowo powinna się znaleźć w bibliotece każdego szanującego się pasjonata historii żeglugi. Dodatkowym atutem publikacji są liczne mapki, zdjęcia i rysunki w niej zamieszczone. Znakomicie ułatwiają lekturę. I choć książka jest napisana naukowym, niekiedy trudnym językiem, zapewniamy, że naprawdę warto przez nią sięgnąć.



Kapitan o kapitanach



**„Kapitanowie
oceanicznych szlaków”,**
Andrzej Soysal, Fundacja Promocji
Przemysłu Okrętowego i Gospodarki
Morskiej (www.oficynamorska.pl),
str. 350, seria „Księgi Floty
Ojczystej” tom. 43

Andrzej Soysal znany jest już z kilku morskich książek. Kolejną, sam będąc kapitanem, postanowił poświęcić swoim słynnym odpowiednikom z polskiej marynarki handlowej. Choć nie tylko, bo jego książka zawiera także opis sylwetek mniej znanych oficerów, którzy na pewno zasłużyli na to, aby o nich pamiętać. Myliłby się jednak ten kto sądziłby, że praca Soysala to jeszcze jedno nudne historyczne opracowanie. Nic z tych rzeczy. To pełnokrwista opowieść o ludziach, których autor niejednokrotnie znał osobiście, pod których dowództwem pływał, których miał okazję obserwować w wielu, często bardzo prywatnych sytuacjach. Nie jest to jednak książka skandalizująca czy odkrywająca wstydlive strony ludzi tej miary, co np. Antoni Garnuszewski, Tadeusz Meissner czy Zygmunt Deyczakowski. Soysal nie goni za tanią sensacją, co tylko na dobre wyszło podjętemu przez niego tematowi.



Nieznani sąsiedzi



**„Litwa, Łotwa i Estonia.
Bałtycki łańcuch”,**
Michał Lubina, Joanna Felicja Biłska,
Agnieszka Apanasewicz,
Antoni Trzmieł,
Wydawnictwo Bezdroża
(www.bezdroza.pl), str. 430

Kraje bałtyckie, pomimo bliskiego sąsiedztwa z Polską, wciąż pozostają dla nas niezbrane. Dotyczy to nawet Litwy. No bo kto zapuszcza się dalej niż do Wilna? Tymczasem są to kraje niezwykle ciekawe. Szczególnie godne polecenia miłośnikom morza. Wystarczy rzucić okiem na mapę. Kłajpeda, Połoga, Lipawa, Ryga, Parnawa, Tallin, Narwa... Nie wystarczy? Każde z tych miast wywołuje niezliczone morskie skojarzenia. A przecież to nie wszystko. Do tej listy dodać jeszcze można choćby Kurlandię czy Wyspy Moonsundzkie. Przewodnik Wydawnictwa Bezdroża pokazuje wszystkie te miejsca zachęcając do ich odkrycia. Książka zawiera komplet informacji ułatwiających eksplorację Litwy, Łotwy i Estonii. Warto się z nią zapoznać, nawet jeśli ostatecznie się tam nie wybierze. Będzie stała na półce przypominając, że koniecznie musimy tam kiedyś pojechać.

Adriatyk dla dociekliwych



„Chorwackie wybrzeże i wyspy. Zwiedzaj z lądu i z morza”, Sławomir Adamczak, Karolina Brusić, Zuzanna Brusić, Michał Jurecki, Zbigniew Klimczak, str. 252,
 „Czarnogóra. Fjord na Adriatyku”, Draginja Nadaždin, Maciej Niedźwiecki, str. 202, Wydawnictwo Bezdroża (www.bezdroza.pl)

Od kilkunastu lat wybrzeża Adriatyku cieszą się wśród Polaków dobrą sławą. Zwłaszcza jako wakacyjna alternatywa dla Bałtyku. Główny powód to oczywiście niemal pewna, wspaniała pogoda w lipcu czy sierpniu. Zwykle jest tam o tej porze roku bezchmurnie i gorąco. Nic tylko pływać w błękitnym morzu. Kiedy już jednak nacieszymy się wodą, warto wybrać się na zwiedzanie. Wybrzeża Chorwacji można oczywiście oglądać z lądu, ale jeszcze lepiej robić to z pokładu jachtu. Miłośnikom historii zaś przypominamy, że Chorwacja pełna jest pamiątek związanych z morzem. To przecież Chorwat wymyślił torpedę! To tutaj, we flocie austro-węgierskiej, pierwsze doświadczenia zdobywało wielu późniejszych, słynnych, polskich marynarzy. Ale pamiętajmy, że wybrzeża Adriatyku to także Czarnogóra, gdzie znajduje się jedyny fiord tego morza. Jeśli przewodniki Wydawnictwa Bezdroża nie przekonają do odwiedzenia tych miejsc, to nie wiem co innego jest w stanie do tego skłonić.

Czar Morza Czarnego



„Wybrzeże Bułgarii i Rumunii”, Robert Sendek, Łukasz Galusek, Michał Jurecki, Alexandru Dumitru, Wydawnictwo Bezdroża (www.bezdroza.pl), str. 127

Złote Piaski czy Słoneczny Brzeg były w okresie PRL-u synonimami luksusowego, wakacyjnego wypoczynku. Tym bardziej pożądanego, bo nie dla wszystkich dostępnego. Piękne plaże, ciepłe morze i arbuzy, które u nas były towarem deficytowym, tam rosące po prostu na polach – to dziecięce wspomnienie niejednego Polaka wychowanego w tamtym okresie. Wyraźnie trzeba powiedzieć (co znakomicie pokazuje przewodnik Wydawnictwa Bezdroża), że czarnomorskie wybrzeża Bułgarii nie straciły nic ze swojego uroku. Wręcz przeciwnie – są jeszcze bardziej pociągające niż były choćby trzydzieści lat temu. Na poznanie czekają także, dla niektórych być może jeszcze ciekawsze, wybrzeża Rumunii z portem w Konstancy (i Muzeum Marynarki Rumuńskiej!), czy Parkiem Narodowym Deltą Dunaju – największym i najlepiej zachowanym obszarem podmokłym w Europie. Nie pozostaje nic, tylko życzyć szczęśliwej podróży!

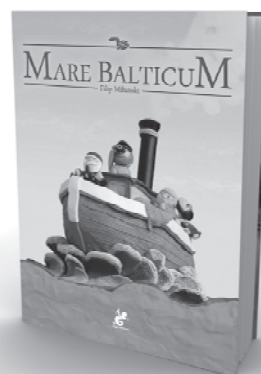
Poza światem



„Krucjata”, Taylor Anderson, Dom Wydawniczy Rebis (www.rebis.com.pl), str. 423, cykl „Niszczyciel”

„Co będzie dalej?” – to jedyne co się ciśnie na usta po przeczytaniu tej książki. Co stanie się z amerykańskimi niszczycielami, które prosto z czasów drugiej wojny światowej trafiły do tajemniczego, równoległego świata zamieszkałego przez dziwne stwory toczące ze sobą wojnę na śmierć i życie? Po której stronie opowie się ostatecznie japoński krążownik? Czy rzućni do nieznannej rzeczywistości ludzie będą mogli kiedykolwiek wrócić do swojego świata? Aby uzyskać odpowiedź na te pytania musimy poczekać do publikacji kolejnego tomu cyklu „Niszczyciel” przygotowywanego przez Dom Wydawniczy Rebis, a zatytułowanego „Malstrom”. Sądząc po „Krucjacie”, która jest tomem drugim cyklu (pierwszym było „W oku cyklonu”), warto uzbroić się w cierpliwość. To prawdziwy majstersztyk morskiej fantastyki z historią w tle, świetnie napisany przez znawcę militariów.

Gra za darmo!

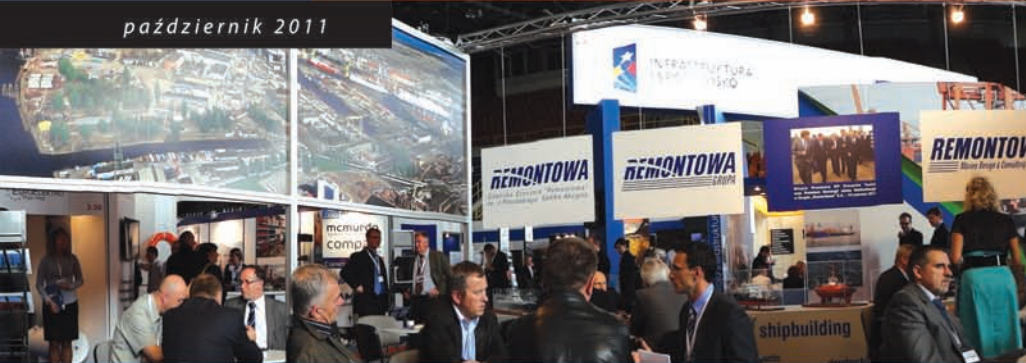


Dzisiaj „Nasze MORZE” oferuje grę. Za darmo. Wystarczy do nas zadzwonić: (58) 307-17-90. Dzięki uprzejmości Gier Leonardo, tym którzy **(ale od godz. 12, 26 października!)** skontaktują się z nami przed innymi przekażemy grę „Mare Balticum”.

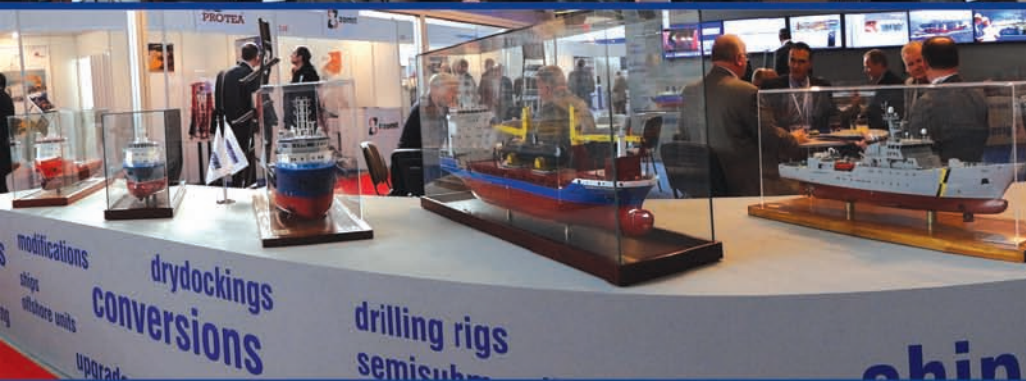
MORZE BIZNESU

Targi morskie: BALTEXPO 2011, NOR-SHIPING 2011

październik 2011



Obecność obowiązkowa



Targi potrzebne

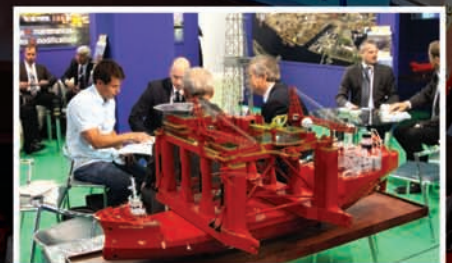


Problem w łódzie



Banki stoczniom

Odbicie od dna



Biznes się kręci

Odbicie od dna

Podczas ceremonii otwarcia tegorocznych targów Baltexpo świeciło piękne słońce. A nastroje były o wiele lepsze niż podczas poprzedniej edycji.

Dwa lata temu dramatyczna sytuacja przemysłu okrętowego na świecie i w naszym kraju sprawiła, że wszyscy wystawcy (155 z 15 krajów) zmieścili się w jednej hali. W tym roku, pierwszym odbijania się tego sektora od dna, targi wróciły do „normalnych” rozmiarów: zapelnili dwie hale, a w imprezie, która trwała od 6 do 8 września, wzięło udział 260 wystawców z 17 krajów.

Podczas uroczystego otwarcia Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego stwierdził, iż pomorskie chce się nadal rozwijać w oparciu o gospodarkę morską, o przemysł stoczniowy, okrętowy, o porty.

- Chcemy przewozić coraz więcej towarów - mówił. - Chcemy budować centra logistyczne, farmy wiatrowe i elektrownie. To wymaga dobrego biznesu, znakomitej kooperacji. Myślę, że targi Baltexpo 2011 przyczynią się do takiego kierunku rozwoju. Życzę udanych kontraktów, udanych spotkań.

Ceremonia otwarcia Baltexpo 2011, drugi od lewej: Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego, obok niego Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska i Anna Wypych-Namiołko, podsekretarz stanu w ministerstwie infrastruktury.

Sławomir Majman, prezes zarządu Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, wieloletni organizator poprzednich edycji Baltexpo, deklarował:

- Stanęliśmy tutaj po raz pierwszy trzydzieści lat temu. I jesteśmy znowu, by dać świadectwo temu, że na polskim wybrzeżu jest przemysł okrętowy i gospodarka morską! Że polska gospodarka jest zwrócona frontem do morza.

Grażyna Karłowska, wiceprezes Targów Warszawskich SA, współorganizujących tegoroczne Baltexpo mówiła, że targi potwierdzają, iż w naszym kraju wciąż funkcjonuje przemysł okrętowy, który przystosowuje się do zmieniającej się sytuacji, a świat nie stracił nim zainteresowania. W tym roku formuła targów poszerzona została jednak o inne gałęzie przemysłu.

- Przez lata przemysł okrętowy był wizytówką targów - podkreślała prezes Karłowska. - Jednak w ostatnich latach nastąpiła zmiana profilu wielu firm. W tym roku dostosowaliśmy targi do potrzeb rynku. Wiodącymi tematami będą nie tylko problemy stoczniowe, ale także morska energetyka wiatrowa, porty oraz bezpieczeństwo obszarów morskich.

Jak podczas każdego targów Baltexpo, kapituła nagrody Krajowej Izby Gospodarczej przyznała Złote Kotwice. W tym roku również w nowej kategorii: dla osobowości gospodarki morskiej. Pierwszym jej laureatem został prof. Jerzy Młynarczyk, jeden z najwybitniejszych znawców prawa morskiego. W kategorii usługi - Złotą Kotwicę otrzymał Polski Rejestr Statków SA w Gdańsku, a w kategorii produkt - REMONTOWA Shipbuilding SA, za serię promów dla Norwegii.

Andrzej Wojtkiewicz, prezes nagrodzonej stoczni, odbierając Złotą Kotwicę powiedział:

- Dziękuję bardzo za to cenne wyróżnienie. Bardzo dla nas ważne, dlatego że pokazuje, iż nasze produkty są dużym wkładem w pozytywny wizerunek przemysłu stoczniowego w Gdańsku i ogólnie - polskiego przemysłu okrętowego. Pokazuje, że w Gdańsku, w Polsce, cały czas buduje się nowoczesne statki, kupowane przez armatorów z całego świata. Myślę, że to najlepszy dowód na to, że biznes morski nadal dobrze funkcjonuje.

Czy na Baltexpo warto przyjeżdżać? Jak nam tłumaczył Adam Śmigieński z produkującej luksusowe łodzie firmy Marine Projects, w Polsce nie ma na nie klientów, są po prostu za drogie. Czemu więc stoisko firmy znalazło się na gdańskich targach?

- Na zagranicznych targach spotykamy potencjalnych klientów A tutaj pokazujemy, że stocznia istnieje. W XIX wieku chodziło się „na salony”, żeby się pokazać, bo wypadało. Jeżeli ktoś nie przyszedł, znaczyło, że zbankrutował, albo go zamknęli, czyli jest źle. Taką rolę poniekąd pełni Baltexpo: bywać trzeba, nie ma wyjścia.

**Czesław Romanowski,
Piotr B. Stareńczak**



Fot. Piotr B. Stareńczak

Obecność obowiązkowa

Na otwarciu targów - od prawej: Piotr Soyka, przewodniczący Rady Nadzorczej Remontowej SA i Andrzej Królikowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Fot. Czesław Romanowski

Model pływającego hotelu zaprojektowany w Katedrze Teorii i Projektowania Okrętów Politechniki Gdańskiej.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Wręczenie przyznanego Remontowej SA przez Det Norske Veritas certyfikatu zgodności z normą OHSAS 18001. Na zdjęciu od lewej: Per Anders Gustaffson Swerke, prezes DNV Poland, Tomasz Gasiński, prezes DNV Business Assurance, Inacio Golebski, wiceprezes DNV Poland i - z certyfikatem - Jarosław Flont, Prezes Remontowej SA.

Która z rodzimych firm branży stoczniowej radzi sobie najlepiej, widać było zaraz po wejściu na teren targów. Podobnie jak w ubiegłych latach najbardziej okazałe prezentowało się stanowisko Grupy REMONTOWA, ozdobione modelami

zbudowanych i przebudowanych w stoczni jednostek. Kilkanaście stolików niemal non stop okupowali klienci stoczni. Stoisko odwiedził m.in. minister infrastruktury, Cezary Grabarczyk, który powiedział, że jest pod wrażeniem planów budowy

nowych jednostek i tego, że jedną ze specjalności stoczni jest remont wież wiertniczych platform.

- Jest to nisza, która została w doskonały sposób wykorzystana przez gdańską stocznę - mówił minister Grabarczyk.

**Najokazalsze na Baltexpo 2011
- stoisko Grupy REMONTOWA.**



**Famos - wiodąca w Polsce i znacząca
w Europie firma produkująca meble
okrętowe. Rozwinęła też produkcję
mebli „lądowych”, m.in. hotelowych.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Furuno - znany producent radarów
oraz innego wyposażenia
nawigacyjnego i komunikacyjnego,
z silnym ośrodkiem serwisowym
w Polsce.**

Fot. Piotr B. Stareńczak



**Stoisko towarzystwa
klasyfikacyjnego DNV
(Det Norske Veritas).**

Fot. Piotr B. Stareńczak



Fot. Piotr B. Stareńczak



**Protea z Gdańska, obchodząca w tym roku 10-lecie
działalności, to szybko rozwijający się producent
urządzeń dźwigowych i wciągarek, znajdujący
klientów m.in. w Norwegii i Rosji. Na zdjęciu model
sunwicy bramowej do manipulowania blokami
przeciwwybuchowymi.**

**Duże zainteresowanie wzbudzało stoisko
stoczni Crist, a szczególnie eksponowane
na nim modele opisywanych już naszych
łamacz jednostek pływających
do montażu i obsługi morskich wież
i turbin wiatrowych.**

Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Czesław Romanowski



**Marine Projects - niewielka stocznia z ciekawymi
projektami, od sekcji na wielkie wycieczkowce Disney'a
z Meyer Werft, po całkowicie wyposażone małe,
uniwersalne frachtowce dla stoczni holenderskiej Bodewes.**



Fot. Czesław Romaniowski

H. Cegielski - Poznań - po wstrząsach związanych ze zmniejszeniem zapotrzebowania na silniki okrętowe i po restrukturyzacji złapał drugi oddech.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak



Atlas Copco od wielu lat dostarcza wyposażenie dla polskich stoczní i dla żeglugi - głównie sprężarki rozruchowe, sprężarki powietrza gospodarczego lub instrumentowego, sprężarki używane przy malowaniu natryskowym, generatory, itp.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Jedno z najokazalszych - stoisko światowego producenta silników okrętowych i systemów napędowych - Wartsila.

Jedno z najokazalszych stoisk zaprezentowała Warstila. Ruch panował też na stoisku Eneria Sp. z o.o. - polskiego dystrybutora silników Caterpillar, spotykanych u nas głównie na mniejszych jednostkach, np. holownikach budowanych w polskich stoczniach, a także eksploatowanych przez polskich armatorów.

Plany, kontrakty

Na Baltexpo prezentował się także MAN Diesel & Turbo (dawniej MAN B&W), producent silników i systemów napędowych. Andrzej Krupa, długoletni szef jego polskiego przedstawicielstwa zapraszał na zaplanowane na początek października uroczyste otwarcie MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o.

Na stoisku EPA Marine mogliśmy obejrzeć m.in. system BNWAS (Bridge Navigational Watch Alarm System) - alarmujący załogę statku o braku czuwania oficera wachtowego na mostku, np. w efekcie zasłabnięcia. EPA Marine podpisała niedawno z Polską Żeglugą Morską kontrakt na zaprojektowanie, dostawę, uruchomienie i montaż wspomnianych systemów dla wszystkich 75 jednostek pływających tego największego polskiego armatora. Kontrakt przewidziany jest do realizacji w okresie około dwóch lat.

Z kolei EPA Comsea promowała m.in. nowoczesne japońskie radary bezmagnetonowe - znacznie tańsze w eksploatacji od tradycyjnych.

To idzie młodość

Ciekawostką była obecność Pracowni Architektury Statków, która istnieje od kilkunastu lat w Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku.

- Jesteśmy tutaj z dwóch powodów: po pierwsze chcemy pokazać, że istniejemy, ale jednocześnie, po drugie - uwrażliwić inżynierów budowy okrętów na zagadnienia funkcjonalne i estetyczne statku - mówił prof. Andrzej Lerch, kierownik pracowni. - Przykładem może być seria projektów dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Dwa lata temu funkcjonariusze zobaczyli pracę naszych studentów, zachwycili się i spytali, czy nie moglibyśmy zaprojektować jednostki dla nich. Na podstawie szczegółowych założeń, studenci zaprezentowali dziewięć projektów. Prace bardzo się podobają, niektóre rozwiązania będą brane pod uwagę przy budowie nowych jednostek. Innym projektem jest statek, który promowałby Gdańsk, pływając od miasta do miasta i prezentując gród nad Motławą za granicą. Z kolei tzw. houseboats, łódki rodzinne, zainteresowały Związek Miast i Gmin Morskich...

Cze, piosta

Targi potrzebne

Na tegorocznych targach Baltexpo wystawiało się 90 firm z całego świata, reprezentantów 16 krajów. Dlaczego przyjechali na polskie targi morskie?



Fot. Piotr B. Słoneczka / Fot. Czesław Romanowski

Weteran na Baltexpo
- IHC Merwede BV z Holandii.



Fot. Piotr B. Słoneczka

Schottel - znany niemiecki producent śrub okrętowych, sterów strumieniowych, pędników azymutalnych i pędników specjalnych - od lat obecny na gdańskich targach.

Sotra Anchor and Chain z Vindenes - znany norweski dystrybutor kotwic i łańcuchów, z placówkami w Bergen, Aberdeen, Rotterdamie, Szanghaju i Nantong, pojawił się na Baltexpo po raz pierwszy. Zdawałoby się, że to obecność mocno spóźniona, ale choć polski przemysł okrętowy potrzebuje dzisiaj mniej łańcuchów i kotwic, rynek uległ przetasowaniu i jest definiowany od nowa. Zapytaliśmy Alexa J. Van Lith'a, przedstawiciela firmy Sotra, o oczekiwania.

- Trudno powiedzieć, czy nasze cele zostały osiągnięte i spełnione, ale wstępnie jesteśmy zadowoleni. Nawiązaliśmy sporo interesujących i obiecujących kontaktów.

Wielu zwiedzających wykazywało zainteresowanie naszą ofertą.

- W czym upatrujecie perspektyw dla siebie na polskim rynku?

- Naszym zdaniem wasz rynek rośnie. Jesteśmy przekonani, że polskie stocznie ponownie będą notować wzrost i rozwój.

- A jak znajdujecie same targi Baltexpo?

- Są za małe... Ale nie narzekamy. To ma dobre strony. Niektórzy zainteresowani poświęcają więcej czasu na zapoznanie się z naszą ofertą, niż jest to zazwyczaj możliwe na wielkich targach, gdzie muszą obejrzeć znacznie więcej stoisk i spotkać się z większą liczbą firm.

Obiecujące kontakty

Eliche Radice S.P.A. z Włoch powstała w 1919 roku. Firma należy do rodziny Radice, zatrudnia ok. 65 pracowników i oferuje okrętowe śruby napędowe i wszystkie pozostałe elementy układu napędowego (kompletne linie wałów). Oni również pojawili się na Baltexpo po raz pierwszy.

- Jakie są powody waszej tutaj obecności?

- Szukamy nowych klientów, choć już dostarczamy nasze produkty do pewnych stoczni w Polsce.

- Kto z wami współpracuje?

Duże zainteresowanie wzbudzało stoisko, na którym prezentowały się niemieckie firmy wyposażenia okrętowego: Becker Marine Systems - znany producent m.in. wysokoefektywnych sterów z uchylnymi „lotkami” oraz firma Hatlapa - producent m.in. maszyn sterowych.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Stoisko firmy Sotra - norweskiego dystrybutora łańcuchów kotwicznych i kotwic. W tym roku - po raz pierwszy na Baltexpo.

Fot. Piotr B. Stareńczak

wiedzy w Polsce miały miejsce w zeszłym roku. Przyjechalibyśmy tutaj przede wszystkim dlatego, że... nas tu jeszcze nie było. Nasze miasto ma charakter międzynarodowy. Działa u nas ok. 180 firm z kapitałem z 27 różnych krajów. Nie mamy jednak dotąd żadnej polskiej firmy. Zaczęliśmy więc w ub. roku odwiedzać Polskę, organizując spotkania z pomocą Izby Gospodarczej w Warszawie. Było to m.in. seminarium na temat tego jak robić biznes w Stanach Zjednoczonych i w Virginii. Uczestniczyło w nim ok. 40-50 firm polskich, w tym kilka z sektora morskiego z Trójmiasta. W efekcie przeprowadziliśmy jednodniowe seminarium inwestycyjne dla zainteresowanych przedsiębiorców z regionu Pomorza, a później ponownie w Warszawie.

Od polskich przedstawicieli gospodarki morskiej, przede wszystkim z zarządów portów oraz od Krajowej Izby Gospodarki Morskiej dowiedzieliśmy się o Baltexpo. Za ich radą uznaliśmy, że uczestnictwo w tych targach może być okazją do dodatkowej „ekspozycji” na firmy polskiego sektora morskiego.

- Czego się spodziewaliście i czy te oczekiwania się spełniają?

- Jesteśmy bardzo zadowoleni z liczby firm, z których przedstawicielami rozmawialiśmy na targach. Jest nas czworo i cały czas jesteśmy zajęci. Dwójka na stoisku i dwie osoby umawiające się często na spotkania poza terenem targów - w firmach. Nasza organizacja ma przedstawicielstwo w Niemczech, które będzie dbało o kontakty z polskimi firmami również po targach. Trzy główne kraje, z których firmy są największymi inwestorami w naszym regionie, to Niemcy, Wielka Brytania i Japonia. Mamy więc już u nas silną obecność inwestorów europejskich, ale byłoby nam bardzo miło widzieć rozwój naszego sektora morskiego, lub jakiegokolwiek innej branży, z udziałem firm z Polski.

Wiara w Polskę

W tym roku na Baltexpo przybyli z zagranicy również weterani, od lat wierni targom i polskiemu rynkowi okrętowemu i żegludowemu. Obecny na gdańskich targach od ich początków, na każdej edycji, jest np. holenderska stocznia IHC (obecnie IHC Merwede BV) specjalizująca się w budowie pogłębiarek i wyposażenia dla nich.

Głębokie przemiany w polskim przemyśle okrętowym notowane w ostatnich latach, nie zachwiały wiarą w nasz rynek również tradycyjnie obecnego na Baltexpo Schottela - producenta śrub napędowych i innych pędników okrętowych. Andrzej Frankowski z AFRA P.H.U. - polskiego przedstawiciela firmy Schottel i jej pracownicy z Niemcy byli na tegorocznym Baltexpo nieustannie zajęci rozmowami z obecnymi i potencjalnymi klientami z Polski.

Piotr B. Stareńczak

- Naszymi odbiorcami są m.in. Navimor jeśli chodzi o zastosowania na statkach rybackich oraz Sunreef Yachts w sektorze jachtów.

- Jakiej wielkości śruby napędowe produkuje wasza firma?

- O średnicy do 4 metrów.

- Jak oceniają państwo targi Baltexpo?

- Impreza interesująca. Liczba obiecujących kontaktów, jakie tutaj nawiązaliśmy jest zadowalająca.

Biznes w Stanach

O wierze pokładanej w sektor gospodarki morskiej świadczy też obecność na Balte-

xpo misji handlowej zachęcającej polskich przedsiębiorców do... inwestowania w Stanach Zjednoczonych. Na stoisku Hampton Roads Economic Development Alliance rozmawialiśmy z prezesem stowarzyszenia - Darrylem Gosnellem.

- Jak zaczęły się wasze kontakty z Polską?

- Jesteśmy regionalną izbą rozwoju ekonomicznego, reprezentującą Hampton Roads w stanie Virginia. Duża część naszej gospodarki rozwinęła się w oparciu o biznes morski, porty i wokół portów. Jest wiele podobieństw między gospodarką naszego regionu, a Trójmiastem. Pierwsze nasze od-

Fot. Piotr B. Stareńczak

Darryl Gosnell (z prawej) - prezes Hampton Roads Economic Development Alliance.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Kultura okrętowa

Jedni, obawiając się dekonstrukcji, starają się zmieniać profil produkcji. Inni nadal z powodzeniem produkują i remontują statki. Jak polskie stocznie radzą sobie na europejskim i światowym rynku?

Na wstępie pierwszej konferencji targów Baltexpo 2011 „Europejski przemysł stoczniowy: stan, perspektywy, wyzwania”, która, wbrew nazwie, okazała się debatą o stanie polskich stocznii, Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska stwierdził, że gdyby opierać się jedynie na tym, co pisze prasa, można by odnieść wrażenie, że nasz przemysł stoczniowy ledwo żyje.

- Ale gdy popatrzymy na Stocznice Gdańsk, Grupę REMONTOWA, stocznice Crist, czy inne stocznie prywatne, to obraz jest radykalnie inny, radykalnie lepszy, przemysł stoczniowy jeszcze żyje i funkcjonuje - mówił. - Właśnie wróciłem z Berlina, gdzie uczestniczyłem w dyskusjach i panelach, i gdzie pytano mnie o przemysł stoczniowy. Odniosłem wrażenie, że dla Niemców dzisiaj polska gospodarka ma wydźwięk bardzo pozytywny. Polski przemysł stoczniowy, przy wszystkich kłopotach, które przeszedł, przetrwał, funkcjonuje dobrze. Menadżerowie, właściciele, załogi tych stocznii zdały zwycięsko brutalny test, umieją lokować ofertę na konkurencyjnym rynku nie tylko europejskim, ale i globalnym.

Znaleźć własną ścieżkę

Optymizmem co do stanu obecnego oraz przyszłości polskiego przemysłu, w tym branży stoczniowej, tryskał też Sławomir Majman, prezes zarządu Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych:

- Pan prezydent Adamowicz przyjechał z dobrymi wiadomościami z Berlina, ja przyjechałem z dobrymi wiadomościami z Warszawy - powiedział. - W obu wypadkach dotyczy to ogólnego klimatu gospodarczego wokół Polski, który stwarza szanse na w miarę normalne funkcjonowanie przede wszystkim gospodarki morskiej, ale też przemysłu stoczniowego.

Dodał, że Polska wypiękniała w oczach ludzi, od których zależy strumień europejskiego kapitału. Słowa poparł liczbami: przyrost inwestycji zagranicznych w Polsce od stycznia do sierpnia tego roku, w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego, zwiększył się o ponad 60 procent.

- Skąd to zainteresowanie? - kontynuował prezes Majman. - Z tego, że oferujemy deficytowy produkt, który nazywa się stabilnością ekonomiczną. Drugim powodem jest zmieniający się odbiór Polski w oczach liczących się inwestorów. Polska, według komisji ONZ do spraw Współpracy i Handlu, jest szóstym najbardziej pożądanym miejscem dla inwestycji na świecie! Drugim po Niemczech w Europie. 615 milionów euro w ciągu ostatniego roku ulokowano na wybrzeżu w gospodarce morskiej!

Nie były to, przyznał, inwestycje bezpośrednio dotyczące przemysłu stoczniowego, raczej logistyki i portów, ale liczba ta stanowi jedną trzecią kwoty inwestycji, które pojawiły się na polskim wybrzeżu.

O tym, iż europejski, a więc i Polski, przemysł stoczniowy musi odnaleźć swoją ścieżkę na globalnym rynku, przypomniła Lidia Luca, przedstawicielka Community of European Shipyards' Associations, organizacji skupującej największe europejskie stocznie. Zaznaczyła, że Europa nie może konkurować w produkcji statków transportowych ze stoczniami azjatyckimi.

- Nie możemy sobie pozwolić, aby płacić dwa dolary dniówki - stwierdziła. - Musimy zatem znaleźć inne rozwiązania i nisze na rynku. Dobrymi przykładami są: produkcja jednostek offshore, statków dla górnictwa morskiego, czy też produkcja związana z energią odnawialną.

Tą właśnie drogą podąża Stocznia Gdańsk. Arkadiusz Aszyk, członek zarządu zakładu mówił, że jego firma dywersyfikuje produkcję i oprócz budowy statków otworzyła linię produkcyjną do budowy wież wiatrowych i wielkogabarytowych konstrukcji stalowych.

- Mamy nadzieję, że dzięki naszej strategii w czasach gorszych dla przemysłu stoczniowego będziemy zarabiać na innych produktach - mówił Arkadiusz Aszyk. - Korea podbiera nam zamówienia, zabrała wszystkie statki cargo, próbuje z off-shorowymi, przykładem kontrakt Mitsubishi na statek pasażerski. Pytanie co my, jako Europa, z tym fantem robimy? Mam wrażenie, że w Europie pilnuje się przede wszystkim tego,

by stocznie nie były subsydiowane przez poszczególne państwa - i to jest prawidłowe, jeżeli chodzi o zasadę fair-play - ale to, że Komisja Europejska pozwala na praktyki subsydiowania koreańskich stocznii przez państwo, już nie jest fair. Wieloletnie rozmowy w ramach OECD na ten temat nie przynoszą rezultatu. Czy KE ma w ogóle jakieś narzędzia?

Anachroniczne budowanie

W bardziej optymistycznym tonie wypowiedział się Andrzej Wojtkiewicz, prezes REMONTOWA Shipbuilding SA, który, jak się wyraził, ma zaszczyt i przyjemność kierowania największą w Polsce stocznia produkcyjną.

- Z pozycji człowieka zarządzającego stocznia, nie mogę oddawać się ogólnie panującemu pesymizmowi, który wypływa z części poprzednich wypowiedzi - mówił. - Gdyby osoba bezpośrednio zarządzająca firmą produkującą statki pozwoliła sobie ulec tego rodzaju przemysłom, musiałaby zrezygnować z pracy. Tymczasem, wraz z zespołem ludzi, z którymi pracuję, staram się poszukiwać nowych możliwości i szans. Padły tutaj hasła, że europejski przemysł stoczniowy szuka niszowych produktów, a jednocześnie konkurencja południowokoreańska próbuje atakować nisze rynkowe. I taki, jak rozumiem, z tego wypływa wniosek, że nie będziemy mieli za jakiś czas czego produkować. Czynnikiem decydującym jest kalkulacja: gdzie to się opłaca. Armatorzy zdecydowali się zlecić nam jednostki budowane w Grupie REMONTOWA, bo wykazaliśmy, że im się to zwyczajnie opłaca. Jedną z głównych naszych zalet jest elastyczność w stosunku do zmieniających się, często bardzo szybko, potrzeb klienta. U producentów azjatyckich jest to nieco trudniejsze. My nie celujemy, jak koledzy ze Stocznii Gdańsk, w inne źródła utrzymania. Przyjęliśmy jasną ścieżkę rozwoju: jesteśmy stocznia, nasza kadra zna się na produkcji statków i chcemy je produkować, bo wiemy, że będziemy robili to dobrze. Dlatego nie szukamy innych produktów.

Odmienne podejście do problemu przedstawił Andrzej Szwarz, dyrektor do spraw rozwoju stocznii Crist. Jego zdaniem mowa o budowie statków w stoczniach jest anachronizmem, trzeba o tym zapomnieć.

- Stocznie „między innymi” budują statki - argumentował. - Przy gabarytach większych od tysiąca czy tysiąca dwustu ton, przy obecnym poziomie cen na Dalekim Wschodzie, w Europie rzadko opłaca się cokolwiek produkować. Polskiego przemysłu stoczniowego nie da się reanimować, w bankowych kolejkach po kredyty jesteśmy na dalekiej pozycji. W ostatnim czasie zyskaliśmy jednak pomoc w postaci gwarancji Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych Spółka Akcyjna. KUKKE wsparła proces realizacji projektu poprzez gwarantowanie zwrotu 80



Fot. Piotr B. Stareńczak

Sławomir Majman, prezes zarządu Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Andrzej Wojtkiewicz, prezes REMONTOWA Shipbuilding SA.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Lidia Luca, przedstawicielka Community of European Shipyards' Associations.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Piotr Słupski z Agencji Rozwoju Przemysłu.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Andrzej Szwarz, dyrektor do spraw rozwoju stoczni Crist.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Jan Jankowski, prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Arkadiusz Aszyk, członek zarządu Stoczni Gdańsk.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska.

proc. zaliczek wpłaconych przez armatora na poczet realizacji kontraktu. Powoli zaczynają się takimi rozwiązaniami interesować towarzystwa ubezpieczeniowe. Jest szansa, że zdecydują się na ubezpieczanie zaliczek armatorskich. Inny problem, to że tej chwili na rynku nie ma niemal w ogóle wykwalifikowanych pracowników stocznio wych, ślad nie pozostał np. po pracownikach upadłej Stoczni Gdynia. Z tych kilku tysięcy ludzi, którzy teoretycznie byli do dyspozycji, pozyskaliśmy może 250 osób, resztę wchłonął rynek, a starsi odeszli. Kiedyś wielka produkcja wymagała wielkiej liczby pracowników. A teraz? Niedawno robiliśmy analizę: ile trzeba pracowników do profesjonalnej produkcji morskich siłowni wiatrowych. Przy kilkudziesięciu rocznie (a to więcej niż Stocznia Gdynia przerabiała stali w swoich najlepszych latach, kiedy zatrudniała kilkanaście tysięcy pracowników), wystarczyłoby dwieście osób.

Siła w drużynie

W konsolidacji mniejszych stoczni szansę upatruje Piotr Słupski z Agencji Rozwoju Przemysłu, właściciela trzech stoczni remontowych.

- Indywidualnie i samodzielnie jesteście za słabi, żeby odpowiedzieć na potrzeby rynku - tłumaczył. - Zamawiający oczekuje od nas nie realizacji pojedynczych projektów, a zdolności związanych z budową, przebudową i remontami całych serii jednostek i projektów. Odpowiedzieć na takie zapotrzebowanie nie zdołamy sami.

Według Piotra Słupskiego wielką szansą dla zarządzanych przez ARP podmiotów jest przewidywane zwiększenie zapotrzebowania na morską energetykę wiatrową.

Jan Jankowski, prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków, w ludziach upatruje szansy dla naszych stoczni:

- Nie tak dawno polski przemysł okrętowy był jednym z liczących się w Europie. W szczytowym okresie rozwoju można było dostrzec wytworzenie się tzw. kultury tworzenia statków, od koncepcji po budowę. Każdy z tych etapów obejmował większą liczbę ludzi realizujących wspólny cel: budowę dobrego statku. Likwidacja dużych stoczni i biur konstrukcyjnych, rozproszenie ludzi, spowodowało powolny zanik tej kultury. Ale ci ludzie wciąż są w naszym kraju i bazując na nich można odbudować polski przemysł okrętowy.

- Kolejne światło w tunelu to wiek jednostek... - kontynuuje prezes Jankowski. - Co pewien okres wymieniane są całe floty. Niedawno flota zbiornikowców. Na wymianę czekają drobnicowce. Tymczasem statki budowane w Chinach zatrzymywane są przez port state control z powodu złej jakości. Armatorzy coraz bardziej zwracają uwagę na jakość. A w Polsce wciąż potrafimy budować solidne jednostki.

Czesław Romanowski



Problem w lądzie

Aby polskie porty mogły utrzymać się w łańcuchu transportowym Europy, potrzebna jest jak najszybsza modernizacja infrastruktury lądowej.

Konferencja „Przyszłość infrastruktury portów morskich w Polsce” podczas tegorocznych targów Baltexpo potwierdziła, iż w odróżnieniu od części rodzimych stoczni, teraźniejszość i przyszłość naszych portów jest klarowna – mają się dobrze i będą się dynamicznie rozwijać. Jak powiedział Ryszard Strzyżewicz, prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk, ubiegły rok był pod wieloma względami rekordowy.

- 27,2 mln ton w 2010 roku było drugim wynikiem w całej działalności portu - mówił. - Nieco ponad 28 mln ton port przeładował w roku 1978.

Według Janusza Jarosińskiego, prezesa zarządu Morskiego Portu Gdynia, obecny sukces porty zawdzięczają funkcjonującej od piętnastu lat dobrej ustawie portowej.

- Znakomita współpraca zarządów portów z ich użytkownikami, ale również ministerstwem, gminami, powoduje, że inwestycje, które powstały w porcie, to było dokładnie to, czego potrzebowali użytkownicy - tłumaczył prezes Jarosiński. - Przez najbliższe trzy lata mamy do wzięcia olbrzymie pieniądze unijne, jeżeli wydamy je w taki sposób, by poprawić funkcjonowanie organizmu portowego, stwarzamy sobie olbrzymią szansę na następne kilka, kilkanaście lat.

Konieczne inwestycje

O wielomilionowych inwestycjach w działalność portową mówił również Krzysztof Szymborski, prezes Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego, pierwszego, sprywatyzowanego w 2003 roku, terminalu w Polsce.

- Żeby utrzymać się w pierwszej lidze musimy inwestować - tłumaczył. - Ministerstwo Ochrony Środowiska uruchomiło program inwestowania w przeładunki intermodalne, dzięki któremu BCT przy zainwestowaniu 160 milionów złotych do 2015 roku, 35 proc. tej sumy otrzyma od państwa. Bę-

dziemy inwestować, by świadczyć usługi o wyższej jakości i sprawniej, na bardzo konkurencyjnych warunkach finansowych, rywalizować z portami zachodnimi.

- Koszt inwestycji przerasta z reguły możliwości portów - podjął temat prezes Ryszard Strzyżewicz. - Mimo rekordowego zysku netto, gdański port nie może samodzielnie się rozwijać. Stare nabrzeża wymagają znacznie większych nakładów na utrzymanie i modernizację istniejącej infrastruktury, niż np. młoda, zaledwie 80-letnia Gdynia. Dla nowych inwestycji musimy poszukiwać partnerów zewnętrznych.

O ile jednak, jak mówili uczestnicy konferencji, administracja morska systematycznie modernizuje wodne granice portów, o tyle lądowa infrastruktura komunikacyjna pozostawia wciąż wiele do życzenia, co szczególnie niekorzystnie odbija się na dynamicznie rozwijającym się transporcie kontenerowym. Do naszych portów zawijają coraz większe kontenerowce, a to oznacza konieczność obsłużenia i rozwiezienia coraz większej liczby ładunków.

- Jeżeli DCT Gdańsk ma zamiar w przyszłym roku „zrobić” milion TEU, jeżeli oba terminale gdyńskie „zrobią” razem drugi milion, to zakładając kilkuprocentowy wzrost co roku, za pięć lat będziemy przeładowywać tu trzy, cztery miliony TEU - mówił Dariusz Stefański, prezes zarządu PCC Intermodal. - Jestem przekonany, że biorąc pod uwagę inwestycje portowe od strony morza przeładujemy tę ilość towarów. Tylko co dalej? Drogi się budują, kolej się modernizuje, ale nie wywieziemy tego z portów.

Co, oprócz poprawy jakości transportu kolejowego i drogowego można zrobić? PCC Intermodal od kilku lat propaguje ideę utworzenia zaplecza kontenerowego w okolicach Tczewa, gdzie miałby się znaleźć pierwszy, główny węzeł komunikacyjny dla północnej Polski.

- Nie jest to konkurencja dla węzłów logistycznych Gdyni czy Gdańska - tłumaczył prezes Stefański. - Bez sensownego centrum redystrybucji nie będziemy w stanie wywieźć ani przywieźć do portu towarów w sposób efektywny, tani, skuteczny i ekologiczny. Wcześniej czy później musimy się na takie centrum zdecydować. W innym wypadku trójmiejska obwodnica będzie zakorkowana kontenerami i tirami, a przejazd między portem w Gdyni i Gdańsku będzie gehenną. Będziemy narzekać, że mamy piękne porty, ale tylko od strony morza.

Umiarkowany optymizm

Inne rozwiązanie zaproponował Krzysztof Woś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, według którego, jeżeli w danym rejonie funkcjonuje żegluga śródlądowa, poprawia dostępność transportową każdego portu, zwłaszcza portu morskiego.

- W Hamburgu, Rotterdamie, Antwerpii, ten rodzaj transportu jest z wielkim powodzeniem wykorzystywany w obsłudze kontenerów - mówił dyrektor Woś. - I cały czas wzrasta. Polska żegluga śródlądowa też ma szansę, zwłaszcza jeżeli chodzi o porty morskie. Ministerstwo Infrastruktury opracowało specjalny program, który ma to umożliwić.

Ograniczeniem w rozwoju portów może być zagrożenie, iż UE nie będzie dla nas tak hojna, jak w latach 2007-2012. Co wtedy?

- Trzeba wybrać najlepsze inwestycje i skoncentrować środki tam, gdzie długofalowo będą potrzebne - mówił prezes Dariusz Stefański. - W tym celu musimy jasno i klarownie określić długofalową politykę transportową.

Obawy co do przyszłości ma również prezes portu w Gdańsku.

- Ponad połowa przeładunku gdańskiego portu, 14 milionów ton, to paliwa - wyjaśniał Ryszard Strzyżewicz. - Z czego około 10 mln ton to tranzyt rosyjski i kazachski. Ów tranzyt, który odgrywa u nas tak dużą rolę, od końca pierwszego kwartału tego roku praktycznie zniknął. Na to zarząd portu nie ma wpływu, to efekt pewnych uwarunkowań ekonomicznych. A to powoduje, że przyszłość portu aż tak optymistycznie się nie rysuje.

Czesław Romanowski

Banki stoczniom

Po pierwsze: polskie stocznie wciąż istnieją.
Po drugie: banki chcą im pożyczać pieniądze.
Po trzecie: obie strony są z tej współpracy zadowolone.
Takie wnioski wynikają z debaty dotyczącej systemów finansowania przemysłu stocznioowego, którą zorganizował lokalny, pomorski dziennik.

Jak na początku przypomniał Jacek Klein, dziennikarz gospodarczy „Dziennika Bałtyckiego”, pierwsza dekada XXI wieku była dla polskiego przemysłu stocznioowego bardzo burzliwym okresem: upadłość stoczni w Gdyni i Szczecinie spowodowała, że przemysł stocznioowy uważany jest za obciążony dużym ryzykiem. Już w pierwszym dniu targów Baltexpo padły opinie, że projekty stocznioowe są na ostatnim miejscu wśród oczekujących na finansowanie przez banki.

- Jako BRE Bank od dawna uczestniczy w projektach stocznioowych - zapewniał Adam Mikołajczyk, dyrektor Oddziału Korporacyjnego BRE Bank w Gdańsku. - Także inne banki są partnerami stoczni, przykładem Nordea, Fortis, Pekao SA. Ten przemysł bardzo się zmienił. W tej chwili są to zakłady produkcji stalowej zajmujące się także budową statków. Stoczni sensu stricto pozostało niewiele.

Spektrum finansowania

Obecnie banki - argumentował dyr. Mikołajczyk - oprócz finansowania trzech dużych stoczni - Grupy REMONTOWA, Stoczni Gdańsk i Crist - koncentrują się przede wszystkim na stoczniach małych, prywatnych. Problem z pozyskiwaniem funduszy mają natomiast stocznie państwowe, gdzie występuje duża rotacja na stanowiskach kierowniczych powodująca brak spójności polityki odnośnie rozwoju i kontraktacji.

- Już w połowie lat 90. ub. wieku uważano, że warunkiem koniecznym roz-

woju przemysłu stocznioowego w Polsce jest zmiana charakteru produkcji na budowę statków i konstrukcji o dużej wartości dodanej - kontynuował dyrektor Mikołajczyk. - Dzisiaj stocznie tę zmianę realizują. Banki są coraz bardziej w nich obecne. Po roku 2009 i 2010, kiedy kontraktacje stoczni wyglądały nie najlepiej, obecnie portfele zamówień są w dużym stopniu wypełnione, a perspektywy rysują się obiecująco. Ten rynek w mojej ocenie jest rozwojowy.

Jakie instrumenty finansowe mogą zaoferować banki stoczniom? - pytano.

- Generalnie finansowanie odbywa się poprzez gwarancje zwrotu zaliczek armatorskich. Z powodu upadłości w poprzednich latach kilku stoczni, banki starają się ograniczyć finansowanie podmiotowe, chodzi o to, aby finansować stocznie transakcyjnie, w oparciu o dany projekt - odpowiadał dyrektor Mikołajczyk.

- Doświadczenia ostatnich lat pokazały, że finansowanie projektowe pozwala dokończyć budowę statku nawet w najgorszej sytuacji - mówiła Dorota Ludynia, zastępca dyrektora Departamentu Obsługi Klientów Strategicznych Nordea Bank Polska SA. - Finansowanie to opiera się właśnie na wystawianiu gwarancji zwrotu zaliczek na poziomie 85-90 proc. Oprócz tego wystawiane są akredytywy na zabezpieczenie płatności za zamówione materiały, czy usługi. Istotne jest zabezpieczenie ryzyka walutowego, ponieważ finansujemy również budowę nowych statków, a są to kontrakty o dużej wartości.

Jak mówiła pani dyrektor, stocznie, z którymi współpracuje Nordea Bank Polska oceniane są jak każdy podmiot gospodarczy: muszą mieć określoną zdolność kredytową, a bank dodatkowo ocenia każdy projekt, ponieważ wcześniej wiele było anulowanych. Bardzo ważną kwestią jest więc ocena kontrahenta/armatora stoczni: czy dany statek będzie miał zatrudnienie.

Państwowa troska

Zbigniew Andruszkiewicz, członek zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowej SA, mówił z kolei o szumie medialnym dotyczącym polskiego przemysłu okrętowego.

- Co jakiś czas, gdy zauważalna jest sytuacja kryzysowa, pojawia się troska, narodowe poruszenie, żeby ta grupa zawodowa nie upadła - wyjaśniał. - I to jest największa szkoda, jaką można jej wyrządzić, bo firmy zamiast się restrukturyzować, wchodzą na ścieżkę polityczną, zaczynają myśleć, że Warszawa wszystko załatwi. A w stoczniach to zarząd, kierownictwo główkuje co i jak zrobić, żeby firma właściwie funkcjonowała. Nie wyobrażam sobie, żeby ktoś z Remontowej zwał winę na banki czy rząd. Musimy sami pokazać, że potrafimy działać w różnych warunkach. Są projekty offshorowe i wydobywcze, w branżach tych panuje duży optymizm co do potrzeb budowy statków i konstrukcji. Jeśli chodzi o kwestie finansowania, nie mamy z tym generalnie problemu. Mamy potwierdzenie zaliczek na kilkaset milionów euro. To my udowadniamy bankom, że te kontrakty są rentowne, a nie odwrotnie. Problemem jest za to brak odbiorców statków w Polsce.

Istotnym filarem systemu finansowania produkcji stocznioowej jest Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych należąca do Skarbu Państwa i Banku Gospodarstwa Krajowego.

Jak tłumaczyła Anna Pietruszewska, dyrektor ds. gwarancji gwarantowanych przez Skarb Państwa KUKES SA, korporacja może udzielić gwarancji pod zwrot zaliczek armatorskich i robi to już od 2002 r. Korzystała z tego praktycznie wszystkie stocznie, na ogólną sumę ponad 2 mld zł.

- Drugą formą naszej działalności w finansowaniu kontraktów eksportowych zamówionych statków są ubezpieczenia eksportowe, m.in. w formie kredytu dla nabywcy - mówiła. - Od kilku lat widzimy rosnące zainteresowanie tą formą finansowania. Jest to kredyt celowy, udzielany armatorowi lub jego bankowi. Jego zaletą jest uwolnienie środków przez bank w trakcie procesu budowy statku. W kolejnych etapach produkcji kredyt jest wypłacany stoczni. Polskie stocznie różnicują produkcję, m.in. poprzez konstrukcje stalowe oparte na nowoczesnych technologiach. Takie projekty mogą być realizowane w specjalnych strefach ekonomicznych.

Cze

Adam Mikołajczyk,
dyrektor Oddziału
Korporacyjnego
BRE Bank
w Gdańsku.

Zbigniew Andruszkiewicz,
członek zarządu
Gdańskiej Stoczni
Remontowej SA.

Fot. Czesław Romanowski

Fot. Czesław Romanowski

Famos ze Starogardu Gdańskiego prezentował meble...

Do najnowszych linii produktów Bohametu należą wycieraczki, łącznie z elektronicznymi sterownikami.

Biznes się kręci

Na stoiskach Remontowej SA oraz REMONTOWA Shipbuilding eksponowano głównie doświadczenia i przykłady dotychczasowych realizacji dla rynków offshore.



Sterówka Vagsund'a.
„Paszowiec” Vagsund przy pływających „zabudowaniach gospodarczych” farmy rybnej w Norwegii.



Podczas tegorocznej wystawy Nor-Shipping – największej, multidyscyplinarnej morskiej imprezy targowej, organizowanej w latach nieparzystych – nie zabrakło polskich firm.

Najsilniej reprezentowana była Grupa REMONTOWA, z Gdańską Stoczną Remontową SA oraz REMONTOWA Shipbuilding na czele. Rynek norweski to w znacznym stopniu rynek *offshore*. I to było widać w głównych, promocyjnych akcentach wystroju stoisk obu firm. Do Remontowej SA przyciągał m.in. model półzanurzalnej platformy wiertniczej na pokładzie ciężarowca wpływnego. Część platform remontowanych i modernizowanych oraz przebudowywanych w Remontowej SA pochodzi z rynku norweskiego, ciężarowce wpływnie stocznia przebudowywała dla Awilco (Anders Wilhelmssen) - również armatora norweskiego.

Ekspozowane miejsce na stoisku REMONTOWA Shipbuilding zajął efektowny model jednostki offshore - rynkowego przeboju tej stoczni - holownika AHTS. Była Stocznia Północna promowała na stoisku także m.in. swoją specjalność dla rynku głównie norweskiego - dwustronne promy fiordowe, w tym - o napędzie na LNG.

REMONTOWA Shipbuilding buduje nowe statki w oparciu o projekty zewnętrzne oraz pochodzące z własnego biura projektowo-konsultingowego Grupy REMONTOWA - Remontowa Marine Design & Consulting (RMDC) - kontynuatora tradycji i doświadczenia Naval Engineering and Design „NED” oraz biura projektowego Remontowej SA. RMDC pracuje na rzecz REMONTOWA Shipbuilding, ale oferuje swoje projekty również na otwartym rynku. W ofercie biura znajdziemy zróżnicowany wybór typów statków, głównie jednak jednostki dla branży *offshore*. Warto tu wspomnieć choćby o zaopatrzeniowcu górnictwa morskiego RMDC 8289, o nośności 5100 t, o napędzie gazowym (na LNG). Bardzo interesującą pozycję w projektowym *portfolio* RMDC stanowi także m.in. dozorowiec ratowniczy (Emergency Response & Rescue Vessel - ERRV) typu RMDC 4348. Projekt ten został opracowany zgodnie z wymogami brytyjskich przepisów morskiego przemysłu wydobywania ropy i gazu oraz rekomendacjami stowarzyszenia Emergency Response & Rescue Vessel Association (ERRVA). Jednostka o długości 48,60 m i napędzie diesel-elektrycznym zapewnia niskie koszty eksploatacji w trybie czuwania (*monitoring operation, stand-by*) i szybką odpowiedź na zagrożenia, dzięki możliwej do uzyskania dużej prędkości marszowej. Statek może podjąć do 300 rozbitków, a m.in. dzięki posiadanym systemom komunikacji - stanowić centrum dowodzenia i koordynacji akcją ratowniczą.

Gdy wysłannik „Naszego MORZA” rozmawiał z przedstawicielami stoczni PTS na ich stoisku na Nor-Shipping, w Szczecinie właśnie dobiegała końca realizacja jednego z największych i najbardziej prestiżowych kontraktów tej firmy, którym mogła się pochwalić w Oslo. Na początku lipca PTS Sp. z o.o. przekazała norweskiemu armatorowi statek po gruntownej przebudowie. Chodzi o jedną z najnowocześniejszych w Europie jednostek do przewozu i dystrybucji karmy dla ryb.

Jest to niewielki, 74-metrowy, były minimasowiec uniwersalny - kabotażowiec *Torill*, przemianowany na *Vagsund* po przebudowie w Szczecinie (pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Germanischer Lloyd) na jednostkę samowyladowczą dostarczającą karmę do ferm rybnych. Nie tylko sama jednostka jest interesująca, ale i kontrahent znaczący. Przebudowę zrealizowano dla norweskiego armatora Vaage Ship Management AS, ale operatorem statku jest międzynarodowy potentat produkcji i dystrybucji karmy dla ryb - BioMar. Trzeba pamiętać, że fermy rybne to jeden z największych, obok wydobywania ropy i gazu, żegluga oraz rybołówstwa pełnomorskiego, działów norweskiej gospodarki.

W Szczecinie statek został oczyszczony niemal do „gołego kadłuba”, a ten częściowo przebudowany. Podczas trwającej ok. 10 miesięcy przebudowy, ładownia podzielona została na kilkanaście silosów, pod którymi przebiega główny taśmociąg rozładunkowy. Jednostka została wyposażona w polskiej stoczni w nowy układ napędowy, zespoły prądotwórcze, instalację elektryczną, stery strumieniowe oraz rozładunku ciągłego, skonstruowany przez duńskiego podwykonawcę. To nowe rozwiązanie, w którym zastosowano wyłącznie mechaniczny system rozładunku, zastępujący dotychczas stosowane na podobnych jednostkach systemy pneumatyczne lub hydrauliczne. Dzięki nowemu systemowi zapewniono mniejsze straty karmy podczas rozładunku. Stocznia PTS zbudowała również nową nadbudówkę i mocno przeszkloną sterówkę. Wystrój wnętrza, podobnie, jak wyposażenie elektroniczne (nawigacyjne i inne) wykonano zgodnie z najwyższymi europejskimi standardami. W ramach wyposażenia manewrowego i nawigacyjnego zainstalowano także system pozycjonowania dynamicznego - umożliwiający bezproblemowe zaopatrywanie ferm bez cumowania, niemal w każdych warunkach pogodowych.

Była Stocznia Północna promowała dwustronne promy fiordowe, w tym - o napędzie na LNG.

Najsilniej reprezentowana była Grupa REMONTOWA.

PTS ma na koncie kilkadziesiąt remontów oraz kilkanaście przebudów statków transportowych i rybackich, a także budowę dwóch nowych jednostek. Kontrahentami stoczni są głównie armatorzy norwescy. Realizuje kontrakty na terenie dwóch szwedzkich stoczni: Pomeranii (grupa Makrum) oraz dawnej Stoczni Szczecińskiej Nowej. Spółka PTS ma pełen portfel zamówień do połowy przyszłego roku.

Na targach promowała się EPG Shipyard utworzona przez Energomontaż-Północ Gdynia.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Jednostka dozorowo-ratownicza typu RMDC 4348 EERV zaprojektowana przez Remontowa Marine Design & Consulting.



Rys. RMDC

Statek serwisowy i do transportu personelu na instalacje morskich farm wiatrowych oferowany przez Aluship Technology.



Zdjęcie: Aluship Technology

Gdańska stocznia Aluship Technology Sp. z o.o. buduje przede wszystkim aluminiowe sekcje okrętowe i częściowo wyposażone kadłuby mniejszych jednostek, m.in. jachtów i megajachtów. Stocznia znana jest m.in. z dostarczenia stoczni niemieckiej częściowo wyposażonego kadłuba aluminiowego największej szybkiej jednostki niemieckiej służby poszukiwawczo-ratowniczej (SAR) - DGzRS (46-metrowego statku *Hermann Marwede*). Jak się dowiedzieliśmy podczas Nor-Shipping, firma założona w Gdańsku przez niemieckiego przedsiębiorcę wkracza także na rynek budowy statków całkowicie wyposażonych. Obecnie ofertuje m.in. zaprojektowane wspólnie z brytyjską firmą projektowo-konsultingową BMT Nigel Gee 20-24-metrowe statki serwisowe i do transportu personelu na instalacje morskich farm wiatrowych.

Dzieje i pozycja rynkowa, obecnej również na ostatnim Nor-Shipping, firmy Bohamet z siedzibą w podbydgoskiej miejscowości Ciele, to przykład sukcesu w polskiej branży produkcji wyposażenia okrętowego. Działa od 1985 roku, a jej założycielami są Henryk Bogusz i Jarosław Halarewicz, którzy do dnia dzisiejszego zarządzają Zakładem Produkcyjnym Bohamet Sp.j. Zatrudniający już ponad 320 osób (w tym wysoko wykwalifikowaną kadrę inżynierską) Bohamet zajmuje się m.in. produkcją armatury przemysłowej, wyrobów dla górnictwa, stolarki aluminiowej, szkła, ale firma znana jest głównie z produkcji okrętowej - m.in. okien, drzwi i iluminatorów. W zasadzie większość wspaniałych, wielkich, zyskujących rozgłos statków wycieczkowych i promów pasażersko-samochodowych budowanych w ostatnich kilkunastu latach w Europie, posiada przynajmniej część okien pochodzących z Bohametu. Od stosunkowo niedawna firma oferuje też wycieraczki okrętowe (stosuje się je na morzu przede wszystkim na oknach pomostów nawigacyjnych), wchodząc na dość hermetyczny rynek opanowany dotąd m.in. przez takie firmy, jak Wynn z Wielkiej Brytanii.

Przechodząc do innego wystawcy z branży wyposażenia okrętowego - Hydrosteru - wracamy do Grupy REMONTOWA, w skład której firma weszła w 1999 roku. Znacząca część produkcji Hydrosteru związana jest z nowymi budowami realizowanymi przez stocznię Grupy (ostatnio - głównie statkami AHTS i PSV, na które dostarczane są urządzenia sterowe i wodoszczelne drzwi grodziowe), ale Hydroster radzi sobie dobrze także na otwartym rynku. Jego wyposażenie okrętowe trafiało w latach 2010 i 2011 na statki budowane m.in. w Polsce, Chinach, Bułgarii, Rosji, Niemczech, Francji, Turcji, Hiszpanii, Indiach i Singapurze, a z ostatnich

referencji warto wspomnieć choćby zestawy urządzeń sterowych dla hiszpańskiej stoczni Balenciaga SA.

Hydroster, w porozumieniu z niemiecką firmą Hatlapa jako nabywcą praw produkcyjnych od firmy STN Atlas, rozpoczął produkcję kompletnych maszyn sterowych obrotowych łopatkowych. Hydroster - długoletni producent maszyn sterowych tłokowych i Hatlapa - długoletni producent maszyn sterowych nurkowych, mają duże doświadczenie w sprawach projektowania, produkcji i eksploatacji maszyn sterowych, co gwarantuje wysoką jakość produkowanych przez firmę polską we współpracy z niemiecką maszyn sterowych typu *rotary vane*. Obrotowe, łopatkowe maszyny sterowe wytwarzają moment obrotowy bez sił poprzecznych, stanowią jednocześnie górne łożysko trzonu sterowego i mają zwartą budowę, co powoduje, że zajmują mało miejsca. Mocowane są na stożkowym trzonie sterowym za pomocą hydraulicznego połączenia skurczowego. Mają zdwojony układ hydrauliczny rozdzielany automatycznie w przypadku pojedynczej awarii.

Poza urządzeniami sterowymi (maszyny sterowe, trzony, płetwy sterowe, etc.), z którymi Hydroster jest chyba najbardziej kojarzony, firma dostarcza także m.in. wyposażenie dla promów ro-ro, w tym rampy, furty dziobowe - przyłbice (*bow visors*), oczywiście z armaturą, napędami i cylindrami hydraulicznymi własnego projektu.

Statki potrzebują także mebli. Większość musi być zresztą w specjalnym, „okrętowym” wykonaniu - solidniejszym niż w przypadku mebli „lądowych”. Famos ze Starogardu Gdańskiego prezentował zarówno meble standardowe, jak i ofertę tych wykonywanych na miarę i na zamówienie dla konkretnych wnętrz statków. Famos - „Fabryka Wnętrz” pokazał w Oslo m.in. nową „Kolekcję Famos 2011”.

Zmienił się obraz polskiego przemysłu okrętowego. Zniknęły duże, ważne firmy z bogatymi tradycjami. Pojawiają się nowe. Jedną z nich, pokazującą się na ostatnich targach Nor-Shipping, była nowa stocznia remontowa - EPG Shipyard utworzona przez Energomontaż-Północ Gdynia na terenie przejętym po byłej Stoczni Gdynia. EPG Shipyard zajmuje mniejszy z suchych doków po Stoczni Gdynia. W Oslo, EPG Shipyard mogła się już pochwalić ciekawymi referencjami - m.in. przeprowadzonymi poza dokiem naprawami jednego z największych statków, jakie były dotąd w porcie Gdynia - *Genco Hadrian*, masowcu typu *cape size*.

Piotr B. Stareńczak

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

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

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



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

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

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

Kwota:

Zleceniodawca:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Nazwa odbiorcy: Odcinek dla banku odbiorcy:

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

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

Waluta: Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

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: Kwota:

W P P L N

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Oplata:

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Odcinek dla banku zleceniodawcy:



Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy:

Adres:

Telefon:

Fax:

E-mail:

NIP:

Imię i nazwisko:

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „Nasze MORZE”:

PRENUMERATA KRAJOWA

- Prenumerata roczna: **112,90 PLN ***
- Prenumerata półroczna: **63 PLN ***
- Prenumerata kwartalna: **34,49 PLN ***

PRENUMERATA ZAGRANICZNA

- Prenumerata roczna: **220,88 PLN (74,34 €)***
- Prenumerata półroczna: **116,55 PLN (39,06 €)***
- Prenumerata kwartalna: **61,55 PLN (20,79 €)***

Od numeru / 2011 × Ilość egz.

Od numeru / 2011 × 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

Praca na morzu i na lądzie



PortalMorski.pl
SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Start Szukaj Multimedia O Portalu Morskim Kalendarz Training Kontakt

Wiadomość dnia

Ostatnie historyczne wadowanie statków w Stoczni Gdynia S.A.

25 kwietnia br. (w sobotę) w Stoczni Gdynia S.A. o godz. 13.00 z suchego doku 502 w opłynie na wodę dwa statki...wlecał>

TOMASOS BROTHERS INC
180 years in Shipping

JOIN US
www.tomasos.gr

PRACA NA MORZU
PRACA NA LĄDZIE
RUCH STATKÓW



PortalMorski.pl

SERWIS POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Kontynuujemy przegląd małych, dzielnych statków, które od wielu już lat przemierzają szlaki żeglugowe głównie na Bałtyku i Morzu Północnym - kabotażowców i małych statków wielozadaniowych o klasycznej, a nawet nieco archaicznej jak na współczesne standardy, architekturze. Niestety, ich czas się kończy... Prezentowane tym razem statki, to „maluchy” o nośności poniżej tysiąca ton. Warto zwrócić uwagę na paragrafowiec *Jolanda* z drewnianą atrapą frontu sterówki nawiązującą do stylistyki jeszcze przedwojennych statków. Tej jednostki nie zobaczymy już w polskich portach - ostatnio była w Gdańsku nieco ponad dwa lata temu, a wszystko wskazuje na to, że w roku 2011 została wycofana z eksploatacji po 55 latach pracowitego życia. Niestety, nie pływa już także nieco młodszy *Kormoran*.

Hannelore (IMO 6602513)
niemieckiego armatora
Tietjen Befrachtungs
z Hamburga, powstała
w stoczni Flensburger
Schiffswerft w 1965 roku
(nośność 719 t, GT 658,
długość całkowita - zaledwie
55 m, szerokość - 9 m).



Fot. Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak



Jolanda (IMO 5298107)
zbudowany w 1956 roku
w holenderskiej stoczni
Martenshoeekster
Scheepsbouw
w Hoogezand, wycofany
z eksploatacji
najprawdopodobniej
w roku 2011 (nośność 934 t,
GT 499, długość całkowita
57,89 m, szerokość 8,89 m).

Kormoran (IMO 6602599)
pochodzi z tej samej stoczni,
co *Hannelore* - Flensburger
Schiffswerft, zbudowany
został w roku 1965 (nośność
743 t, GT 658, 55 m długości
całkowitej). Wycofany
z eksploatacji w roku 2011.



Fot. Piotr B. Stareńczak