www.naszemorze.com.pl

nasze MORZE maritime magazine

Nr 8 (44) Rok IV
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 Miluszewska
tel. (58) 307 15 54
ilona.miluszewska@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji
Czesław Romanowski
tel. (58) 307 16 35
czeslaw.romanowski@naszemorze.com.pl

Publicyści:
Tomasz Falba, tel. (58) 307 16 35
tomasz.falba@naszemorze.com.pl

Piotr B. Stareńczak, tel. (58) 307 16 35
piotr.starenczak@naszemorze.com.pl

Sekretariat:
tel. (58) 307 17 90
fax (58) 307 12 56
sekretariat@naszemorze.com.pl

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

Nr rachunku bankowego:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

**Prenumerata i sprzedaż
numerów archiwalnych:**
Tel. (58) 307 15 54

**Zamówienia na prenumeratę
krajową przyjmują**:
Poczta Polska,
Ruch SA, Kolporter SA

Oprac. graficzne i DTP:
Sławomir Włodarczyk

Autorzy:
Hubert Bierndgarski,
Monika Jankiewicz - Brzostowska,
Liliana Giełdon, Jerzy Drzemczewski,
Krzysztof Kubiak, Marian Lenz,
Andrzej Perepeczko,
Piotr Radwański,
Tomasz Rozwadowski,
Marek Twardowski, Leo Walotek-Scheidegger, Adam Woźniczka.

Współpraca:
Marek Kański - multimedia

Druk:
Drukarnia SPARTAN sp. z o.o.
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

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

Nakład 3100 egz.

Słońce nad Gdynią

Ostatniego dnia czerwca i w początkach lipca ogólnopolskie media znów zainteresowały się morzem. Tym razem najwięcej mówiło się o gazowcach i żaglowcach. Co połączyło te dwa zupełnie różne rodzaje statków? Gdynia.

Najpierw, na zwołanej ostatniego dnia czerwca konferencji prasowej w Warszawie poinformowano o utworzeniu spółki Polskie Stocznie, która w imieniu właściciela reprezentowanego poprzez katarski bank inwestycyjny QInvest, zarządzać będzie stoczniami w Gdyni i Szczecinie. O samym udziałowcu nadal niewiele wiadomo. Ujawniono tylko, że centrala spółki mieścić się będzie w Warszawie, zaś w Gdyni mają być budowane olbrzymie gazowce typu Q-max, co niektóre tytuły prasowe natychmiast skojarzyły z planowanym w 2014 roku uruchomieniem terminalu LNG w Świnoujściu, przez który miałby ruszyć import skroplonego gazu ziemnego z Kataru.

Budowa największych gazowców LNG w gdyńskim oddziale spółki Stocznie Polskie to na razie pobożne życzenia, ale to także temat żywo poruszający wyobraźnię. Przyznaję, że nam jakoś wciąż jej nie starcza (szczegóły w artykule „Polskie gazowce?" na str. 79).

Mnie osobiście to, co usłyszeliśmy w Warszawie nie kojarzy się dobrze. W latach 1999 – 2000 były już w Stoczni Gdynia plany budowy statku LNG w koprodukcji z fińskim koncernem Kvaerner Masa Yards, który w owym czasie chciał wejść na rynek dużych zbiornikowców LNG. Z tamtych planów nic nie wyszło i Stocznia Gdynia nigdy takiego statku nie zbudowała. W stoczni w Turku powstało kilka jednostek, jednak ostatecznie wycofano się z tego pomysłu. Kontrolę nad grupą Kvaerner przejął norweski Aker, który kontynuował taką produkcję we francuskiej stoczni Chantiers de l'Atlantique. W 2007 trafiła ona w ręce koreańskiego koncernu STX i także wycofała się z budowy takiego tonażu. Dziś specjalizują się w nim stocznie południowokoreańskie, a te europejskie, jak dotąd, nie „tykały" tego tematu. Najwyraźniej, nowy właściciel stoczni, kimkolwiek jest, nie boi się marzeń.

Powołanie spółki Stocznie Polskie z centralą w Warszawie, która kierowałaby stoczniami w Gdyni i w Szczecinie dziwnie przypomina mi znane pomysły Arkadiusza Krężela, który niegdyś, jako prezes Agencji Rozwoju Przemysłu też chciał konsolidować przemysł stoczniowy i zarządzać nim z Warszawy. Wiara, że globalny rynek okrętowy lepiej widać z Warszawy niż z Gdańska, czy z Gdyni jest wciąż bardzo żywotna.

Na szczęście z Gdynią kojarzą się nie tylko gazowce. Z pewnością nie myślałem o nich przez 4 dni lipca, gdy wśród tysięcy (a może nawet miliona) miłośników morza oglądałem najpiękniejsze żaglowce świata (czyt. na str. 9). Gdy 5 lipca na Paradę The Tall Ships' Races 2009 wypływał *Dar Pomorza*, mimo swoich stu lat podążał dziarsko (dzięki pomocy trzech holowników), za *Darem Młodzieży*. Zgromadzone na Skwerze Kościuszki tysiące ludzi biły mu brawo, a przepływające potem przed nim piękne żaglowce oddawały stulatkowi należne honory. Od rana nad Gdynią wisiały chmury, jednak na czas parady zaświeciło słońce. Pomyślałem wtedy, że w końcu zaświeci też nad stoczniami.

Obserwując paradę z pokładu *Daru Pomorza* starałem się też nie myśleć o trwającym właśnie sporze pomiędzy państwową Akademią Morską w Gdyni, a Ministrem Skarbu Państwa o prawa do *Daru Młodzieży* (czyt. na str. 19). Byłem wzruszony i poruszony ludzką spontanicznością. Takie chwile zostają w pamięci na zawsze.

Grzegorz.Landowski@naszemorze.com.pl

nasze MORZE
maritime magazine

OD REDAKTORA

Wstęp str. 3

MORZE LISTÓW

Opinie Czytelników str. 5

WYDARZENIA

Stocznie na rozstajach str. 8
Fachowców i stoczni żal str. 10
Wielka żeglarska feta str. 13
Pod żaglami!!! str. 19
Twierdza na próbę str. 21

ROZMOWY MORZA

Co tam jest na górze? str. 24

Wielka żeglarska feta

Zwieńczeniem i najbardziej widowiskową częścią zlotu była bez wątpienia wielka parada żaglowców. W niedzielę od rana jednostki opuszczały Basen Prezydenta i ustawiały się na redzie Gdyni. Z minuty na minutę tłum sunący w stronę Skweru Kościuszki był coraz większy. Ludzie zajmowali najlepsze miejsca, oblężony był falochron, skwer, plaża. Pierwszy wypłynął *Sedov*, ostatni, pełniący rolę trybuny honorowej, *Dar Pomorza*.

Chorzy na Odrę

Kiedy Marek Słaby z Polskiej Fundacji Morskiej ze Świnoujścia, organizacji zajmującej się zachowywaniem pamięci o dziejach polskiego żeglarstwa, usłyszał jak z przejęciem opowiadam o rejsie rzekami delty Wisły, z miejsca wypalił: - Co tam Wisła. Zapraszam na Odrę! Tam to dopiero zobaczysz...

WODNE SZLAKI

Chorzy na Odrę str. 27

MORZE PODRÓŻY

Prom do św. Mikołaja str. 31
Pływanie po szwajcarsku str. 35

MORSKIE PROCESY

Woda w ładowni str. 38

MORZE HISTORII

Intryga bez mydła! str. 42

MORSKIE PASJE

Życie na medal str. 48

WSPOMNIENIE „MORZA"

Stocznia, która porywa ogromem str. 50

MORSKIE SKARBY

Pancernik pod książki str. 52

POCZTÓWKA Z MORZA

Dzieje CANT Z-506B str. 53

ARCHIWUM MORZA

Co się wydarzyło w polskiej gospodarce morskiej str. 60

MORZE TAJEMNIC

Miasto z morza i mitów str. 62

MORZE OPOWIADAŃ

ŚRUBA str. 66

MORZE KSIĄŻEK

Odkrywanie historii str. 71

MORZE FILMÓW

Stary aktor i bezlitosny ocean str. 72

MORZE PRAWA

Rodzaje sankcji na przykładzie orzeczeń izb morskich (1) str. 74

MORZE WAKACJI

Statki miłości str. 76

MORZE GOSPODARKI

Trzeci gazowy str. 81

Woda w ładowni

Jeszcze przed wejściem do Casablanki, kpt. Janicki otrzymuje od armatora telegram z propozycją przyjęcia w Maroku ładunku 408 ton mrożonej pulpy pomarańczowej z przeznaczeniem do Flushing. Taki ładunek może być przewożony tylko w rufowej, chłodzonej, III ładowni. Jednak załadowanie wyłącznie tej ładowni, przy pustych pozostałych, spowoduje znaczne przegłębienie statku na rufę.

Zdjęcie na okładce:
Rami Ungar w Stoczni Gdynia.
Fot. Piotr B. Stareńczak

LISTY

Zatonięcie *Kudowy* - polemika

Szanowny Panie Redaktorze

Przeczytałem artykuł Pana Jerzego Bitnera „Reakcja łańcuchowa" i jestem zdumiony tym co tu zobaczyłem. (…)

Zanim przejdę do szczegółów chce powiedzieć, że byłem głównym sztauerem w PLO w Zakładzie Azjatyckim (1970-75), ekspertem PIHZ, a w czasie rozprawy byłem głównym nawigatorem Chipolbroku. Zostałem powołany przez sędziego E. Jabłońskiego na eksperta w zakresie sztauerki drobnicy i kontenerów (strona orzeczenia 47), razem z dr. R. Wesołowskim z WSM, odnośnie stateczności tego statku.

Muszę stwierdzić, że osobiście przepytywałem dwóch uratowanych marynarzy w obecności sędziego Jabłońskiego. Ci marynarze pełnili dozór w II ładowni i dokładnie zdali relację z jej załadunku. Na tej podstawie przedstawiłem Izbie Morskiej moją ekspertyzę o sztauerze i mocowaniu ładunków i kontenerów - zwłaszcza na pokrywach I ładowni. Dlatego to, co zobaczyłem na rysunkach w tym artykule, całkowicie odbiega od prawdy. Statki te cechowała mała stateczność i dlatego należało ją poprawiać poprzez załadowanie cięższych ładunków na dno, a lżejszych na międzypokłady. Tak samo źle zinterpretowano zalewanie nadbudówki (co przedstawia rysunek). Statek tonął równomiernie, więc woda wlewała się równie szybko do ładowni, jak i do nadbudówki. To nie była żadna reakcja łańcuchowa.

Tak samo źle narysowano rozmieszczenie ładunku. Nie wiem, gdzie autor znalazł taką interpretację. Gdyby palety były zabezpieczone od strony burty prętami, to by się nie przesunęły. Okazało się (jak zeznali pełniący dozór marynarze), że ładunek palet w ładowni był zasztauowany około 60 cm od burty i nie był niczym zabezpieczony od burt. Czyli między ładunkiem palet, a burtą była wolna przestrzeń pozwalająca na swobodne przemieszczenie się ładunku w razie przechyłu. Palety były sztauowane w 3 warstwach, (nie w 2, jak wykazuje to J. Bitner). To samo dotyczy międzypokładu. Z tym, że na międzypokładzie nie było węzłówek i palety były szumowane do burty, a w dolnej ładowni (przy dnie ładowni) były węzłówki (wystające około 60 cm), które nie pozwalały na dopchnięcie palet do burty. To wolne miejsce powinno być albo wypełnione, albo ładunek powinien być rozsztajfowany. Palety nie były przekładane drewnem sztauerskim i dlatego łatwo się przesuwały po obudowie plastikowej. W środek pomiędzy palety załadowano około 371 ton prętów stalowych (w połowie zgiętych, które rozpierały nie zamocowane palety. Dopóki statek stał przy kei, to nic się nie działo, ale gdy zaczął płynąć i zaczął się ruch na fali i wibracja, palety się przesunęły, bo działała na nie siła 371 ton stali. To spowodowało pierwszy przechył do około 20 stopni na prawą burtę.

Na pokrywach pierwszej ładowni załadowano 4 kontenery 20 stopowe z kafelkami po ponad 22 tony każdy. Załadowano je w poprzek pokrywy lukowej (a nie tak jak sobie wyobraża J. Bitner). Przy pierwszej ładowni nie było miejsca na pokładzie na kontenery. Tak załadowane (tzn. wzdłuż) mogły być jedynie przy III ładowni. Kontenery zamocowano starymi linami i to do pokrywy lukowej, a nie do pokładu. Nawet nie były zabezpieczone jak sztuki ciężkie. Po przesunięciu się palet i stali w II ładowni, nastąpił przechył do około 19 stopni. Po krótkim czasie (po kilku uderzeniach fal – kilkunastu sekundach) wysypały się z kontenerów na falszburtę kafelki powiększając już istniejący przechyl do około 40-45 stopni. I wówczas woda wlewała się równo do ładowni przez nieszczelne pokrywy, odpowietrzniki i otwory oraz drzwi do nadbudówki. Po pierwszym przechyle woda pojawiła się na pokładzie nadbudówki, ale nie w maszynowni jak sugeruje rysunek.

Izba Morska ustaliła, że: „Przyczyną zatonięcia MS *Kudowa Zdrój* w czasie, miejscu i okolicznościach ustalonych w pkt. I było: Zalanie wnętrza statku połączone z nagłym przechyłem przy czym:

1 - nagły przechył na prawą burtę z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością spowodowany został przesunięciem się nie zamocowanego ładunku w ładowniach i źle zamocowanych, niezgodnie z dobrą praktyka morską, kontenerów na pokrywach ładowni,

2 - woda wtargnęła do nadbudówki poprzez drzwi na pokładzie głównym i prawdopodobnie przez inne nie zamknięte, względnie nieszczelne otwory w nadbudówce, a także do ładowni prawdopodobnie przez nie zamknięte otwory wentylacyjne, otwarte zejściówki i nieszczelne pokrywy, powodując dalsze powiększenie się przechyłu do 90 stopni oraz równoczesny wzrost zanurzenia aż do zatonięcia." (…)

Natomiast jest nieprawdą stwierdzenie autora, że przepisy „obchodzono" określając nadliczbowe kontenery jako tzw. sztuki ciężkie. Kontener nie załadowany w gniazdach i nie zamocowany, jest jak sztuka ciężka. I mocuje się jak skrzynie o takich samych wymiarach. Widocznie J. Bitner jest zbyt młody i nie pamięta początków konteneryzacji. A ja ją wprowadzałem w PLO w latach 70. Dziś już takich statków nie ma. Ale nie raz masowce też tak je przewożą. I to jest dobra praktyka.

Również nie zgadzam się z opinią że „armator *Kudowy* popełnił wówczas wiele zaniedbań, które niewątpliwie przyczyniły się do wypadku. W zakresie załadunku i mocowania armator nie ma nic. Za to odpowiada przede wszystkim kapitan i I oficer. Armator jest ubezpieczony od błędów kapitana. Dlatego kapitan jest wyszczególniony jako strona odpowiedzialna.

(…)

Z poważaniem
Mirosław Proskurnicki - kpt.ż.w.

Od autora:

Wbrew temu, co sugeruje Pan kpt. Proskurnicki, opis zatonięcia m/s *Kudowa Zdrój* przygotowałem właśnie na podstawie orzeczenia Izby Morskiej w Gdyni (WMG 20/83), bardzo dokładnie to orzeczenie analizując. Daleki jestem od jakichkolwiek wyobrażeń, konfabulacji, fantazjowania, kreowania sensacji, co zarzuca mi autor listu. Wypadki, w których śmierć ponoszą marynarze, nie powinny być pożywką dla takiego taniego dziennikarstwa. Moje artykuły mają być jedynie przystępną relacją tych tragicznych zdarzeń.

Pisząc o reakcji łańcuchowej miałem na myśli stopniowe przemieszczanie się ładunku na prawą burtę, poluzowanie zamocowań kontenerów, zgniatanie palet, występujące pod wpływem znacznych przyspieszeń pionowych i poprzecznych poziomych i chwilowych zmian ciężarów. Wystąpienie stałego przechyłu statku na prawą burtę nastąpiło w wyniku momentu przechylającego wynoszącego około 384 Tm. Wówczas przesunął się ładunek na paletach w dwóch pozostałych ładowniach oraz drobnica na pokładzie, co zwiększyło moment przechylający do około 574 Tm. To zdanie jest niemal dosłownie zaczerpnięte właśnie z cytowanego orzeczenia Izby Morskiej.

Dlatego nazwałem to reakcją łańcuchową i nie pojmuję, cóż takiego nagannego widzi w tym autor listu.

Nie sugerowałem również, jak twierdzi kpt. Proskurnicki, że statek zatonął wyłącznie na skutek zalania nadbudówki. W moim tekście

LISTY

znajduje się zdanie: *„Jednocześnie doszło do bardzo szybkiego zalewania nadbudówki przez niezamknięte drzwi, bulaje, otwory wentylacyjne. W wyniku zalewania wodą w s z y s t k i c h przedziałów statek szybko utracił pływalność”.* Mowa więc o wszystkich przedziałach, a nie tylko o nadbudówce.

Rysunki umieszczone w mojej publikacji mają charakter poglądowy i uproszczony – ich celem jest zobrazowanie istoty wypadku. „*Nasze* MORZE” jest czasopismem fachowym, ale nie przeznaczonym wyłącznie dla kapitanów, lecz także dla Czytelników interesujących się zagadnieniami żeglugi morskiej. Mimo to trudno oprzeć się wrażeniu, że autor listu albo zapomniał o niektórych kwestiach, albo niezbyt uważnie przeczytał mój artykuł.

Nie jest prawdą to, co pisze kpt. Proskurnicki: *„Na pokrywach pierwszej ładowni załadowano 4 kontenery 20 stopowe z kafelkami po ponad 22 ton każdy. Załadowano je w poprzek pokrywy lukowej (a nie tak jak sobie wyobraża J.Bitner).Przy pierwszej ładowni nie było miejsca na pokładzie na kontenery. Tak załadowane (tzn. wzdłuż) mogły być jedynie przy III ładowni.* Ja niczego sobie nie wyobrażam, Panie Kapitanie! W odpowiedzi cytuję dosłownie fragment orzeczenia Izby Morskiej: *„Na pokrywach ładowni ustawione w z d ł u ż n i e 4 kontenery na krawędziakach (…) wystawały z przodu ładowni na około 70 cm”.* Nie jest też prawdą twierdzenie kpt. Proskurnickiego, że kontenery mogły być ustawione wzdłuż tylko przy III ładowni, skoro w orzeczeniu Izby napisano: *„Na pokładzie dwa kontenery z prawej burty w gniazdach*”, opisując rozmieszczenie ładunku przy II ładowni.

Kpt. Proskurnicki pisze: *„Palety były sztauowane w 3 warstwach, (nie w 2, jak wykazuje to J. Bitner)”.* W odpowiedzi cytat z orzeczenia: „W dolnej części palety ustawiano na wysokości dwóch warstw”. Trudno wreszcie zgodzić się ze stwierdzeniem autora listu: *„Po pierwszym przechyle woda pojawiła się na pokładzie nadbudówki, ale nie w maszynowni jak sugeruje rysunek*”. Rysunek nie sugeruje, że zalewanie wodą nadbudówki nastąpiło już przy pierwszym przechyle, ale przy przechyle 30 stopni. To wynika również z orzeczenia Izby Morskiej.

Kpt. Proskurnicki pisze też: *„jest nieprawdą stwierdzenie autora, że przepisy „obchodzono” określając nadliczbowe kontenery jako tzw. sztuki ciężkie. Kontener nie załadowany w gniazdach i nie zamocowany, jest jak sztuka ciężka. I mocuje się jak skrzynie o takich samych wymiarach. Widocznie J. Bitner jest zbyt młody i nie pamięta początków konteneryzacji. A ja ją wprowadzałem w PLO w latach 70.”.*

Nie chcę osobiście oceniać takiej wypowiedzi, pozostając z szacunkiem dla wieku i dorobku zawodowego Pana kpt. Proskurnickiego, ale muszę powołać się na stwierdzenia Izby Morskiej. Otóż napisano w nim. m.in.: *„m/s Kudowa Zdrój był przystosowany tylko do przewozu 6 kontenerów na pokładzie (…). Traktowanie przez Armatora kontenerów jako sztuk ciężkich nie może być rozwiązaniem nawet tymczasowym (…) Armator tolerując swoiste współzawodnictwo w liczbie przewożonych kontenerów na pokładach tego typu statków, zaniechał dostarczenia na nie w tym czasie potrzebnych informacji o stateczności*”. Skoro Pan Kapitan Proskurnicki tak wnikliwie powołuje się na orzeczenie Izby Morskiej, przed którą notabene występował jako biegły, to czyż zapomniał o tych stwierdzeniach składu orzekającego?

Stosowana wówczas przez PLO (i jak rozumiem, również przez Pana Kapitana Proskurnickiego) praktyka „konteneryzacji” została jednoznacznie negatywnie oceniona przez Izbę Morską. Skutki tych praktyk znamy.

Kpt. Proskurnicki napisał również: *„nie zgadzam się z opinią, że armator Kudowy popełnił wówczas wiele zaniedbań, które niewątpliwie przyczyniły się do wypadku. W zakresie załadunku i mocowania armator nie ma nic. Za to odpowiada przede wszystkim Kapitan i I oficer. Armator jest ubezpieczony od błędów kapitana*”. W świetle tego, co napisano w orzeczeniu Izby Morskiej, nie sposób zgodzić się z takimi stwierdzeniami. W latach 1971-1981 zanotowano 10 stałych przechyłów statków z tej serii. Tylko dzięki szczęśliwym zbiegom okoliczności nie doszło do tragedii. Dwa lata po wypadku *Kudowy* zatonął m/s *Busko Zdrój*. Armator jest ubezpieczony od błędów kapitana, jak twierdzi kpt. Proskurnicki. To prawda. Czy jednak jest ubezpieczony również od odpowiedzialności moralnej za śmierć swoich pracowników, marynarzy? Czy armator, wiedząc o powtarzających się wypadkach stałych przechyłów, uczynił wszystko, aby nie dopuścić do tragicznego wypadku?

Fot. ze zbiorów Bohdana Hurysa

Chciałbym jeszcze dodać, iż każdy ma prawo nie zgadzać się z opiniami zawartymi w moich artykułach i z nimi polemizować. Trudno jednak dyskutować o faktach, zwłaszcza jeżeli są one postrzegane przez kogoś wybiórczo i tendencyjnie, a ponadto wypaczane i przekłamywane.

Jerzy Bitner

Reforma potrzebna od zaraz!

Szanowna Redakcjo!

Jestem wstrząśnięty tekstem Piotra Radwańskiego „Postępowanie przed izbami morskimi” („*Nasze* MORZE” nr 6/2009). Otóż jakbyśmy cofnęli się w czasie, jakby nie było wydarzeń późniejszych i jakby quasi-sądowość izb morskich była czymś naturalnym i zdolnym do prawidłowej oceny wypadków eksploatacyjnych na morzu. Nic bardziej błędnego: istotnie tak to jest zapisane, ale kłóci się z mało znaną wiedzą eksploatacyjną i prawną też (z zasadami eksploatacji systemu prawnego).

Organy dochodzeniowe z założenia nie powinny pełnić roli ekspertów i sądów. Zrozumiano to już w innych dziedzinach gospodarki. Także tych wymagających obostrzeń z racji rozmiarów skutków ewentualnych awarii, jak kolejnictwo. Takie łączenie powoduje, że bardzo łatwo jest manipulować sprawą jednocześnie pozorując tworzenie dowodów, które są z założenia fałszywe. Często krzywdzi się ludzi, przede wszystkim nieżyjących.

Nawet w sądach ogólnych fałszywe dowody są tworzone przez biegłych o niedostatecznych kwalifikacjach, których zatrudniają sądy ogólne nie umiejąc tego robić. Bez żenady się do tego przyznają! Biegły jednak zwykłego sądu NIE MOŻE z założenia ferować wyroków. Co oczywiście nie prze-

LISTY

szkadza wykonywać na nich nacisków, aby takie wyroki projektowali, bo sąd się nie bardzo orientuje.

Wśród biegłych chodzi plotka, że tych, co nie piszą gotowych wyroków sąd nie bierze do następnych spraw. Tu bezprawie jest oczywiste, ale w izbach morskich dokonano szatańskiego połączenia ekspertów eksploatacji z sędziami. Uniemożliwia to skupienie się ekspertów na ustaleniu przyczyn wypadków, ale umożliwia im manipulowanie sytuacją! Świadome bądź nie.

Fakt. Orzeczenia izb morskich nie wiążą sądów powszechnych, ale konia z rzędem temu, kto widział sąd powszechny uginający się pod autorytetem takiego gremium. Byłem świadkiem takiego wydarzenia jako obserwator towarzystwa eksploatacyjnego. Wspominam to z zażenowaniem.

Definitywnie stwierdzić trzeba: zespół dochodzeniowy to jedno, a sąd to drugie. Eksperci mają ustalić przebieg wypadku i nie wolno im ustalać winnych. Ustalenie winnych jest zadaniem albo bezpośrednich przełożonych, albo sądów opierających się na ekspertyzach, w tym pozyskanych ze środowisk niezależnych (nie morskich). Sąd musi wiedzieć, że inżynieria eksploatacyjna dotyczy wszystkich dziedzin. Twierdzenia więc, że nie dotyczy akurat żeglugi są nieuprawnione. Trzeba ją po prostu zastosować w środowisku eksploatacji (morskim), a wtedy można analizować wypadki w sposób kompetentny. Umożliwiłoby to udział także osób niezależnych, ekspertów eksploatacji.

Uświadomionej wiedzy eksploatacyjnej praktycznie w Polsce nie ma. Zaledwie jest implikowana w postaci przepisów unijnych i innych międzynarodowych. Jest to przyczyną manipulacyjnego kierowania wieloma procesami, a także bardzo częstego atakowania właśnie tych, którzy do powiedzenia mają wiele. Wielu ludzi na stanowiskach kwestionuje nawet jej istnienie, krzywdząc innych.

Dlatego więc jak najszybciej należy zreformować dziedzinę obecnie będącą we władaniu izb morskich, a nie opisywać sześćdziesięcioletnią bzdurę jak gdyby nigdy nic.

Gdyby ktoś chciał twierdzić, że nic nie rozumiem ze spraw morskich, mogę rzec tylko: m.in. dzięki znajomości morza i jego spraw stałem się ekspertem eksploatacji. Oznacza to właśnie zrozumienie tego, co napisane poniżej. Ekspert też musi wiedzieć, gdzie kończy się jego wiedza. Moja nie kończy się 2 km od wybrzeża morskiego, podobnie jak wiedza niejednego eksperta morskiego jest przydatna na śródlądziu. Inżynierowie eksploatacji łatwo się też adaptują do nowych dziedzin i porozumiewają między sobą. I to trzeba propagować.

Dobrym pendant do tego tekstu jest „Reakcja łańcuchowa" Jerzego Bitnera („*Nasze* MORZE" nr 6/2009 red.), na temat zatonięcia *Kudowy Zdroju*. Orzeczenie izby morskiej nie zawierało nic, co by zapobiegło podobnej katastrofie *Sopotu* za trzy lata. Nie napiętnowało sposobu zamawiania statku w stoczni, gdzie dla drobnicowca zastosowano konstrukcję „dobrą dla masowca". Specyfikacja istotnych warunków zamówienia i stosowanie zasad eksploatacji (obsługiwania operacyjnego i pozaoperacyjnego) to podstawowe atuty dobrego eksploatatora. O uwarunkowaniach politycznych milczy artykuł, za to twierdzi, że i dziś wielu jest mało odważnych. Ano tak jest: w eksploatacji potrzebna jest prawda, odwaga oraz etyka. Nie wiadomo kto odpowiedział za rabunkową eksploatację tej serii przy pełnej świadomości, że jest to groźne (liczne przechyły). Jako żywo przypomina to zabawę w eksploatację promu *Jan Heweliusz*, tylko tutaj izba nie wypowiedziała się na temat winy zmarłego kapitana. Szkice od dziobu i od rufy są niepotrzebnym powtórzeniem.

Artykuł ten pokazuje jak to izby morskie (a także wiele innych instytucji, w tym czasów przemocy) pozoruje proces prawny, który gdzieś się rozpływa nie dotykając istoty sprawy. Tak, są i tacy dzisiaj, którzy twierdzą, że najważniejsze są układy, ale chyba nie po to doszliśmy wreszcie do demokracji, aby dalej nie zauważać manipulacji prawnych, w tym eksploatacyjnych.

A dziennikarze piszą brednie nie tylko w takich sprawach. Ci „co się naczytali literatury marynistycznej" nie zawsze muszą nie mieć racji. Więc twierdzę: w sprawie *Kudowy* po prostu pisano tak, aby nieefektywny system nie musiał podejmować kroków radykalnych: zakazać eksploatacji, albo przynajmniej eksploatować je z zachowaniem wszelkich zasad, w tym z uwzględnieniem wad tych statków. Możliwe też były innowacje polegające na zastosowaniu prostych urządzeń do unieruchamiania ładunku.

Teoria eksploatacji rozwinęła się w krajach wschodnich Europy m.in. dlatego, że miano tu do czynienia ze złą eksploatacją. Niestety, jest ona nadal mało znana i musi być implementowana przez przepisy unijne. Co skutecznie znów jest obchodzone przez raje podatkowe i tanie bandery.

Z poważaniem
(-) inż. Rafał Wodzicki,
ekspert eksploatacji, redaktor

Eksploatacja jest najczęściej podejmowanym działaniem człowieka..., co powoduje że większość ludzi nie rozumie, że wymaga ona najczęściej skomplikowanej wiedzy systemowej z różnych dziedzin, nie tylko technicznych.

Od autora:

Z uwagą przeczytałem Pański tekst, w którym odniósł się Pan do mojego artykułu o izbach morskich. Chciałbym na wstępie podkreślić, iż artykuły, które tworzę dla „*Naszego* MORZA" są opisem stanu prawnego oraz jego interpretacji. Nie mają one charakteru opiniotwórczego. Z rzadka zamieszczam swoje opinie na temat przedmiotowych kwestii, czasami tylko odnosząc się do tego, co powinno być zmienione lub poprawione. Tak też było w przypadku tekstu o izbach morskich, w którym zawarłem wyłącznie ich kompetencje i ustrój. Zakładam, iż Pan pisząc o IM ma do tego podstawy, jednakże ja nie czuję się jeszcze na siłach (ze względu na brak styczności oraz wiedzy na temat „otoczki" wokół działalności i orzeczeń IM), aby stworzyć tekst gloryfikujący lub krytykujący tą instytucję.

Jak Pan wie, izby morskie, tak jak sądy opierają się na opiniach biegłych, których tak jak sądy mogą powołać. Natomiast czy te opinie są tendencyjne czy nie, nie mnie oceniać. Sędziów IM „rekrutuje" się z Sądów Powszechnych (choć faktycznie wcześniej było inaczej) i ciężko mi naprawdę podejrzewać występowania nieprawidłowości w IM.

Być może prawdą jest, iż izby morskie należy zreformować. Nie mnie jednak to oceniać i to nie dlatego, ze unikam wyrażania opinii, itp. Po prostu na dzisiaj nie posiadam tak rozległej wiedzy i doświadczenia w kwestii działalności izb morskich.

Myślę, że rację ma Pan pisząc, że sędziowie IM powinni swoje orzeczenia opierać na opinii biegłych ekspertów eksploatacji, jednakże nie mogę stwierdzić, iż tak nie jest. Nie wątpię przy tym, iż teoria eksploatacji jest dziedziną ciekawą i niezbędną dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki morskiej.

Postaram się zapoznać bliżej z tym ważnym dla środowiska morskiego tematem i proszę mi wierzyć, że nie brak mi odwagi do opisywania kwestii, odnośnie których istnienia jestem pewien.

(…)

Pozdrawiam,
Piotr Radwański

Blisko, coraz dalej?

Fot. Czesław Romanowski

Komisarz Neelie Kroes i minister Aleksander Grad w Stoczni Gdańsk.

Stocznie na rozstajach

Dobra wiadomość: Komisja Europejska zatwierdziła program restrukturyzacyjny dla Stoczni Gdańsk. Zła: inwestor, który kupił majątek stoczni w Gdyni i Szczecinie ociąga się z zapłatą.

Powodem opóźnienia miałby być list napisany przez członków Stowarzyszenia Obrony Stoczni. Jego autorzy, akcjonariusze Stoczni Szczecińskiej-Porta Holding, poprzedniczki Stoczni Szczecińskiej Nowej, wzywają inwestora do odstąpienia od transakcji w Szczecinie.

Twierdzą, że SSN powstała bezprawnie na zagrabionym majątku Porty Holding.

Pieniądze, ponad 287 mln zł za zakład w Gdyni i ponad 94 mln zł za szczeciński, miały zostać przelane przez katarski fundusz Stichting Particulier Fonds Greenrights na konto zarządcy kompensacji stoczni w Szczecinie i Gdyni do 23 lipca. Tak się nie stało.

Minister skarbu Aleksander Grad sprawę listu nazwał sabotażem i ostateczną datę wpłaty przełożono na 17 sierpnia.

Spokój ministra, niepokój związkowców

Co się stanie, jeśli pieniądze nie wpłyną? O to m.in. pytali ministra Grada związkowcy z obu stoczni podczas spotkania, które odbyło się pod koniec lipca. Szef resortu skarbu zapewnił w imieniu inwestora, że stocznie wznowią produkcję we wrześniu.

„Z informacji tych (rządowych, na temat sytuacji prawnej stoczniowego majątku – red.) *wynika, że zarzuty Stowarzyszenia Obrony Stoczni i Przemysłu Okrętowego nie znajdują potwierdzenia w prawomocnie zakończonych przez organy wymiaru sprawiedliwości postępowaniach karnych i w procesie upadłości Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA"* - czytamy na sstronie internetowej Ministerstwa Skarbu Państwa.

Związkowcy nie czują się uspokojeni. Dariusz Adamski, przewodniczący Solidarności gdyńskiego zakładu powiedział nam, że nadal ma poważne wątpliwości

co do samego inwestora, jak również profesjonalizmu pracowników ministerstwa.

- Jak to możliwe, że wielomiesięczna procedura weryfikująca audyty finansowe i prawne, podpisane porozumienia, działanie określonych służb, są nic nie warte wobec listu jakiejś grupy osób? - pyta Adamski. - Solidarność Stoczni Szczecin już kilkakrotnie wcześniej zwracała się o jednoznaczne wyjaśnienie statusu formalno-prawnego stoczni. Takie postępowanie i przekładanie terminów nie wskazuje na profesjonalizm osób, które się sprawą zajmują. Sądzę, że i sam minister Grad, nie mający bezpośrednich relacji z nabywcą, został wprowadzony w błąd przez doradców. Sam z kolei wprowadza na minę premiera Tuska, który składał daleko idące deklaracje - łącznie z obietnicą szybkiego wznowienia produkcji.

Według Adamskiego, problem dotyczy nie tylko prawdziwych intencji inwestora, ale braku profesjonalnej grupy zarządzającej, która byłaby w stanie wygaszony piec martenowski, jak się wyraził, na nowo szybko rozpalić. Czyli w miarę sprawnie rozpocząć produkcję.

- Brak ofert pracy w ciągu najbliższych dwóch miesięcy spowoduje, że zagraniczny i krajowy rynek pracy wyssie najlepszych. I sprawnego, dobrego zespołu do konstruowania w przyszłości np. gazowców, się nie zbuduje - mówi związkowiec.

A co się stanie, jeśli pieniądze za stoczniowy majątek nie zostaną przelane?

- W wypadku braku wpłaty, minister podejmie próbę egzekucji tej kwoty. Alternatywny plan to syndyk i postępowanie upadłościowe - wyjaśnia Adamski.

Brak rozstrzygnięcia w sprawie stoczni w Gdyni i Szczecinie poważnie wiąże ręce znajdującej się obecnie w lepszej pozycji Stoczni Gdańsk.

- Potrzebujemy stu monterów - mówi Arkadiusz Aszyk, dyrektor Biura Restrukturyzacji Stoczni Gdańsk. - W Gdyni zwolniono w maju pięć tys. osób, w tym pewnie z pół tysiąca monterów. I nie możemy zatrudnić ani jednego, bo ci ludzie wolą poczekać do listopada, aż im się pieniądze wypłacane ze specjalnego funduszu skończą i aż sprawa z ich zakładem pracy się wyjaśni. Chcą tam wrócić.

Gdańsk powinien dać radę

Po wielu tygodniach niepewności Komisja Europejska zaakceptowała program restrukturyzacyjny Stoczni Gdańsk. - Nasza decyzja przewiduje stopniowe zamykanie pochylni. Jedna już jest nieczynna, druga zostanie zamknięta z końcem roku. Uzyskałam zapewnienie zarządu stoczni, że podejdzie biznesowo do tej sprawy, że zamierza jak najskuteczniej wykorzystywać środki i majątek, dokonywać nowych inwestycji, by osiągnąć wzrost produktywności - mówiła podczas wizyty w Stoczni Gdańskiej unijna komisarz do spraw konkurencji Neelie Kroes, zapowiadając, że będzie rekomendować Brukseli przyjęcie planu restrukturyzacyjnego stoczni. Słowa dotrzymała. Kilkanaście dni później, 22 lipca, z Komisji Europejskiej nadeszła wiadomość, że SG nie będzie musiała zwracać kilkuset milionów pomocy publicznej, a w zakładzie kontynuowana będzie produkcja. Sukces?

Według ministra skarbu Aleksandra Grada - jak najbardziej. Jeszcze podczas spotkania w Stoczni Gdańsk, mając gwarancję przychylności komisarz Kroes, powiedział: - Decyzja o przyjęciu programu restrukturyzacji otwiera nowe możliwości dla firmy, dla inwestowania. Zarząd stoczni będzie mógł negocjować z bankami, będzie wiarygodny. Tak jak nie zostawiliśmy pracowników samym sobie w Szczecinie i Gdyni, tak będzie i w Gdańsku. Pracownicy, którzy tracą teraz pracę, będą mieli osłonę i z czasem być może wrócą do zawodu.

W programie restrukturyzacji, uzgodnionym z Komisją Europejską przez właściciela zakładu, czyli spółkę ISD oraz Ministerstwo Skarbu Państwa, zapisano plany inwestycyjne stoczni na poziomie 600 mln zł. ISD zapowiedziała rozszerzenie działalności przedsiębiorstwa. Ma się opierać na trzech rodzajach produkcji - stoczniowej, budowie dużych konstrukcji stalowych oraz wież dla elektrowni wiatrowych. Właściciel stoczni ogłosił już przetarg na budowę fabryki wież wiatrowych w Gdańsku. Zdolności produkcyjne zakładu mają wynieść 175 wież rocznie. Nie wyklucza się, w przyszłości, podwojenia tej liczby.

Plan gwarantuje zatrudnienie na poziomie co najmniej 1,9 tys. osób. Obecnie w stoczni pracuje ponad 2,1 tys. ludzi. Zwolnionych ma być 250, natomiast 163 osoby mają otrzymać propozycje przekwalifikowania się, a jeśli z tego nie skorzystają, również pożegnają się z pracą. Redukcja zatrudnienia ma się rozpocząć w październiku i potrwać do końca czerwca 2010 roku. W pierwszej kolejności mają być zwolnione osoby z uprawnieniami do renty czy emerytury.

Daleki od ogłaszania sukcesu jest Karol Guzikiewicz, wiceprzewodniczący

Fot. Czesław Romanowski

Neelie Kroes i Karol Guzikiewicz przed spotkaniem ze związkowcami ze Stoczni Gdańsk.

stoczniowej Solidarności. - To raczej sukcesik. Wcześniejsze ustalenia były takie, że druga pochylnia ma być zamykana równolegle z inwestycjami. Najpierw inwestycje - potem zamykanie. A dla pracowników, dla których nie będzie pracy – program pomocowy. Zwalnia się kilkuset pracowników - starszych, schorowanych i oferuje im się zmianę kwalifikacji. W ich wieku! Mówi się o budowie elektrowni wiatrowych w momencie, kiedy nie ma jeszcze wybudowanych fabryk. Statków, które mają tu być budowane nie można nazwać statkami, to będą skorupy. To jakby ktoś budował samochody bez silnika.

Arkadiusz Aszyk jest jednak dobrej myśli. - Jeżeli chodzi o sam program restrukturyzacji, to nie jest on zagrożony. W najbliższych dniach wpłyną środki z pomocy publicznej, stocznia w tym momencie pozbędzie się wszystkich długów publiczno-prawnych i prawie wszystkich cywilno-prawnych. Zaczyna od zera. Ma środki na inwestycje, na rozwój nowych działalności.

Dyrektor Aszyk jest przekonany, że stocznia zdoła się utrzymać z limitu produkcji rocznej na poziomie 100 tys. CGT, który wyznaczyła KE.

- Stocznia Gdańsk poważnie się przebranżawia. Będziemy mieli fabrykę konstrukcji stalowych, wież wiatrowych, w ostatnich latach zaczęliśmy się specjalizować w produkcji jednostek typu offshore, specjalistycznych. To prawda, że nie wykończonych, ale każdy kolejny statek wykańczamy coraz bardziej. Docelowo być może budować będziemy całe, w pełni wyposażone jednostki. Ale to wymaga kilku lat - podkreśla Arkadiusz Aszyk.

Czesław Romanowski
Piotr B. Stareńczak

Fot. Piotr B. Stareńczak

Fachowców i stoczni żal

Z Rami Ungarem, armatorem, właścicielem Ray Car Carriers Ltd., głównym klientem Stoczni Gdynia w jej ostatnich latach, rozmawia Piotr B. Stareńczak

- Z jakimi doświadczeniami kończy pan realizację kontraktów na budowę swoich statków w Polsce?

- Przykro mi, ale jestem zmuszony powtórzyć jeszcze raz to, na co niejednokrotnie wskazywałem w wystąpieniach przy okazji uroczystości odbioru statków. Sprawa stoczni polskich pokazuje, że Polska nie doczekała się, jak dotąd, sprawnych rządów i mądrych polityków. Oni, do spółki z biurokratami z Unii Europejskiej, zniszczyli przemysł okrętowy w Polsce.

A może to ja jestem idiotą?... Może ja czegoś nie rozumiem?... Może rzeczywiście w Polsce nie powinno być dużego przemysłu okrętowego? Może kraj, który miał ogromny przemysł tekstylny przed wojną i później go w pełni nie odrodził, a ostatnio pozwolił na jego ostateczny upadek, powinien teraz zrezygnować również z przemysłu okrętowego…? Może należy postawić na tzw. branże *high-tech*, np. IT?

- Ale przecież przemysł okrętowy to nie tylko blachy, to również zaangażowanie technologii *high-tech*…

- Proszę spróbować wytłumaczyć to waszemu rządowi.

- A dlaczego pana zdaniem Europa nie powinna rezygnować z przemysłu stoczniowego?

- Czym jest żegluga i przemysł budowy morskich środków transportu? *Shipping* to integralna część międzynarodowego handlu. Czy chcecie, by Europa zrezygnowała z eksportu i importu? Czy chcecie, by przestała być znaczącym graczem na globalnym rynku handlowym i przemysłowym? Jest dzisiaj bardzo waż-

nym elementem światowego handlu i ma duże znaczenie w sferze przemysłu. Bez kluczowych branż - a takimi są *shipping* i przemysł okrętowy - Europa będzie jak człowiek z jedną nogą.

Dlaczego Chiny wkładają teraz miliardy dolarów w gospodarkę morską i budują stocznie? Dlaczego Japonia i Korea, które mają bardzo zaawansowane gospodarki, są jednocześnie, pospołu z Chinami, światowymi liderami w produkcji statków? Bo w krajach tych uważa się przemysł ciężki, w tym okrętowy, za ważny element całej gospodarki.

Niestety, w instytucjach Unii Europejskiej pracują niemal wyłącznie biurokraci i politycy, którzy nigdy nie zarabiali pieniędzy w „realnym świecie". Wszystko, co wiedzą, to jak posługiwać się urzędniczymi dietami, kontami na wydatki oraz jak przyznawać sobie coraz wyższe pensje i pozorować pracę, m.in. np. przez wymyślanie bezsensownych przepisów i „przyczepianie się" do stoczni.

Ważna jest niezależność. Europa, rezygnując z kluczowych przemysłów, w tym okrętowego, straci niezależność i będzie w przyszłości uzależniona np. od Dalekiego Wschodu.

- Ciężkie czasy nastały dla całej światowej gospodarki, a jedną z branż, które najbardziej odczuwają kryzys jest żegluga, w tym morskie przewozy samochodów. Jeden z Pana samochodowców stoi „na sznurku" w Gdyni. Przez wiele tygodni dwa mniejsze czekały na zatrudnienie na redzie gdyńskiego portu. Jak radzi sobie Ray Car Carriers?

- Mam 48 statków, z czego 18 jest uwiązanych „na sznurku". Jesteśmy jednak graczem długoterminowym. Nie można oczekiwać, że rynek będzie zawsze sprzyjający. Życie jest pełne kolorów. Czasem są jasne, innym razem bardzo ciemne.

Oceniam i doceniam swoich top managerów nie w łatwych czasach, tylko w takich, jakie przeżywamy obecnie. Dobry kapitan, to kapitan dający sobie radę w sztormie. Przy spokojnym morzu każdy jest „bohaterem". Jeżeli jesteś naprawdę dobry - musisz być dobry, gdy jest ciężko.

Przyjmuję kryzys jako rzecz zupełnie naturalną. Jestem wdzięczny Bogu za zdrowie. Jeżeli jestem zdrowy, poradzę sobie z problemami w biznesie. Tylko nieroztropnych ludzi taka sytuacja zastaje nieprzygotowanych. Będą cierpieć lub znikną z rynku. To prawo natury. Przetrwają najlepiej przygotowani.

Obecny kryzys jest głębszy i może się okazać dłuższy, niż można się było spodziewać po zwykłym dołku w cyklu koniunkturalnym. Jednak wierzę, że przetrwamy.

- Kiedy pana zdaniem skończy się kryzys?

- *Shipping* to branża bardzo zróżnicowana. Inaczej może być z tankowcami, a inaczej na rynku morskich przewozów samochodów. Moim zdaniem sektor, w którym działam - rynek samochodowców - będzie odczuwał kryzys jeszcze przez około 18 miesięcy, myślę więc, że nie potrwa dłużej niż do końca 2010 roku.

- Dlaczego zdecydował się pan na biznes żeglugowy?

- Lubię *shipping*, ponieważ to biznes prawdziwie międzynarodowy. Dzięki niemu spotykam ludzi z całego świata. Lubię to. A jak w niego wszedłem? Przez większość życia, od kiedy skończyłem 22 lata, jestem importerem samochodów (teraz mam 62 lata). Do Izraela importuję i dystrybuuję tam, głównie samochody produkcji Daihatsu, Kia i Fiat. Przez import samochodów wszedłem w biznes żeglugowy. Wybór sektora transportu morskiego był więc oczywisty.

- Dzisiaj jest pan armatorem jednej z większych na świecie flot samochodowców. Firmie pańskiej, Ray Car Carriers, udało się pozyskać jako czarterujących wiodących operatorów samochodowców, m.in. MOL (Mitsui OSK Lines) i NYK z Japonii, Hoegh, Wallenius Wilhelmsen Logistics, EUKOR. Kiedy to się zaczęło?

- W 1982 roku. Zaczynaliśmy oczywiście od statków używanych. W 1992 roku utworzona została Ray Shipping Group, która w 1992 roku rozpoczęła program budowy nowych statków. Pierwszy odebraliśmy w 1993 roku ze Stoczni Gdynia SA. Flotą zarządza technicznie i załogowo również moja firma - Stamco Ship Management Co Ltd. (SSM) z Pireusu. Zarząd komercyjny statków prowadzą czarterujący. Nasze pierwsze nowe statki pochodziły z Polski. Potem złożyliśmy zamówienia również w Chorwacji, Wietnamie i Korei Południowej.

- Proszę o porównanie statków ze Stoczni Gdynia i np. południowokoreańskich.

- Statki są w Polsce konstruowane i projektowane tak, jak to bywało dawniej, jak to powinno być. Są solidniejsze, mocniejsze, zawierają coś ekstra. Optymalizacja konstrukcji nie jest jednoznaczna z przesadnymi oszczędnościami.

I druga ważna sprawa. Ludzie pracujący tutaj wkładają w statki duszę i serce. Nie są maszynami. Projektanci żyją swoimi statkami. Interesują się osiągami statku wychodzącego ze stoczni. W Korei, Japonii czy Chinach ludzie nie pracują z sercem, a wyłącznie z użyciem umysłu i rąk. Są jak roboty. Nie stać ich na elastyczność. Jeżeli np. w Chinach projektant się pomyli i zaprojektuje szpigat na środku okna, to personel techniczny i robotnicy ślepo to wykonają nie zastanawiając się nad bezsensownością takiego rozwiązania. Tam nie ma improwizacji.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Rami Ungar (z prawej) z byłym prezesem Stoczni Gdynia SA Januszem Szlantą.

- Skoro twierdzi pan, że polskie statki są lepszej jakości i zawierają „coś więcej" ponad standardy, to może właśnie to stanowiło problem? Może przez to stocznie nie mogły wyjść na swoje w ostrej, rynkowej, międzynarodowej konkurencji?...

- Nie zgadzam się z takim podejściem. Może dawały więcej, ponad panujące na świecie standardy, ale jednocześnie dysponowały znacznie tańszą pracą. Polscy stoczniowcy zarabiali o wiele mniej. Managerowie i właściciel stoczni (państwo) nie potrafili wykorzystać tej przewagi dla obniżenia kosztów produkcji, ponieważ co zyskali na niższych płacach - tracili na innych polach.

Znam Stocznię Gdynię SA bardzo dobrze. Przez trzy lata usiłowałem ją kupić.

Fot. Piotr B. Stareńczak

- Spotkałem w Gdyni wielu fantastycznych ludzi – mówi Rami Ungar.

Skończyło się na tym, że na kilka lat stałem się jej mniejszościowym udziałowcem i jako taki, nie miałem wpływu na politykę firmy. Problemem Stoczni Gdynia SA i jak mi się wydaje innych dużych stoczni, było to, że należały do państwa. Top managerami byli tam ludzie z nadania rządowego czy partyjnego, często znajomi polityków z Warszawy, którzy nie znali przemysłu okrętowego i nie rozumieli jego specyfiki. Nie mieli też od rządu - właściciela - narzędzi do prawdziwej naprawy stoczni. Byli tylko „namiestnikami" wyznaczonymi do nadzorowania i doraźnego gaszenia kolejnych pożarów.

Po czasach Janusza Szanty, który też nie znał branży okrętowej, ale przynajmniej był bardzo inteligentnym biznesmenem, w gdyńskiej stoczni praktycznie nie było prezesa, który znałby się na rzeczy. Okrętowcami nie byli ani Ziółkowski, ani Lewandowski, ani Smoliński… Niestety, okres transformacji okazał się zabójczy dla stoczni. Przemysł, który wyrósł w okresie gospodarki sterowanej centralnie nie doczekał się odpowiednich managerów na nowe czasy.

Przypomnijmy sobie Mojżesza, jak prowadził naród wybrany z niewoli egipskiej do ziemi obiecanej. Zajęło mu to 40 lat. A nawet w tamtych czasach można było odbyć tę drogę w osiem miesięcy. Dlaczego zdecydował się na błądzenie po pustyni przez 40 lat? Bo musiał przeczekać, aż zmieni się całe pokolenie. Ci, którzy urodzili się niewolnikami w Egipcie, nie mogli umieć wykorzystać wolności w ziemi obiecanej. Trzeba było poczekać na nowe pokolenie.

Polska wyszła z komunizmu, ale niestety, nadal nie może sobie poradzić z wyprowadzeniem komunizmu z umysłów i odruchów wielu ludzi, czego najlepszym przykładem jest podejście do zarządzania stoczniami przez kolejne polskie rządy. Ci, którzy urodzili się ponad 40-60 lat temu, umrą jako mentalni „komuniści". Nie zmieni się ich. Trzeba czekać na zmianę pokolenia.

Kolejny problem, choć nie najpoważniejszy, to silna pozycja związków zawodowych.

I wreszcie, co łączy się z wcześniej wymienionymi, a głównie z jakością zarządzania stoczniami przez państwowego właściciela - przerosty w zatrudnieniu. Wystarczyłaby w ostatnich czasach połowa zatrudnionych. Druga połowa niczego nie robiła. I problem nie w pracowitości, a w złej organizacji.

- Pływa pan na swoich statkach?

- Nie, ale przed Bożym Narodzeniem i Nowym Rokiem staram się zawsze odwiedzić ich jak najwięcej, by spotkać się z załogami. Bywają lata, w których w ciągu 2-3 tygodni odwiedzam 15-20 statków.

- Po komfortowym wyposażeniu, po bardzo estetycznym wystroju wnętrz statków zamawianych przez pana firmę, zdecydowanie ponad przeciętną dzisiejszych standardów, widać, że dba pan o załogi…

- Przyznaję, że tak. Jak już mówiłem, doceniam ludzi pracujących z sercem i sam pracuję wkładając w to serce… Podobnie moi współpracownicy.

- Żałuje pan, że nie będzie budował więcej samochodowców w Polsce?

- Spotkałem tu wielu fantastycznych ludzi. Bardzo przyjemnie wspominam współpracę z fachowcami, którzy zajmowali się bezpośrednio budową statków - projektantami, konstruktorami, budowniczymi, niektórymi pracownikami biura handlowego, etc.

Wielka szkoda, że rządy doprowadziły do upadku tej i innych polskich stoczni. Nie wiem, czy bardziej winne były polskie rządy, czy Unia Europejska. Niezależnie od tego, kto się do tego bardziej przyczynił, to smutne, że kończy się epoka. Obawiam się, że obecny kryzys - tzn. zatrzymanie produkcji stoczni - jest śmiertelne. Produkcja - moim zdaniem - na dotychczasową skalę już nie wróci.

Oczywiście będą w Polsce działały małe i średnie prywatne firmy, budujące mniejsze, gotowe statki lub kadłuby, jak Stocznia Północna, czy Maritim Shipyard, ale epoka dużych firm i dużej produkcji stoczniowej, jak w Stoczni Gdynia, Stoczni Szczecińskiej Nowej, Stoczni Gdańskiej, niestety się skończyła.

Mogę jeszcze dodać, że polskie stocznie pozostawiły po sobie na morzach świata wiele dobrych wspomnień w postaci setek statków. To pływający ambasadorowie minionej świetności polskiego przemysłu okrętowego, zdolności polskich inżynierów, zaangażowania i ciężkiej pracy stoczniowców.

- Dziękuję za rozmowę.

- Dziękuję.

The Tall Ships' Races w Gdyni

Wielka żeglarska feta

Fot. Czesław Romanowski

Ceremonia otwarcia.

Sygnalista z Daru Pomorza podczas rozpoczęcia The Tall Ships' Races.

Fot. Czesław Romanowski

Zlot największych żaglowców świata The Tall Ships' Races w „mieście z morza i marzeń" okazał się sukcesem. Chociaż nie obyło się bez zgrzytów.

- Na który czekałem najbardziej? Na *Sedova* oczywiście - Michał Hoffman z Poznania był przy Basenie Prezydenta w Gdyni już przed ósmą rano, 2 lipca, pierwszego dnia zlotu. Nieco później dołączyła do niego żona, z którą oglądali pojawiające się kolejno jednostki.

- *Kaliakra* już tu stała, jak przyszliśmy. Z tych większych pierwszy pojawił się holenderski *Eeendracht* z bardzo sympatyczną załogą. Potem nasz *Kapitan Głowacki*. I następne: *Roald Amundsen*, *Sorlandet*, *von Humboldt*. Trochę szkoda, że ten ostatni wszedł na silniku, chciałoby się obejrzeć te jego zielone żagle. Ale mam nadzieję, że w czasie parady je rozwinie - mówił Hoffman. - A jak zobaczyłem w dali cztery maszty *Sedova*, to aż mnie coś w dołku ścisnęło i już na inne zwracałem mniejszą uwagę. To jest coś, to jest olbrzym! Byłem na nim w Szczecinie dwa lata temu, chciałem obejrzeć i teraz.

Tłok, kolejki, podziw

Od 2 do 5 lipca w Gdyni gościło 105 żaglowców. Dla wielbicieli żagli, ale i niezbyt zainteresowanych tematem turystów i mieszkańców Trójmiasta, była to niewątpliwa atrakcja.

Największe zainteresowanie, jak we wszystkich portach, do których przybija, wzbudzał *Sedov*, największy na świecie żaglowiec szkolny. Zwiedzających nie odstraszało nawet to, iż za wejście na jego pokład trzeba było zapłacić 10 złotych (a za przybicie pieczątki - 2,50 zł). Długi na grubo ponad sto metrów, z czarnymi burtami, wzbudzał niekłamany podziw. Mniej więcej tyle samo długości liczyła kolejka chętnych do jego zwiedzenia, można było w niej spędzić nawet godzinę.

- Ale warto było! - mówili zgodnie zwiedzający. - Mają tam muzeum, odznaczenia, puchary, stare fotografie - wyjaśniał jeden z nich. - Byłem już na kilku innych żaglowcach, ale ten to prawdziwa potęga! Chętnie bym wszedł jeszcze raz.

Niektórzy rezygnowali: - Nie ma mowy, nie będę stała w tym upale! - gło-

Fot. Czesław Romanowski

Najmłodszy polski żaglowiec Fryderyk Chopin.

Fot. Tomasz Falba

To była Parada!

Fot. Piotr B. Stareńczak

Christer Samuelsson, dyrektor The Tall Ships' Races na Bałtyku z ramienia Sail Training International przemawia podczas otwarcia gdyńskiego zlotu. Za nim prezydent Gdyni Wojciech Szczurek.

Fot. Czesław Romanowski

Gdyńskie święto żagli i masztów.

Fot. Czesław Romanowski

Młoda załoga Daru Młodzieży żegnała się z gdyńskim portem z wysokości masztów.

Fot. Czesław Romanowski

Wesoła załoga bułgarskiej Kaliakry żegna się z Gdynią.

Fot. Czesław Romanowski

Marzeniem było zdobyć pieczątki jak największej liczby żaglowców.

Pech *Pogorii*

Nieoczekiwanie szybko tegoroczne regaty zakończyły się dla *Pogorii*. Dwa dni po wypłynięciu z Gdyni, we wtorek 7 lipca, 10 mil od fińskiego wybrzeża, silny wiatr złamał wszystkie trzy maszty żaglowca. Działo się to przy wietrze o sile 30-35 węzłów, na ostrym kursie. Na pokładzie, łącznie z kapitanem, było 21 osób. Na szczęście nikt nie odniósł poważniejszych obrażeń. Najbardziej prawdopodobną przyczyną awarii jachtu było pęknięcie jednej z lin utrzymujących przedni maszt.

St. oficer Wiesław Tarełko: - Minęliśmy pierwszy punkt kontrolny regat, skierowaliśmy jednostkę na środek Zatoki Fińskiej. W pobliżu płynął siostrzany żaglowiec *Kaliakra*, szliśmy ostro, ok. 9-10 węzłów przy wietrze 6 st. w skali Beauforta. Na pokładzie służbę nawigacyjną pełniła wachta nr III. Byłem w pomieszczeniu nawigacyjnym, gdy nagle usłyszałem łomot na lewej burcie. Pierwsze subiektywne odczucie - wpadliśmy na skałę. Statek raptownie zatrzymał się. Była godzina 14.55. Okazało się, że to nie skała, a maszty. Złamał się fokmaszt poniżej górnej platformy i pociągnął za sobą kolejne - grotmaszt i bezanmaszt. Złamane części masztów spadły na lewą burtę jednostki i poza nią. Część takielunku zwisała poza burtę i była zanurzona w wodzie. Zarządziłem alarm i początkowo skierowałem całą załogę szkolną pod pokład, a potem z mesy na część dziobową. Uruchomiliśmy silnik. Stwierdzono obecność wszystkich członków załogi, ale trzy były lekko poszkodowane. Nie odnotowaliśmy uszkodzenia kadłuba, bulajów i pokładu, co mogłoby zagrażać utracie stateczności statku.

Fot. Czesław Romanowski

Wymiana masztów Pogorii w Gdańskiej Stoczni Remontowej ma potrwać miesiąc.

Pogoria wycofała się z regat. Jacht został doholowany do fińskiego portu Hanko, gdzie odcięto m.in. części zniszczonych masztów. Następnie, z częścią załogi i o własnych siłach, dopłynął do Gdańskiej Stoczni Remontowej, gdzie zostaną na nim wymienione zniszczone maszty. Remont ma potrwać miesiąc.

Cze
Współpraca:
Jerzy Uklejewski

Fot. Czesław Romanowski

Kaliakra podczas parady.

Zlot w liczbach

- W imprezie wzięło udział 105 żaglowców, w tym 21 największej klasy A. Jednostki przypłynęły z 17 krajów.
- Etap do Sankt Petersburga miał około 423 mile morskie.
- Udział w zlocie wzięło 3000 członków załóg, połowa z nich miała poniżej 25 roku życia.
- Była to 53 edycja The Tall Ships' Races.
- 112 metrów to długość całkowita największego żaglowca, który wziął udział w zlocie - *Sedova*. To czteromasztowy rosyjski bark ze 196 członkami załogi na pokładzie.
- 9,85 metrów - długość najmniejszej jednostki. Był nią polski slup *Butterfly* (klasa C) z 8 osobami na pokładzie.
- Najstarszy żaglowiec to 112-letni *Skibladner II* z Danii, a najmłodszy - zbudowana w tym roku polska *Endorfina*.

śno wyrażała swój sprzeciw starsza pani, którą rodzina chciała przekonać do wejścia na pokład *Sedova*.

Rosyjski żaglowiec w czasie pobytu w Gdyni przeżył, na szczęście niegroźny, ugaszony przez załogę, pożar.

- Przyczyną był balon z helem, od którego zapalił się jeden z masztów. Niestety, spłonął cały żagiel - wyjaśnia Jerzy Jałoszewski, dyrektor Gdyńskiego Sportu i Rekreacji. Miasto jako zadośćuczynienie dla Rosjan ufundowało nowy żagiel oraz zakupiło 440 drożdżówek.

Kolejki do innych jednostek były o wiele krótsze. Żaglowce można było zwiedzać za darmo, z wyjątkiem, co zaskoczyło chętnych do wejścia na pokład, norweskiej fregaty *Sorlandet* (a nie rosyjskiego *Mira*, jak napisaliśmy w poprzednim numerze „*Naszego* MORZA"). Część była niestety zamknięta dla zwiedzających. Decyzję o tym podejmowali kapitanowie żaglowców, a ich załogi z przepraszającym uśmiechem odprawiali niedoszłych zwiedzających. Na wszystkich jednostkach można było otrzymać pamiątkową pieczątkę.

- Zebrałem pieczątki z 22 żaglowców - powiedział nam 10-letni Marek Piegża z Mrągowa. A jego ojciec, zapytany o najładniejszy żaglowiec, stwierdził: - Trudno wybrać, każdy jest na swój sposób ciekawy, ma charakter. Najbardziej imponujące są oczywiście te dwa rosyjskie, ale mnie na przykład bardzo podobał się *Lord Nelson* czy *Kaliakra*. A i nasze *Dary* prezentują się przepięknie.

Kolejki ustawiały się także do punktu sprzedaży specjalnie wybitej na czas zlotu jednostki monetarnej - fregat. Przez tłum ludzi trzeba się było przedzierać nie tylko w okolicach Basenu Prezydenta, ale również we wszystkich pobliskich barach i restauracjach. Nie obyło się także bez korków na ulicach miasta oraz dojazdach do niego. Uciążliwego tłoku doświadczyli pasażerowie SKM, szczególnie w niedzielę, przed i po paradzie żaglowców.

Radich górą

Regaty The Tall Ships' Races 2009 wygrał, kolejny raz, norweski *Christian Radich*. Fregata zwyciężyła w obu etapach wyścigu: Gdynia – St. Petersburg (drugi był, także norweski, *Sorlandet*, trzeci szwedzki *Tre Kronor af Stockholm*) oraz Turku – Kłajpeda (na kolejnych miejscach *Statsraad Lehmkuhl* i *Sorlandet*).

Szczeciński *Dar Natury* był z kolei pierwszy na mecie drugiego etapu regat w klasie C, trzeci przypłynął *Gdańsk*. Najważniejszą nagrodę regat - Friendship Trophy - przyznawaną załodze, która w opinii kapitanów najbardziej przyczyniła się do budowania międzynarodowej przyjaźni i zrozumienia, otrzymała załoga polskiego jachtu *Sharki*, dowodzonego przez kapitan Magdę Makowską. Nagrody dla najbardziej oryginalnej ekipy podczas parady załóg w Kłajpedzie otrzymały trzy polskie jednostki: *Fryderyk Chopin*, *Hajduk* i *Dar Szczecina*.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Norweska fregata Christian Radich.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Holenderska Thalassa.

Fot. Czesław Romanowski

Wysokościowiec Sea Tower górował nad masztami żaglowców.

Fot. Czesław Romanowski

Alexander von Humboldt – zielone burty, zielone żagle.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Holenderski jacht Flying Dutchman (Latający Holender), za nim olbrzymi rosyjski Sedov.

Fot. Piotr B. Stareńczak

70-letnia duńska fregata Georg Stage. W tle niemal 90-letni rosyjski Sedov.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Najstarsza stalowa fregata – 80-letni norweski Sorlandet, po prawej fiński Albanus.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Stuletni Dar Pomorza pełnił podczas parady funkcję trybuny honorowej.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Stalowa trzymasztowa barkentyna Pogoria.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Nawet bez rozwiniętych wszystkich żagli Sedov wygląda imponująco.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Ponad stuletni szkuner gaflowy Grossherzogin Elisabeth pod pełnymi żaglami.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Szkolny żaglowiec bułgarskiej marynarki handlowej Kaliakra.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Część załogi brytyjskiego Lorda Nelsona stanowią osoby niepełnosprawne.

Chopin: turkusowy czy zielonkawo-seledynowy?

Piotr Muzolf z Gdańska na gdyński zlot żaglowców przyjechał nie tylko po to, bo podziwiać piękne jednostki, ale także, by odebrać nagrodę za prawidłową odpowiedź w konkursie zorganizowanym przez załogę naszego miesięcznika i żaglowca *Fryderyk Chopin*. Pytanie: jakiego koloru burty miała jednostka podczas regat Columbusa w 1992 roku, sprawiła naszym Czytelnikom olbrzymie trudności. Prawidłowa odpowiedź brzmiała: turkusowe i nie można jej było znaleźć w internecie.

- Faktycznie, w internecie nie ma tej informacji - mówi Muzolf. - Kilka nocy nie przespałem, aż wpadłem na pomysł i ośmieliłem się zadzwonić do kapitana Krzysztofa Baranowskiego. Odwiedzam jego stronę raz na jakiś czas i wiedziałem, że był w czasie tamtych regat kapitanem jednostki, więc na pewno będzie wiedział. Kolor „zielonkawo-seledynowy" to dosłowny cytat jego odpowiedzi. Gdy powiedziałem potem, że prawidłowa odpowiedź brzmi: turkusowy, był zdziwiony.

Muzolf, z zawodu handlowiec, deklaruje się jako wielki miłośnik morza. Jego starszy syn, Szymon właśnie ukończył turnus w szkółce żeglarskiej. - Ja sam zrobiłem patenty żeglarskie, ale nie żegluję, z braku czasu i praktyki. Od trzech lat jestem właścicielem drewnianego, ponad pięciometrowego jachciku, holenderki. Próbuję go remontować. Okazuje się, że ludzie, którzy chcą ratować stare jednostki, mają pod górę, nie tylko z powodów finansowych. Na Zachodzie są stowarzyszenia miłośników takich jednostek, które nagradzają ludzi, którzy je wyremontują. U nas do tego jeszcze daleko.

Fot. Czesław Romanowski

Piotr Muzolf z rodziną na pokładzie Fryderyka Chopina.

Nagrodę: worek żeglarski z ekwipunkiem załogi *Fryderyka Chopina* Piotr Muzolf otrzymał uroczyście na pokładzie żaglowca. Potem wraz z rodziną zwiedził szczecińską jednostkę.

- Te kilka dni w tłoku da się przeżyć - powiedział nam Grzegorz Marszałek z Gdyni. - To jest mój trzeci zlot, po poprzednim w Gdyni i dwa lata temu w Szczecinie, i według mnie, tłok był porównywalny. Jest po prostu niemożliwością, aby tę masę turystów przyjąć bez problemu. A przecież mamy jeszcze w tym samym czasie Openera. To i tak cud, że się wszystko na amen nie zatkało.

Według Krzysztofa Jamrozika, z-cy kapitana *Fryderyka Chopina*, który uczestniczył też w szczecińskiej imprezie dwa lata temu, w Gdyni ludzi było jakby... mniej.

- Może dlatego, że regaty były już tutaj pięć lat temu? A może, ponieważ w Szczecinie wszystkie jednostki stały blisko siebie, a tutaj są rozrzucone - większe stoją przy Basenie Prezydenta, mniejsze - w marinie - tłumaczył.

Nie wszyscy, z którymi rozmawialiśmy byli zachwyceni i tolerancyjni wobec organizatorów. - Przepuściliśmy trzy kolejki, bo nie dało się do nich szpilki włożyć! - mówiło zaraz po paradzie wzburzone małżeństwo z Gdańska. - Zostawiliśmy samochód w Orłowie, z powodu korków, a potem nie dało się wejść do pociągu. Ale sama parada była przepiękna!

- Jeśli chce się przetransportować naraz 2,5 mln turystów, trzeba liczyć się z utrudnieniami - odpowiadała Joanna Grajter, rzecznik gdyńskiego magistratu.

Wielkie widowisko

Zwieńczeniem i najbardziej widowiskową częścią zlotu była bez wątpienia wielka parada żaglowców. W niedzielę od rana jednostki opuszczały Basen Prezydenta i ustawiały się na redzie Gdyni.

Do zobaczenia w Szczecinie!

W 2013 roku Szczecin będzie organizatorem finału kolejnej edycji The Tall Ships' Races. Christer Samuelsson, dyrektor The Tall Ships' Races na Bałtyku z ramienia Sail Training International, powiedział nawiązując do roku 2007, że jest spokojny co do powodzenia imprezy za cztery lata: - Nie ma wielu miast, które dostarczyłoby nam około 2 milionów gości i tak wielkich wrażeń.

Umowa między Szczecinem a STI opiewa na 1400 tysięcy euro. Wiceprezydent Szczecina, Elżbieta Masojć mówi, że są to pieniądze, które miasto ma przekazywać na organizację regat.

- Rok 2007 udowodnił mieszkańcom, że potrafią zrobić coś ciekawego, niezwykłego. Do dzisiaj o finale regat w naszym mieście mówi się jako o fantastycznie przygotowanej imprezie i o niezwykłych przeżyciach. Myślę, że nie inaczej będzie w 2013 r.

Gwyn Brown z Sail Training International dodaje: - Oczywiście to bardzo wyczekiwane porozumienie ze Szczecinem pociąga za sobą jakieś pieniądze. Najważniejszą rzeczą jest jednak budowa morskiej przyszłości Szczecina, Polski i innych krajów. Do zobaczenia w Szczecinie.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Gdyński Basen Prezydenta.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Christian Radich w drodze na paradę mija Dar Pomorza.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Każdy chciał obejrzeć niezwykłą paradę.

Z minuty na minutę tłum sunący w stronę Skweru Kościuszki był coraz większy. Chętni do obejrzenia wielkiej parady żaglowców zajmowali najlepsze miejsca, oblężony był falochron, skwer, plaża.

Pierwszy wypłynął *Sedov*, ostatni, pełniący rolę trybuny honorowej, *Dar Pomorza*. Mimo, iż nie pod żaglami, dostarczył chyba najwięcej wzruszeń. Nasz piękny, obchodzący w tym roku 100-lecie wodowania, żaglowiec, został wyciągnięty na redę holownikami. Wiele jednostek żegnało się z nim sygnałem dźwiękowym. Odpowiadał tym samym.

W paradzie uczestniczyło 105 jednostek, uczestników zlotu oraz niezliczone inne jachty, pontony, kutry, motorówki. Obrazu dopełniały motolotnie i śmigłowce. To był przepiękny widok. Ci jednak, którzy wiedzieli jak paradę planowano, jak miała wyglądać - czuli niedosyt.

Program i ostateczną trasę opracowali, m.in. w oparciu o dane hydrograficzne otrzymane z Urzędu Morskiego, a także paradą dowodzili - kontradmirał Czesław Dyrcz, rektor-komendant Akademii Marynarki Wojennej oraz admirał floty (rezerwy) Jędrzej Czajkowski. Wyznaczyli bezpieczną, widowiskową trasę - bliską na milę plażom, klifom, promenadom i molom Trójmiasta, na których zgromadziły się tłumy widzów.

Ale zaplanowany, uporządkowany szyk, nie został w pełni zachowany. Co w decydującym stopniu zaszkodziło pełnej realizacji planów przedstawionych w przeddzień parady na odprawie kapitanów? Oficjalna wersja mówi o zmiennym wietrze. Można jednak domniemywać, że miał w tym udział także brak dyscypliny wśród części żaglowców.

Pogoda nie usprawiedliwia faktu, iż brakowało pełnych żagli. Nasz *Dar Młodzieży* przeszedł pod pełnymi żaglami prawie całą trasę. Przepłynął przed widzami w bardzo małej odległości. Zdarzały się jednak żaglowce, które nie rozwinęły żagli w ogóle, niektóre niewielką ich część, a inne rozwinęły je na bardzo krótko, a z zaplanowanej trasy „urywały" się wcześniej. Po ostrym zwrocie, na silnikach, spieszyły w okolice Helu, gdzie miał się odbyć start do kolejnej części regat.

Zdziwieni byli nie tylko obserwatorzy, dziennikarze, ale także wytrawni żeglarze, którzy nie znajdowali uzasadnienia dla przedwczesnego wycofywania się z parady. Być może przyczyny szukać też należy w opóźnieniu startu. *Sedov* miał już o 8.30 pilota na burcie, a kadeci na jego pokładzie dopiero zwijali galę banderową. Największy żaglowiec wyszedł z gdyńskiego portu kilkanaście minut po godz. 9.00. Potem opóźnienia się nawarstwiały. I nie było już czasu na ustawienie się w zapowiadanym wcześniej szyku.

Z brzegu parada wyglądała zachwycająco, choć sprawiała wrażenie nieco chaotycznej. Niektórzy narzekali na brak... komentatora, który wyjaśniałby, którą z jednostek właśnie oglądamy.

- Widziałem już parady żaglowców i proszę nie nazywać tego, co oglądamy paradą - komentował jeden z oglądających. - To bezładne wypływanie poszczególnych żaglowców na redę portu. Parada to przepłynięcie pod pełnym ożaglowaniem jeden za drugim, z marynarzami na rejach lub pokładzie. A dzisiaj jedni zdążyli rozwinąć żagle, inni nie. Każdy popłynął w inne miejsce i dalej w morze.

Inni byli zachwyceni: - Przepiękne, przepiękne! - powtarzała co chwila starsza pani stojąca na gdyńskiej plaży. - Chodźmy już, stoimy tu dwie godziny - narzekał jej mąż. - Czekaj, nie po to tyle stoję, żeby jeszcze tych zielonych żagli (*von Humboldta*) nie zobaczyć.

Von Humboldt w końcu rozwinął część charakterystycznych żagli, starsza pani opuściła plażę zadowolona. Tak jak zapewne większość z tych, który na początku lipca odwiedzili Gdynię.

Czesław Romanowski
Piotr B. Stareńczak

Na pokładzie Chopina
- relacja z dni 4 – 14 lipca 2009

Pod żaglami!!!

4 lipca

No i stało się to, na co długo czekałem! W sobotę 4 lipca okrętuję się na *Chopina*. Dostaję kabinę nr 30, którą dzielę z bosmanem i kucharzem.

5 lipca

Dostaję przydział do III wachty. Parada na redzie Gdyni wygląda imponująco, pełno żagli na wodzie, w tle dwie szare wieże prezentują się nawet nieźle. Praca przy linach – stawianie żagli, gordingi, gejtawy, brasowanie, w końcu statek płynie pod żaglami. Wiatr siada, w nocy dokuczliwa martwa fala, część załogi cierpi i wychyla się za burtę, szczęściem po zawietrznej. Minimalna prędkość pozwalająca na sterowanie, czyli ok. 1 -1,5 węzła.

6 lipca

Nocna wachta, od 00.00 do 04.00. Ma zalety – nad horyzont wnosi się powoli piękny, z każdą chwilą większy, pomarańczowy księżyc. Wokoło wszystko szarobłękitne, szarogranatowe, lub prawie czarne. Widać światła na Półwyspie Helskim. Cały czas prawy hals. W dzień kapitan Adam Kantorysiński rozkazał nieco odpaść, wiatr jest silniejszy i wzrosła prędkość. Na wachcie o 12.00-14.00 wieje fordewind, miejscami przechodzący w półwiatr. Cały czas idziemy prawym halsem. Postawiono najwyższy żagiel na grotmaszcie – grottrumsel. Wyprzedzamy duński kecz gaflowy i duży jacht. Gonimy *Aleksandra von Humboldt*. Kolejną wachtę mam między 20.00 a 24.00. Pada deszcz, idziemy prawym halsem, prędkość około 10-11 węzłów. Staję za sterem. Wrażenia są zupełnie inne niż podczas pływania na „Nefrytach", czy na replikach łodzi wikińskich przed wielu laty. *Chopin* jest silnie nawietrzny, ostrzy przy

Chopin na Zatoce Fińskiej.

Nasza bandera w Petersburgu. W tle maszty Georg Stage.

Do stawiania żagli!

każdym silniejszym podmuchu, kręcenie kołem sterowym wymaga wtedy pewnego wysiłku, no i trzeba uważać na wskazania kompasu oraz na to, czy nie podwiewa grota i foka.

7 lipca

Wachta miedzy 08.00 a 12.00. Stan morza to jakieś 5°B, podczas mojego sterowania prędkość wynosi ok. 10,5 – 11,2 węzła. Już trochę łatwiej mi utrzymać statek na kursie, ale uparciuch myszkuje, chce robić zwrot na wiatr. Na kolejnej wachcie pogoda bez zmian, cały czas pada. Od początku rejsu wyprzedziliśmy *Grossherzogin Elizabeth*, *Thalassę* i *Alexandra von Humboldta*. Nie jest źle, zwłaszcza, że startowaliśmy z ostatniego miejsca. Cały czas mamy dobrą prędkość, wszyscy z wachty, kolejno, stoją na oku i sterują. Jest super. Po południu wiatr słabnie, fale robią się mniejsze, żagle zostają przebrasowane na kurs bardziej pełny. Wiatr cały czas dmucha z prawej burty, idziemy półwiatrem, czasem wieje od strony prawej rufowej ćwiartki. Pada. Dowiadujemy się, że *Pogoria* straciła maszt. Niepokoimy się o ludzi.

8 lipca

Wachta od 04.00 do 08.00. Ciemności prawie nie ma, szaro robi się o północy. Fajnie, że przestał padać deszcz. Jesteśmy przy wejściu na Zatokę Fińską. Komórki mają zasięg. Dzwonię do domu, uspokajam rodzinę. Płyniemy z prędkością 5-6 węzłów. O 09.00 szkolenie alarmowe dotyczące opuszczania statku. Przygotowujemy się też do ewentualnych niespodzianek związanych z rosyjską kontrolą celną i paszportową. Około 11.00 prędkość spadła do sterownej, wleczemy się 1 węzłem. Wiadomo już, że *Pogoria* straciła wszystkie maszty, a załogę podjęto śmigłowcami i przewieziono do Finlandii. Nikomu nic się nie stało, to najważniejsze. Około południa robi się bardzo ciepło, kilka osób opala się na pokładzie. Zmieniamy hals na lewy, ci, którzy chcą wejść na reje, zwijają grota, bo się trochę porwał. Od popołudniowej wachty zaczyna się ciężka jazda, to znaczy halsowanie pod wiatr przez Zatokę Fińską w kierunku Sankt Petersburga. Przez całą dobę mniej więcej co godzinę jest ogłaszany alarm. Wszystkie ręce na pokładzie, brasujemy, robimy zwrot przez rufę, bo tak bezpieczniej i płyniemy godzinę lub półtorej, aż do następnego zwrotu i brasowania. Kapitan zawziął się, no i słusznie – *Pogoria* straciła maszty, „Zawias" (*Zawisza Czarny* – red.) odpuścił i idzie na silniku, trzeba pokazać, że ktoś jeszcze potrafi pływać pod żaglami. Spanie i jedzenie w przerwach między zwrotami. Marzę o prysznicu i umyciu głowy.

9 lipca

Wiatr trochę odkręcił i nie trzeba już robić tak częstych zwrotów. Od wybierania brasów, gejtawów i gordingów bolą palce. Pokład jest mokry i można się na nim poślizgnąć. Przechodzimy linię mety, wiwat dla kapitana Kantorysińskiego! Od tego momentu kończą się prawdziwe regaty, a zaczyna wycieczka. Załoga zwija żagle, kapitan idzie dalej na silniku. Najważniejsze, że *Chopin* osiągnął linię mety na żaglach. Mam wachtę między 20.00 a 24.00. Potem następuje prawie 7 godzin snu, co jest niezwykłym doznaniem po poprzedniej dobie.

Moja wachta...

10 lipca

Podchodzimy powoli do Sankt Petersburga. Około 09.00 stajemy na kotwicy i czekamy na zgodę na wejście do portu. Gorąco. Wszyscy opalają się na rufie. Po południu wchodzimy do portu. Kontrola paszportowa i celna. Nie wiadomo po co, bo nie wolno nam schodzić na ląd aż do jutra do godziny 10.00. W końcu to Rosja, a my przecież obcy. Postój w Petersburgu, a potem w Tallinnie, to już jednak zupełnie inna historia…

Tekst i zdjęcia:
Adam Fleks

Liny obłożone na naglach.

Kapitan pilnuje, Julita steruje.

Sorlandet na Zatoce Fińskiej.

Po karierze militarnej czas na relaks

Twierdza na próbę

Pierwsza historyczna baza polskiej floty została otwarta dla zwiedzających. Imponująca Twierdza Wisłoujście czeka na turystów.

Ujście Wisły do Bałtyku miało zawsze wielkie znaczenie strategiczne. Rzeka była przez wieki kręgosłupem polskiego państwa. Spływało nią zboże i drewno – dwa największe hity eksportowe Rzeczypospolitej. Kto panował nad jej dolnym biegiem, a szczególnie ujściem, miał pełną kasę, dzięki zyskom z handlu pomiędzy Polską a Europą.

Nic dziwnego, że już w średniowieczu postawiono w tym miejscu drewnianą strażnicę. Jej załoga miała jeden cel – kontrolować statki płynące do położonego kilka kilometrów dalej portu w Gdańsku, który był największym beneficjentem wiślanego handlu i który zazdrośnie strzegł swojej pozycji.

Pierwsza baza

Pod koniec XV wieku drewniane budynki pierwszej strażnicy zostały zastąpione ceglanymi. W Wisłoujściu wybudowano wieżę, która pełniła funkcje nie tylko obronne, ale także latarni morskiej. Całą twierdzę, która z czasem wyrosła wokół wieży nazywano zresztą często po prostu Latarnią. Była to twierdza jak się patrzy! Rozległe fortyfikacje, które powstały po obu stronach Wisły spełniły pokładane w nich przez budowniczych (był wśród nich twórca słynnego zamku Hamleta w Danii) nadzieje. Przez kilka wieków skutecznie broniły dostępu obcych sił do Gdańska. Nigdy, nikomu, nie udało się zdobyć twierdzy w bezpośrednim szturmie. A próbowali nie lada wodzowie, np. Stefan Batory.

Twierdza Wisłoujście złotymi zgłoskami zaznaczyła się także w historii polskiego oręża morskiego. W czasie wojen polsko-szwedzkich w XVII wieku pod osłonę jej artylerii, w skład której wchodziło kilkadziesiąt sztuk różnego rodzaju dział, chroniła się polska flota wojenna. Stąd także polskie okręty wyszły do słynnej bitwy pod Oliwą. Wisłoujście, w pełnym tego słowa znaczeniu, zasługuje więc na miano pierwszej w historii bazy polskiej floty wojennej.

Militarna kariera twierdzy zakończyła się po pierwszej wojnie światowej, kiedy Gdańsk dostał się, jako Wolne Miasto, pod kuratelę Ligi Narodów i został zdemilita-

Daty umieszczone przez budowniczych twierdzy na jej murach.

Jedna z kazamat udostępniona została zwiedzającym.

Odnawianie murów trwa.

Wieżę otaczają kwatery oficerskie.

Infografika: ImageBit (źródło Wikipedia)

Twierdza wg planu z ok. 1660 r.

ryzowany. Wisłoujście zamieniono w bazę żeglarską. Twierdza stała się jednym z ulubionych miejsc spacerowych mieszkańców grodu nad Motławą.

Zniszczone w czasie drugiej wojny światowej fortyfikacje popadły w zapomnienie. Takiemu losowi sprzyjało ich położenie. Początkowo twierdza leżała bezpośrednio u ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego, teraz około pół kilometra dalej. Z upływem czasu piach niesiony Wisłą, zatarasował jej ujście do Zatoki Gdańskiej i wykształcił się w półwysep Westerplatte.

Pierwsze zwiedzanie

Być może twierdza zostałaby kompletnie zdewastowana, gdyby nie została oddana pod zarząd Muzeum Historycznemu Miasta Gdańska. Rozpoczęte sześć lat temu prace remontowe zaowocowały udostępnieniem fortyfikacji zwiedzającym. Postanowiliśmy skorzystać z okazji i obejrzeć twierdzę w towarzystwie dyrektora Adama Koperkiewicza oraz jego zastępcy Mariusza Lewandowskiego.

- Wisłoujście jest tylko w części dostępne turystom - tłumaczy dyr. Koperkiewicz. - To rodzaj eksperymentu. Chcieliśmy zobaczyć jak zwiedzający zareagują na ten pomysł, czy będzie się im tutaj podobało. Zainstalowaliśmy nawet specjalną skrzynkę, gdzie mogą wrzucać karteczki z opiniami na temat tego, co widzieli. Weźmiemy pod uwagą wszystkie głosy.

Już po wejściu na teren twierdzy widać, jak dużo zostało zrobione. Odnowione wały, przystrzyżone trawniki, odrestaurowane fragmenty budynków. Wszystko robi wrażenie. Widać, że ten cenny zabytek, powoli odzyskuje swój dawny blask.

Tak jak mówił dyrektor Koperkiewicz, turyści mogą zwiedzać w twierdzy tylko dwa miejsca – wieżę i jedną z kazamat. Poszliśmy tym śladem i pierwsze kroki skierowaliśmy do wieży. Po pokonaniu kilkudziesięciu stopni dotarliśmy na szczyt. Z wysokości 30 metrów roztacza się niesamowity widok na Gdańsk i ujście Wisły, w oddali wyraźnie widać pomnik na Westerplatte.

Ale nie tylko piękna panorama grodu nad Motławą jest tu na górze interesująca. Dopiero bowiem z tej wysokości, widać jak potężne fortyfikacje składają się na twierdzę Wisłoujście. Wieża, która wraz z przyległymi bastionami tworzy Fort Carre, otoczona jest tzw. szańcem zachodnim. Twierdza miała jeszcze tzw. szaniec wschodni po drugiej stronie Wisły. Z tej drugiej części nic już, niestety, nie zostało. Władze Gdańska przypomniały sobie jednak ostatnio o tym miejscu i chcą tam urządzić park.

Stojąc na szczycie wieży próbujemy sobie wyobrazić, jak mogła wyglądać choćby trzy wieki temu. Widzimy działa wycelowane w rzekę, żołnierzy uważnie przyglądających się Wiśle, słyszymy poskrzypywania drewnianych statków. Nie było możliwości, aby pomiędzy obu szańcami przepłynęła niepostrzeżenie jakaś jednostka pływająca. Dodatkowym zabezpieczeniem był rozwieszony przez Wisłę łańcuch.

Gdańskie Bielany

Abyśmy mogli lepiej ocenić wielkość wykonanych już prac remontowych, dyrektorzy Muzeum Historycznego Miasta Gdańska oprowadzili nas po odnowionych szańcach, na których dawniej stały armaty.

- Na odbudowę twierdzy wydaliśmy do tej pory 6,5 miliona złotych. W tej chwili prace prowadzone są głównie za pieniądze pochodzące z Norweskiego Mechanizmu Finansującego - wyjaśnia dyrektor Lewandowski. - Obliczamy, że aby przywrócić dawny blask fortyfikacjom potrzeba jeszcze około 15 milionów złotych. Jeśli je będziemy mieli, prace powinniśmy zakończyć w ciągu najbliższych pięciu lat.

Fot. materiały promocyjne Muzeum Historycznego Miasta Gdańska.

Wisłoujście z lotu ptaka.

To, że remont jest intensywny, widać gołym okiem. Cały też czas towarzyszą nam odgłosy budowy. Prace prowadzone są zarówno na zewnątrz budynków, jak i w środku.

Jak może wyglądać wnętrze zabytku po ostatecznym odrestaurowaniu, mogliśmy się przekonać odwiedzając tzw. Domek Komendanta, czyli pomieszczenie zamieszkałe niegdyś przez dowódcę twierdzy, które pełniło funkcje reprezentacyjne. Pomieszczenia zostały tak odnowione, że śmiało mogą się w nich odbywać jakieś ważne urzędowe lub biznesowe spotkania. Przy okazji warto zauważyć, że w dawnych czasach bywały w twierdzy koronowane głowy, m.in. Zygmunt III Waza czy Napoleon Bonaparte.

Praca wre także w podziemiach. Zajrzeliśmy zarówno do kazamaty pokazywanej turystom, jak i tych, które jeszcze na otwarcie czekają. Byliśmy zdumieni ich przestronnością i niewielką panującą tam wilgocią, której można się spodziewać w obiekcie zbudowanym wprost na wodzie. Wilgoć była niegdyś przekleństwem służących tutaj żołnierzy. A i bez tego służba w twierdzy nie była lekka.

Niezwykłe wrażenie robiły też na nas, spotykane co jakiś czas, wyryte przez budowniczych na murach, oryginalne daty, np. 1667 czy 1586.

W twierdzy jest jeszcze wiele do zrobienia. W samym obiekcie i w zagospodarowaniu niezwykle na razie ubogiej infrastruktury turystycznej. Dla gości zabytku zostały co prawda wybudowane toalety, ale brakuje choćby parkingu. Dużych nakładów wymagać będzie także rozpropagowanie twierdzy wśród przyjeżdżających do Gdańska turystów, bo nie jest ona, jak choćby niedalekie Westerplatte, obecna w ich świadomości. Ale to położenie twierdzy, po drodze na Westerplatte, może być atutem.

To była kiedyś latarnia morska.

Obecnie twierdzę odwiedza około 300 osób dziennie, najczęściej w drodze na słynny półwysep. Dyrektor Koperkiewicz marzy, aby twierdza stała się w przyszłości dla współczesnych gdańszczan i turystów tym, czym była dla mieszkańców grodu nad Motławą przed wojną. Oprowadzając nas po obiekcie kilkakrotnie powtarzał, że Wisłoujście nie może być tylko muzeum, ale powinno służyć jako miejsce wypoczynku i rekreacji, turniejów rycerskich, rekonstrukcji historycznych, czy w końcu zwyczajnych spacerów.

- Warszawa ma swoje Bielany – przekonuje Koperkiewicz. - Ja bym chciał, aby twierdza Wisłoujście stała się takimi gdańskimi Bielanami.

Tomasz Falba
Zdjęcia: Łukasz Głowala

Dyrektor Muzeum Historycznego Miasta Gdańska Adam Koperkiewicz robi wszystko, aby twierdza odzyskała dawny blask.

Przyjeżdżajcie!

Więcej o twierdzy można przeczytać na stronie internetowej Muzeum Historycznego Miasta Gdańska: **www.mhmg.gda.pl**. Wisłoujście zwiedzać można do końca września, we wszystkie dni tygodnia od godz. 10 do 18. Zwiedzanie możliwe jest tylko z przewodnikiem, ale nie trzeba przyjeżdżać grupą, takie formowane są na miejscu. Nie ma także obowiązku wcześniejszej rezerwacji biletów, które kosztują: normalny – 8 zł, ulgowy – 4 zł.

Fot. Czesław Romanowski

Co tam jest na górze?

Z kmdr Apoloniuszem Łysejko, wiceprezesem Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, hydrografem, wielbicielem i znawcą latarni morskich, rozmawia Czesław Romanowski

Komandor Apoloniusz Łysejko.

Okładka „paszportu" służącego do potwierdzania pobytu w polskich latarniach morskich.

- Zawód latarnika, w związku z rozwojem techniki, nieubłaganie odchodzi do przeszłości...

- Ludzie morza uważają, że systemy satelitarne nie gwarantują bezpieczeństwa na morzu. Bo istnieje jeszcze coś takiego, jak psychika ludzka. Gdy człowiek widzi światło, czuje się bezpiecznie. Widząc błyskającą latarnię wie, że ktoś czuwa, myśli o nim. Dlatego uważam, że latarnie będą funkcjonowały jeszcze długo. Może nie zawsze będą z nich korzystali marynarze, ale pozostaną wdzięcznym obiektem do zwiedzania. Nie ma na świecie tendencji, żeby wyłączać latarnie morskie. Nie są natomiast budowane nowe.

- Ma pan ulubioną latarnię na naszym Wybrzeżu? Która wydaje się panu najładniejsza?

- Najładniejsza? Zawsze ta, w której aktualnie jestem. Ale powiem inaczej, najładniej zachowana jest latarnia w Niechorzu. Najciekawsza jest wysoka, pięknie zbudowana wieża latarni w Świnoujściu. Bardzo ładnie prezentują się też latarnie w Kołobrzegu i Nowym Porcie. No dobrze, osobiście uważam, że najładniejszą latarnią jest ta w Stilo. Mam sentyment do obiektów metalowych... W takiej latarni jest więcej przestrzeni. Oprócz tej w Stilo, metalowa jest także latarnia w Jastarni i w połowie (ma metalową nadbudówkę) - ta w Rozewiu.

- Mówi pan, że wejściu na latarnię towarzyszą emocje. Z czym związane?

- Z pokonywaniem wysokości na przykład. Z oczekiwaniem, co się zobaczy na górze. Jeden dzień pobytu na latarni to pod względem emocji tydzień urlopu. Intryguje mnie, co nowego mogę

zobaczyć, co się zmieniło. Kiedy wchodzę do latarni w Czołpinie, za każdym razem obserwuję, że jej urządzenie optyczne jest coraz bardziej wyczyszczone, świecące, widać efekt pracy latarnika. Kiedyś była zaśniedziała, teraz lśni. A nazywa się, od nazwiska latarnika, Złotem Laskowskiego.

- Czyli ważniejsze jest to, co zaskoczy pana w latarni, a nie widok z niej?

- I to, i to. Z której latarni jest najpiękniejszy widok? Wydaje mi się, że z tej w Czołpinie. Niezapomnianym przeżyciem jest oglądanie łebskich wydm. Stilo na przykład położne jest w kompleksie leśnym, dookoła lasy i lasy…

- Rok temu na latarni w Nowym Porcie uruchomiona została tzw. Kula Czasu (pisaliśmy o tym w *„Naszym* MORZU" z czerwca 2008 roku - red.). Latarnia jest ewenementem na naszym Wybrzeżu, jedyna w prywatnych rękach.

- To prawda. Na Zachodzie modne jest kupowanie, przejmowanie latarń, tworzenie różnego rodzaju towarzystw. My, administracja państwowa, poszliśmy inną drogą. W 1992 roku, kiedy Jerzy Litwin, ówczesny zastępca dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego, zainteresował mnie problematyką tej instytucji, wstąpiłem do Towarzystwa Przyjaciół CMM. Na walnym zebraniu zostałem wybrany do Zarządu na stanowisko wiceprezesa. Pomyślałem wówczas, że dobrym pomysłem byłoby udostępnienie naszych latarń morskich do zwiedzania.

- Jak wówczas wyglądała sytuacja prawna latarń, w jakim były stanie?

- Wyglądała tak, że po kolejnej reorganizacji administracji morskiej w 1991 roku, utworzone zostało Biuro Hydrograficzne RP, którego zostałem dyrektorem i które po przejęciu latarń od urzędów morskich zajmowało się administrowaniem nimi. Latarnie wówczas stały bezczynnie, można było na nie popatrzeć, ale wejść na nie, już nie. Z wyjątkiem Rozewia, w którym od 1963 roku istniało muzeum. Rok później, już jako członek TPCMM, stwierdziłem, że trzeba owe latarnie udostępnić. Ponieważ administracja państwowa nie mogła samodzielnie prowadzić działalności gospodarczej, pomyślałem, że dobrze byłoby znaleźć partnera, który mógłby taką działalność poprowadzić. 19 maja 1992 roku Biuro Hydrograficzne i TPCMM podpisały porozumienie, na mocy którego Biuro udostępniało Muzeum latarnie do organizowania w nich ruchu turystycznego. Dziewięć latarni - w Krynicy Morskiej, na Helu (w 1993 roku), w Rozewiu, Stilo, Czołpinie, Ustce, Jarosławcu, Gąskach, Kołobrzegu i Niechorzu - zostało udostępnionych. Świnoujście było w tym czasie remontowane, latarni w Kikucie, Darłowie i Jastarni nie można było zwiedzać z powodu małych rozmiarów - trudno byłoby się na nich poruszać, a latrnia w Porcie Północnym położona była na terenie bazy Naftoportu. Przychody, które Towarzystwo uzyskiwało z tytułu zwiedzania latarni, zostały podzielone między Urząd Morski, a Towarzystwo. Mieliśmy pieniądze na renowacje, żeby turyści, zgodnie z obowiązującymi normami, mogli się na latarniach czuć wygodnie i bezpiecznie.

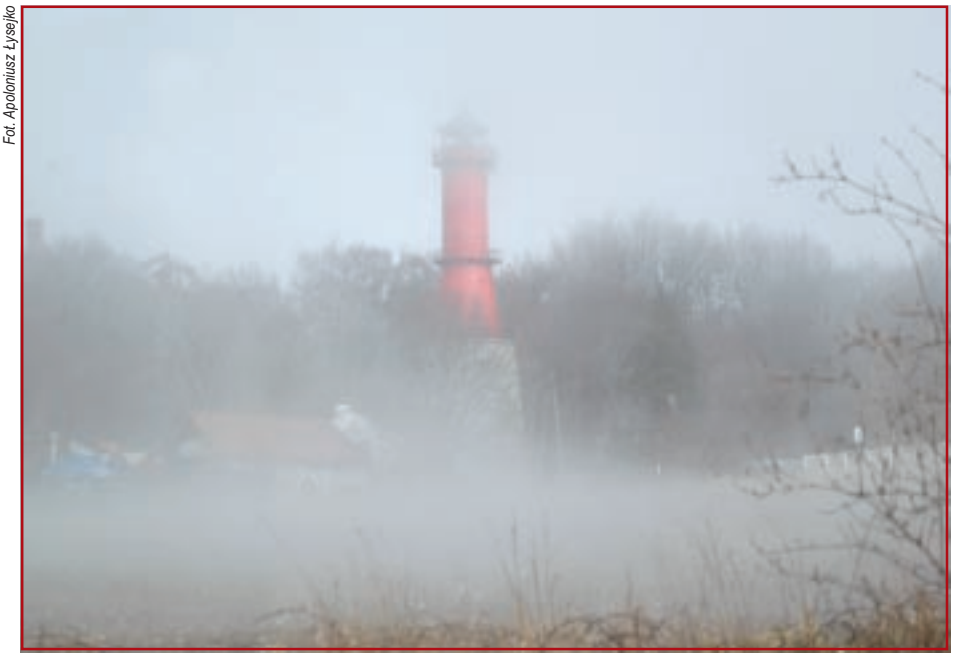
Fot. Czesław Romanowski

Wysoka, piękna latarnia w Świnoujściu.

- Czy na początku lat 90. zwalił się na nie tłum turystów, czy zainteresowanie wzrastało powoli?

- To jest krzywa wznosząca. Rok po roku coraz więcej ludzi chce wspiąć się na górę. Myślę, że jest to spowodowane coraz większym zainteresowaniem Polaków morzem, dziedzictwem morskim, turystyką, możliwościami spędzania czasu na Wybrzeżu. Poza tym, w takich miejscowościach jak Jastarnia, Stilo, Czołpino, Niechorze czy Jarosławiec, oprócz latarni nie ma zbyt wiele obiektów do zwiedzania. Więc jak się już tam człowiek znajdzie, chce je zobaczyć, wejść, dowiedzieć jak najwięcej, poznać ich historię. Od niedawna, angielskim wzorem, trzeci weekend sierpnia jest dniem otwartym w wybranej latarni morskiej. Co roku jest to inny obiekt, w zeszłym - Nowy Port, w tym - Rozewie. Muszę jednak powiedzieć, że w sezonie nie widzimy różnicy między frekwencją tego dnia, a pozostałymi.

- Kiedy zaczęła się pańska fascynacja latarniami?



Fot. Apoloniusz Łysejko

Latarnia morska w Rozewiu we mgle.

- Pierwszy raz wszedłem na latarnię w 1963 roku, miałem 17 lat, odbywałem wówczas praktykę kandydacką do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej na Oksywiu i na okręcie szkolnym ORP *Iskra* odbyliśmy rejs wzdłuż naszego Wybrzeża. Szalupami przewieziono nas na brzeg i weszliśmy na latarnię morską w Rozewiu. Później oglądałem tę w Świnoujściu i, w czasie praktyk, kolejne. Przez następne 20 lat kierowałem pracami hydrograficznymi w jednostce Marynarki Wojennej. Gdy w 1991 roku zdjąłem mundur, zacząłem wspomniane administrowanie Biurem Hydrograficznym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni, a jednym z jego zadań było utrzymywanie stałego oznakowania nawigacyjnego w ciągłej sprawności - latarnie morskie nie mogły zawieść, musiały świecić, wskazywać drogę i ostrzegać. W 2000 roku, na osiemdziesięciolecie administracji morskiej, namówiono mnie na sporządzenie jakiejś pamiątki z tej okazji. Zrobiłem kartkę przedstawiającą latarnię morską w Rozewiu i wysłałem ją do zagranicznych biuletynów, które zajmują się farologią (czyli latarniami morskimi, nazwa pochodzi od starożytnej latarni na wyspie Faros - red.) z adnotacją, iż można uzyskać taką kartkę przysyłając w ramach wymiany pocztówkę lub zdjęcie innej latarni. Tak się rozpoczęła moja kolekcja związana z latarniami. W TPCMM zajęliśmy się dostosowaniem tych obiektów do wymagań zgodnych z przepisami w zakresie bezpieczeństwa zwiedzających. Zadbaliśmy, by wyglądały należycie, by ludzie, zwiedzając je, byli zadowoleni. Towarzystwo w celu popularyzacji latarń, zdecydowało o wydaniu monografii poszczególnych obiektów, w których organizujemy ruch turystyczny. Wydawane są one także w języku niemieckim i angielskim, dla turystów, którzy licznie odwiedzają nasze Wybrzeże.

- Wszyscy interesują się naszymi latarniami.

- Tylko latarnie w Stilo, Helu, Rozewiu i Krynicy Morskiej odwiedziło w zeszłym roku prawie 300 tysięcy osób! W Rozewiu kolejka jest niemal non stop. No i obowiązuje zasada, nie ma pogody, jest duża frekwencja, jest pogoda - ludzie leżą na plaży. Dla zainteresowanych latarniami, trzy instytucje - TPCMM w Gdańsku, Stowarzyszenie Miłośników Latarń Morskich ze Szczecina i Latarnia Morska w Gdańsku Nowym Porcie - wprowadziły Odznakę Turystyczną Miłośnika Latarń Morskich o nazwie „Bliza", którą otrzymuje się po udokumentowaniu w „paszporcie" pobytu na latarniach morskich. Żeby otrzymać złotą odznakę trzeba, oprócz zaliczenia wszystkich trzynastu udostępnionych do zwiedzania latarń naszego wybrzeża, zwiedzić przynajmniej trzy latarnie zagraniczne. Mamy już prawie 40 osób ze złotą odznaką, 200 sympatyków ma odznakę srebrną. Ten ruch się rozwija, ludzie szczycą się nosząc tę miniaturkę.

- Architektura latarń przypomina...

- ...przypomina wieże ciśnień stojące do tej pory w pobliżu wielu dworców kolejowych na Pomorzu i Mazurach. Jedne i drugie były budowane przez Niemców, stąd podobieństwo.

- Najstarsza latarnia w Polsce znajduje się...

- ...zachowana, taka, która nie zmieniła swego wyglądu do dnia dzisiejszego - w Jarosławcu. Wybudowana została w roku 1838 roku. Z kolei najwyższą na Bałtyku jest latarnia w Świnoujściu. Ma 68 metrów, jest jedną z wyższych w Europie.

- Część naszych latarń morskich pozostała od początku swego istnienia w tej samej formie, inne zaś, z różnych powodów, były przebudowywane...

- Generalnie, latarnie funkcjonują do dziś w tych miejscach, w których powstały. Część została zniszczona, a potem odbudowana, inne do dnia dzisiejszego istnieją w tej samej formie. Na przykład latarnia w Krynicy jest nowa, pierwszą, z 1895 roku zniszczono 3 maja 1945 roku, a odbudowano sześć lat później. Latarnia w Nowym Porcie przestała funkcjonować, ponieważ znalazła się za daleko od brzegu. Dlatego zbudowano latarnię w Porcie Północnym. Latarnia w Helu została wysadzona przez polskich żołnierzy 17 września 1939 roku. W Rozewiu są dwie latarnie obok siebie. W XIX wieku nie było jeszcze możliwości zmieniania charakterystyki światła, więc by nie mylić przylądka w Czołpinie, gdzie już stała latarnia, z przylądkiem w Rozewiu, zdecydowano postawić drugą latarnię właśnie tam. Od 1875 do 1910 roku świeciły tam dwie latarnie. Gdy już można było zmieniać charakterystykę światła, tę drugą, późniejszą, wyłączono. Stoi obecnie jako pamiątka, nie jest udostępniona do zwiedzania.

Murowana latarnia w Czołpinie jest w tym samym miejscu, latarnia w Kołobrzegu była wielokrotnie zmieniana, pierwszą zbudowano w 1899 roku, w 1909 drugą, murowaną, w 1945 roku została zniszczona, odbudowana przez Rosjan i przejęta przez nas w 1950 roku. Dzisiaj to obiekt, który ma dużą frekwencję, podobnie jak Niechorze. Ale największą popularnością cieszy się latarnia w Rozewiu, związana ze Stefanem Żeromskim. W 2006 roku odsłoniliśmy tam replikę tablicy z 1933 roku poświęconą pisarzowi, nadającą tej latarni jego imię.

- Inne latarnie nie mają, zdaje się, imion?

- Jeszcze jedna - latarnia morska w Helu, gdzie 1 lipca 1928 roku był marszałek Piłsudski. Pozostałe są nazywane od miejsc, w których się znajdują.

- To jak to jest z tymi emocjami związanymi z latarnią morską?

- Nie potrafię tego uczucia nazwać. Obserwuję ludzi, którzy przychodzą obejrzeć latarnie. Chcą tam wejść. Może to magia tego światełka, które wskazywało drogę żeglarzom? To tak, jak się jedzie koleją, nocą i widzi się światło w oddali, tam mieszkają ludzie. To samo musi odczuwać marynarz, żeglarz. Ja także widząc latarnię, czuję się pewniej.

Kula czasu na latarni w Nowym Porcie.

Fot. Czesław Romanowski

Aktywność oddolna

Chorzy na Odrę

Gdzieniegdzie na brzegach zadomowiły się bobry.

Odra potrafi zaskoczyć pięknem.

Gdyby nie było Flisu Odrzańskiego, trzeba by go było wymyślić. Bez niego bowiem po Odrze pływałyby nadal tylko kaczki. Dzisiaj druga część naszej opowieści o największych polskich rzekach.

Kiedy Marek Słaby z Polskiej Fundacji Morskiej ze Świnoujścia, organizacji zajmującej się zachowywaniem pamięci o dziejach polskiego żeglarstwa, usłyszał jak z przejęciem opowiadam o rejsie rzekami delty Wisły (relację z tej wyprawy zamieściliśmy w poprzednim numerze „*Naszego* MORZA"), z miejsca wypalił:

- Co tam Wisła. Zapraszam na Odrę! Tam to dopiero zobaczysz...

Przyroda, bunkry i templariusze

Marek Słaby, choć mieszka i pracuje w Świnoujściu, pochodzi z Wrocławia. Odrę ma we krwi. Pływa po niej od dzieciństwa. Podobnie jak jego starszy brat Piotr. Obaj są zakochani w tej, drugiej co do wielkości, polskiej rzece.

Od kilku lat Piotr jest z nią związany jeszcze mocniej. W oddalonej 20 kilometrów od Wrocławia, w dół rzeki, miejscowości Uraz prowadzi przystań żeglarską. To właśnie ona stała się naszym punktem wypadowym do wycieczek po Odrze.

Jako mieszkaniec Wybrzeża, który nad Odrą był ostatnio wiele lat temu, miałem o niej dosyć stereotypowe wyobrażenie. Uregulowana, a więc nieciekawa, z brudną wodą, o której co roku usłyszeć można w telewizji, że stwarza zagrożenie powodziowe. Taki obraz ma w głowach zapewne większość Polaków.

Marek i Piotr postanowili pokazać mi jak jest naprawdę. Po Odrze pływaliśmy drewnianym galarem o długości 8 metrów, z przyczepnym silnikiem. Łódź idealnie nadaje się do mniejszych i większych eksploracji rzeki. Zwłaszcza, że tą płaskodenną jednostką o zanurzeniu sięgającym zaledwie 30 centymetrów można także wpływać do niewielkich nawet dopływów Odry.

Najpierw popłynęliśmy z Urazu w górę rzeki, w kierunku śluzy Rędzin, znajdującej się w administracyjnych granicach Wrocławia. To tutaj powstaje, jako element Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, największy most w Polsce, o długości prawie 2 kilometrów. Jego betonowe filary-pylony będą mieć wysokość 40-piętrowego wieżowca!

Zaskoczyło mnie, że Odra nie przypomina długiej na ponad 900 kilometrów, potężnej rzeki, którą przecież w rzeczywistości jest. Ze swoimi zalesionymi brzegami kojarzy mi się raczej z Nogatem. Przynajmniej na tym odcinku wydaje się być piękną, w miarę czystą (III klasa)

Przystań żeglarska w Urazie.

rzeką, wokół której kwitnie życie. Nad naszymi głowami nieraz przelatywały czaple, w wodzie „rzucały się" ryby. Przy brzegach kwitną pola kaczeńców, a gdzieniegdzie da się nawet zauważyć bobry. Wrażenie „dzikości" jest tutaj nie mniejsze niż na Wiśle, a pogłębia się jeszcze, gdy wpływamy do jednego z jej prawobrzeżnych dopływów - Widawy (Odra ma 14 dopływów prawostronnych i 13 lewostronnych), po której kluczyć musimy wśród opadających do wody konarów drzew.

Równie pięknie jest, kiedy płyniemy od Urazu w dół rzeki docierając do stopnia wodnego w Brzegu Dolnym. Już z daleka widać potężne zabudowania elektrowni wodnej Wały Śląskie. My jednak zakręcamy i płyniemy z powrotem w kierunku Zalewu Prężyckiego, którym jest zalane wodą, nieczynne wyrobisko żwiru. Przy okazji podziwiamy jeszcze odrzańskie starorzecze.

Prężyce to doskonałe miejsce do uprawiania żeglarstwa. Na jednym z jego brzegów natykamy się na stary, zniszczony bunkier niemiecki z czasów drugiej wojny światowej. To element umocnień obrony linii Odry. Takich fortyfikacji można tu spotkać bardzo wiele. I to nie tylko z czasów ostatniej wojny. W Urazie na przykład zachowały się szczątki zamku z XIV wieku, wzniesionego ponoć (jak twierdzą niektórzy historycy) przez templariuszy.

Zanim popłyną barki

Po Odrze pływa się inaczej niż po Wiśle. Tam trzeba było ciągle uważać, aby nie wejść na jakąś mieliznę, kluczyć pomiędzy łachami piasku, pilnować znaków i zerkać na sondę głębokości. Tutaj płynie się prosto, bez żadnych zakrętasów i obawy, że uderzy się nagle o podwodną przeszkodę. Można to porównać do jazdy pustą autostradą.

Takie warunki to wynik skanalizowania i uregulowania Odry, czego do tej pory nie zrobiono na Wiśle. Oczywiście nie zawsze Odra taka była. Za jej „naprawianie" zabrali się Prusacy dopiero na przełomie XVIII i XIX wieku. Główne budowle hydrotechniczne wybudowane zostały do drugiej wojny światowej. Dzięki temu powstała, licząca ponad 700 kilometrów, Odrzańska Droga Wodna utrzymująca stałą głębokość żeglugową. Była to wtedy ważna arteria gospodarcza Niemiec. Niestety, współczesna Polska nie potrafi już z niej tak korzystać.

W opinii specjalistów, aby móc „rozruszać" żeglugę towarową na Odrze, trzeba natychmiast poprawić stan jej infrastruktury, aby stała się drogą wodną nie tylko o lokalnym, czy nawet krajowym znaczeniu, ale i wadze międzynarodowej. Zwłaszcza, że ma ona dogodne, istniejące połączenia z systemem dróg wodnych, zarówno Zachodniej, jak i Wschodniej Europy, a u ujścia dwa duże porty morskie – Szczecin i Świnoujście.

Co należałoby zrobić od zaraz? Najczęściej wymieniane są dwie inwestycje: budowa zbiornika retencyjnego Racibórz na górnym odcinku Odry, który stałby się elementem polskiego połączenia żeglugowego tej rzeki z Dunajem i jak najszybsze zakończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach.

Te zaniedbania mają także bardzo konkretny wymiar. W przypadku np. zbiornika Racibórz - przeciwpowodziowy. Choć skanalizowana i uregulowana Odra wydaje się ujarzmiona, wcale tak nie jest. Niemal co roku w jej dorzeczu dochodzi

Galar znakomicie nadaje się do penetracji rzeki.

do podtopień i powodzi. Do tej największej doszło w 1997 roku, ale i w latach następnych nie było lepiej. Nawet w tym roku obfite deszcze spowodwały czasowe zamknięcie żeglugi na Odrze w okolicach Wrocławia.

Biorąc to wszystko pod uwagę, nie ma się co dziwić, że ruch na Odrze jest niewielki. Szczerze powiedziawszy, pod tym względem, zrobiła ona na mnie podobne wrażenie jak Wisła. Tu i tam pustka.

Aby zmienić ten stan rzeczy potrzeba pieniędzy. Tych zapewne długo jeszcze nie będzie. Powstał co prawda „Program dla Odry 2006", ale projekt w większości wciąż pozostaje na papierze. Wydaje się zatem, że w tej chwili jedyną szansą rzeki jest rozwój na niej turystyki wodnej.

- Oczywiście docelowo byłoby najlepiej, aby rzeka spełniała obie funkcje, zarówno towarową, jak i rekreacyjną - twierdzi Henryk Klimczak, znany wrocławski żeglarz, od 45 lat pływający po Odrze. - Uważam, że dadzą się one ze sobą znakomicie pogodzić. Obie mogą być takim samym bogactwem Odry i z obu tak samo czerpać można korzyści. Póki co jednak, trzeba rozwijać to, co się rozwijać da, czyli rekreacyjną funkcję rzeki.

70 ton aktywności

Raz do roku, na przełomie czerwca i lipca, płynie Odrą dziwna kawalkada. Rzeką przechodzi kilkanaście różnego rodzaju jednostek pływających - łodzi, jachtów, motorówek, kajaków itp. Najoryginalniejsza z nich jest jednak wielka drewniana tratwa. Cały ten konwój, na pokładzie którego znajduje się kilkadziesiąt osób, co jakiś czas przybija do brzegu. Uczestnicy spływu wychodzą na ląd, gdzie witani są chlebem i solą przez przedstawicieli miejscowych władz samorządowych oraz mieszkańców. Potem wszyscy razem bawią się, a następnie płyną dalej.

Impreza trwa około trzech tygodni. Zaczyna się w Brzegu, a kończy w Szczecinie fetą na cześć rzeki Odry. Jej uczestnicy przepływają w sumie 550 kilometrów. Po drodze dołączają się ludzie z Niemiec, Czech, Słowacji i Węgier.

Co to za impreza? Mowa o Flisie Odrzańskim. W tym roku, także i my zostaliśmy zaproszeni do wzięcia w nim udziału. Niestety, na odcinku wrocławskim, gdzie mieliśmy dołączyć do imprezy, tratwy nie popłynęły, bo jak wyżej wspomnieliśmy, rzeka ze względów powodziowych została zamknięta dla żeglugi.

Widawa – jeden z dopływów Odry.

Tratwy są symbolem Flisu Odrzańskiego. Powiązane ze sobą, specjalnie na tę okazję, bale drewna ważą w sumie 70 ton. Prowadzić taki „statek" potrafi niewiele osób w Polsce. Na pewno jednak umie to robić Mieczysław Łabęcki, słynny flisak, z jeszcze bardziej słynnego Ulanowa. Tam tradycje flisaczenia przechowały się od przedwojnia. Łabęcki to przesympatyczny mężczyzna, w fantazyjnym kapeluszu, który początkowo wziąłem za kowbojski.

- O nie - wyprowadza mnie szybko z błędu. - To specjalny kapelusz flisacki.

Łabęcki pełni na Flisie Odrzańskim funkcję retmana, czyli prowadzącego tratwę. Jest w tym najbardziej doświadczony. Na tratwach przepływał ponad 10 tysięcy kilometrów.

Ale najważniejszą osobą jest dr Elżbieta Marszałek, energiczna blondynka, której wszędzie pełno. To właśnie ona Flis wymyśliła i od czternastu lat go organizuje. „Pani Marszałkowa", jak żartobliwie mówią o niej uczestnicy Flisu, to chodząca legenda, nie tylko tej imprezy. Matka chrzestna dwóch polskich statków, na co dzień rektor Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie. Jakby tego było mało, jest jeszcze wiceprezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej. I to właśnie pod auspicjami tej organizacji Flis się odbywa.

- Cel najważniejszy naszej imprezy to promocja Odry i integrowanie wokół niej społeczności lokalnych - wyjaśnia Elżbieta Marszałek. - Chcemy przekonać ludzi do rzeki, żeby nie postrzegali jej jako problem, a jako dobrodziejstwo.

Promocja, integracja, przekonywanie... Łatwo się mówi, ale czy z tego wynika coś konkretnego? Szefowa Flisu jest przekonana, że tak. Pokazała mi kartkę z tabelką sporządzoną podczas pierwszego Flisu. Wtedy to zinwentaryzowano odrzańską infrastrukturę pod kątem turystycznym. Tabelka jest pusta. W odwiedzanych przez uczestników spływu miejscach nie było wtedy podstawowych rzeczy – miejsc gdzie można zacumować, pobrać wodę, podłączyć się do prądu, zjeść coś, czy skorzystać z toalety.

- Teraz to co innego, bo od tamtego czasu powstało nad Odrą dziesięć przystani żeglarskich - mówi pani rektor. - To wszystko wynik naszych działań.

Flis Odrzański okazał się więc bardzo skuteczną metodą lobbingu. Wokół imprezy zgromadziło się całe środowisko ludzi „chorych na Odrę", którzy chcieliby, aby rzeka zamieniała się w turystyczne eldorado. Są wśród nich osoby z Wrocławia (jak Piotr Słaby czy Henryk Klimczak), Szczecina (jak Elżbieta Marszałek), Świnoujścia (jak Marek Słaby), czy Podbeskidzia (jak Mieczysław Łabęcki). Wsparcie naukowe zapewnia małżeństwo profesorów: Joanna i Florian Plitowie. Komodorem Flisu Odrzańskiego został zaś kapitan żeglugi wielkiej Włodzimierz Grycner, wielki gawędziarz, sypiący anegdotami jak z rękawa.

Przebywając wśród tych ludzi nabrałem przekonania, że ich aktywność i zaangażowanie na rzecz rozwoju Odry to chyba najważniejsza różnica pomiędzy tą rzeką a Wisłą.

W przypadku Wisły bowiem, inicjatywa mająca na celu turystyczne „rozruszanie" rzeki idzie głównie z góry, od urzędników. W przypadku Odry zaś od dołu, od ludzi, którzy nie czekają aż ktoś zrobi coś za nich, tylko sami biorą się do roboty.

Wystarczy nie przeszkadzać

Przykładem takiej oddolnej inicjatywy jest także port w Urazie. W miejscu obecnej przystani w XIX wieku działała stocznia, budująca odrzańskie statki i barki, którą po wojnie zamieniono w oddział Stoczni Remontowej we Wrocławiu, aby następnie w latach pięćdziesiątych przekształcić w port przeładunkowy kruszywa. Po jego likwidacji, miejsce zarosło chaszczami.

Byłoby tak zapewne dalej, gdyby nie pasjonat żeglarstwa Piotr Słaby, z zawodu socjolog, właściciel znanej firmy zajmującej się badaniem rynku. To właśnie on przemienił to miejsce w sympatyczną przystań, gdzie każdy wodniak może przycumować na noc czy dobrze zjeść. Zachęcony powodzeniem przedsięwzięcia, Słaby zamierza otworzyć podobne przystanie w dwu innych miejscach.

W Urazie spotkać można ludzi z całej Polski. Zatrzymują się tu żeglarze, przychodzą turyści wypożyczyć sprzęt wodny. Ale przystań ważna jest nie tylko dla nich. Może nawet ważniejsza jest dla mieszkańców Urazu. Port jest bowiem otwarty także dla nich. Na równi z innymi gośćmi, korzystać mogą z jego atrakcji, jak choćby z odbywających się tam koncertów szant.

- Przystań stała się bardzo istotnym elementem naszej wsi. Stworzyła np. nowe miejsca pracy - twierdzi sołtys Urazu Teresa Janik-Kowalska. - Ale najważniejsze, że przestało być u nas szaro, że ludzie mają gdzie się rozerwać i że przychodzą nad rzekę, a nie odwracają się do niej plecami.

Podobnego zdania jest wiceburmistrz Oborników Śląskich, gminy na terenie której leży Uraz, Maciej Borowski.

- Ktoś mógłby powiedzieć, że Piotr Słaby wyręczył gminę, że to władze samorządowe powinny zrobić to, co on zrobił - mówi. - Być może. Ale myśmy mu w tym przynajmniej nie przeszkadzali. A nie zawsze tak jest.

Tekst i zdjęcia: Tomasz Falba

Kadra Flisu Odrzańskiego. Stoją od lewej: Elżbieta Marszałek, Joanna Plit, Mieczysław Łabęcki, Włodzimierz Grycner, Florian Plit.

Piotr Słaby – to dzięki niemu w Urazie powstała przystań żeglarska.

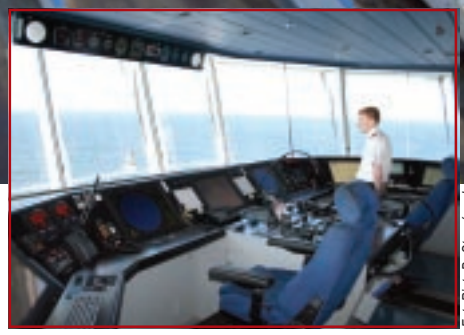
Henryk Klimczak zna Odrę jak nikt.

Helsinki bliżej Gdyni

Fot. Piotr B. Stareńczak

Widok na pokład.

Prom do św. Mikołaja



Fot. Piotr B. Stareńczak

Na mostku Finnstara.

Popłynęliśmy do Helsinek największym promem towarowo-pasażerskim (typu ro-pax) na świecie! Dzięki uruchomionemu właśnie bezpośredniemu morskiemu połączeniu z Finlandią, uroki tego kraju mogą poznać także polscy turyści, również ci podróżujący własnymi samochodami.

Jeżdżąc autem po Trójmieście można jeszcze gdzieniegdzie zauważyć tablice z napisem „Helsinki". To pozostałość po czasach, kiedy do stolicy Finlandii można było popłynąć promem, a także oznaczenie czysto teoretycznej, w praktyce bowiem nieużywanej, drogi do Finlandii przez Nynashamn i Sztokholm. Połączenia bezpośredniego od kilkunastu lat nie było. Tabliczki budziły więc zrozumiałe zdziwienie.

Teraz to się zmieniło. Na początku czerwca fiński przewoźnik Finnlines, kontrolowany przez włoską grupę Grimaldi, uruchomił linię promową pomiędzy Gdynią i Helsinkami, a ściślej do oddalonego o 27 kilometrów od centrum miasta nowozbudowanego portu (o nowym połączeniu pisaliśmy w czerwcowym numerze „*Naszego* MORZA" – red.). Pływają na niej największe promy towarowo-pasażerskie (typu ro-pax) na świecie. Dzięki uprzejmości Finnlines mieliśmy okazję poznać jedną z takich jednostek - *Finnstar* - odbywając na jej pokładzie rejs do Helsinek i z powrotem.

Turysta na dokładkę

Ten olbrzymi statek, o długości 218 metrów i szerokości 30,5 metra, w środku nie wydaje się pasażerom taki wielki. Być może dlatego, że nie cała jednostka jest dla nich przeznaczona. Dwieście kabin, w których pomieścić się może 500 podróżnych, znajduje się w przedniej części statku. Resztę *Finnstara* zajmują pokłady z samochodami, ciężarówkami i ładunkami sto-ro. Prom może zabrać 110 aut osobowych i tyle ciężarówek, że ustawione jedna za drugą utworzyłyby linię o długości 4,2 kilometra. I właśnie przewożenie ładunku, a nie ludzi, jest głównym

zadaniem tego statku. Pasażerowie są tu niejako „na dokładkę".

Nie znaczy to jednak, że są w ten sposób traktowani. Zbudowany zaledwie trzy lata temu *Finnstar* jest urządzony komfortowo w oszczędnym, skandynawskim stylu. Kabiny są przestronne (największa ma powierzchnię 38 metrów kwadratowych), w każdym jest wc z prysznicem i telewizja satelitarna. Na jednym z kanałów przez cały czas rejsu podawane są raporty z mostka o tym, gdzie w danej chwili jednostka się znajduje, jaka jest pogoda i ile jeszcze czasu zostało do końca podróży.

Ludzie płynący *Finnstarem* mają też do dyspozycji restaurację, gdzie serwowane są danie głównie kuchni niemieckiej i skandynawskiej, choć powoli wprowadzane są specjały polskie. Na przykład gołąbki. Na pokładzie statku jest też bar, w którym co wieczór występuje muzyk. Pasażerowie mają również do dyspozycji czytelnię, dwie sauny (osobno dla kobiet i mężczyzn), pokłady spacerowe, sklep i siłownię. Na promie przygotowano też dwie sale dla dzieci, młodsze poszaleć mogą na placu zabaw, a starsze pograć w gry komputerowe. Aż dziw, że to wszystko obsługiwane jest przez załogę licząca zaledwie 35 osób, w tym jedynie 15 osób załogi hotelowej!

Pływanie *Finnstarem* jest przyjemne. Uważać trzeba jedynie na obowiązujący na statku czas fiński, różniący się od polskiego o godzinę do przodu. Liczącą prawie 800 kilometrów trasę z Gdyni do Helsinek pokonuje się w 19 godzin. Pozwala na to utrzymywanie w czasie rejsu niemal stałej prędkości wynoszącej około 25 węzłów. Dzięki temu statek kursuje z punktualnością tramwaju.

Wielką zaletą *Finnstara,* szczególnie dla ludzi z chorobą lokomocyjną, jest niewątpliwie fakt, że niemal nie odczuwa się na nim kołysania morza. Nie straszne mu są nawet całkiem spore fale. W przeddzień naszego rejsu wiatr połamał na Bałtyku maszty żaglowcowi *Pogoria*, biorącemu udział w The Tall Ships' Races. Przy naszym przejściu przez Zatokę Fińską i centralny Bałtyk nie wiało już tak silnie, ale morze było dość wzburzone. Z przyjemnością jednak skonstatowaliśmy, że na *Finnstarze* napotkane fale nie robiły większego wrażenia. Po zasłonięciu okna w kabinie, czasami tylko lekkie drżenie kadłuba przypominało o złej pogodzie panującej na zewnątrz.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Kościół luterański wykuty w... skale.

Ozdoby Finlandii

Finnlines chwali się, że jego nowa linia, łącząca Helsinki, Gdynię i Tra-

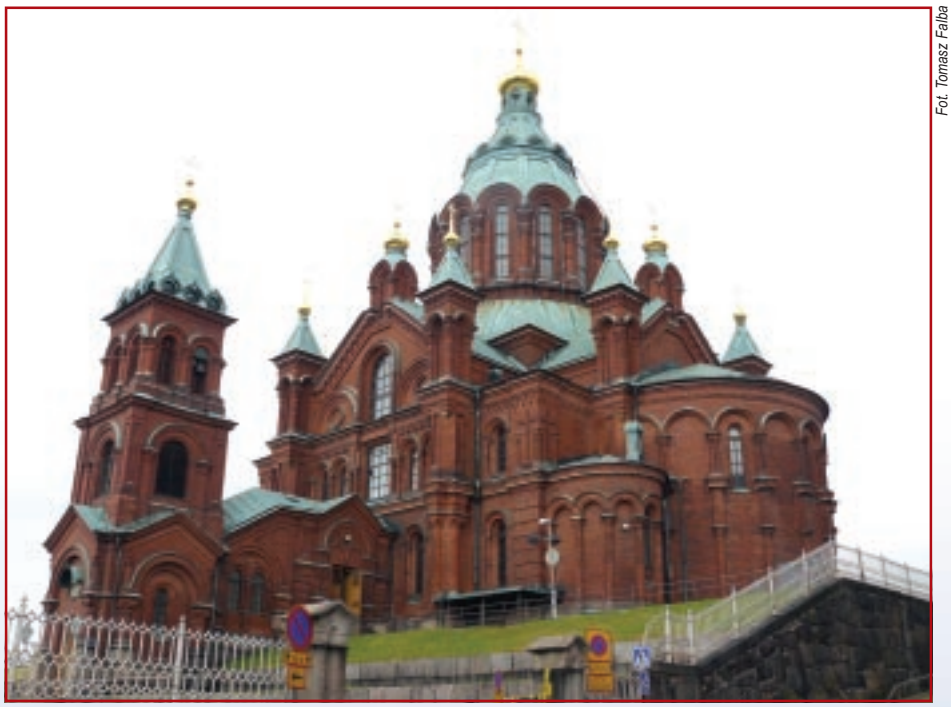
vemünde, już odniosła sukces. W ciągu jednego miesiąca miało z niej skorzystać 12 tysięcy pasażerów. Zapewne wpływ na to miała stosunkowo atrakcyjna cena podróży - z Gdyni do Helsinek - od 89 euro od osoby.

Na razie, z odchodzącego z Gdyni trzy razy w tygodniu promu, korzysta niewielu Polaków. Ci, którzy już to zrobili, wydają się zadowoleni. Na pokładzie statku spotkaliśmy grupę ośmiu polskich pracowników z firmy, która zajmuje się budową w Finlandii linii energetycznych wysokiego napięcia. Do domu wracają co 5-6 tygodni. Do tej pory płynęli z Helsinek promem do Tallina, a dalej jechali samochodami.

- To było bardzo męczące. Musieliśmy zmieniać się za kółkiem, czekać na granicach - mówi jeden z nich. - A teraz? Pakujemy się w Helsinkach, wysiadamy w Gdyni, noc spędzamy w wygodnej kabinie. Za dwa samochody, osiem osób, trzy kabiny i pełne wyżywienie zapłaciliśmy około 3 tysięcy złotych. Opłacało się.

Choć większość pasażerów stanowią kierowcy ciężarówek, Finnlines liczy także na zwyczajnych turystów, których zamierza skusić wizją fantastycznego wypoczynku w Finlandii, do której bezpośrednio z Polski dostać się było można przez ostatnie lata jedynie samochodem albo samolotem.

Większości Polaków kraj ten wydaje się niezwykle egzotyczny. Finowie lubią podkreślać, że ich państwo zalicza się nie do Skandynawii, tylko do krajów północy. Ich ojczyzna jest nieco większa od Polski, ale zamieszkuje ją osiem razy mniej



Fot. Tomasz Falba

Prawosławny sobór w Helsinkach.

ludności. Ozdobą Finlandii są jeziora, których jest aż 60 tysięcy! Jeśli doliczyć do tego ponad 1200 kilometrów wybrzeża morskiego, nie dziwi, że w samej tylko stolicy kraju cumuje 12 tysięcy różnego rodzaju jachtów.

Jeziora są jednym ze znaków rozpoznawalnych Finlandii, ale nie jedynym. Poza tym z krajem tym kojarzy się św. Mikołaj, który ma swoją oficjalną siedzibę w Rovaniemi, a także Muminki, skoczkowie narciarscy czy telefony komórkowe firmy Nokia. Niektórzy mogą też łączyć Finlandię ze słowem „finlandyzacja" oznaczającym pewne uzależnienie kraju od Związku Radzieckiego, które miało miejsce w czasie zimnej wojny.

To wynik skomplikowanej historii Finlandii, która zawsze musiała lawirować pomiędzy Szwecją i Rosją. Finom zresztą,

Widok na Helsinki.

Fot. Piotr B. Stareńczak

w przeciwieństwie do Polaków, ta ostatnia nie kojarzy się źle. Mogliśmy się o tym przekonać w czasie zwiedzania Helsinek. Na głównym placu miasta, przy którym znajduje się także siedziba rządu, stoi pomnik cara Aleksandra II, któremu Helsinki zawdzięczają, że są stolicą. Sympatię tę widać do dzisiaj – w mieście spotkać można wielu Rosjan, tablice informacyjne w języku rosyjskim są powszechne.

Największą zaletą stolicy Finlandii jest jej kameralność. Miasto liczy zaledwie nieco ponad 500 tysięcy mieszkańców, aglomeracja 1,2 miliona osób. Po dwugodzinnym zwiedzaniu miasta z przewodnikiem, można się po nim spokojnie poruszać bez obawy zabłądzenia. Wszędzie jest blisko, a promy kursujące pomiędzy wyspami, na których jest położone miasto, zapewniają mu dobrą komunikację. Na marginesie warto zauważyć, że jednym z miejskich promów tam kursujących, na które ważne są bilety całodzienne komunikacji miejskiej lub turystyczne karty „Helsinki Card", jest nowoczesny, mały prom symetryczny zbudowany w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni.

Świetny kraj

Do atrakcji Helsinek należą niewątpliwie kościoły. Nad miastem górują dwie wielkie świątynie - katedra luterańska i prawosławny sobór. Oba warte są odwiedzenia, ale naprawdę ciekawy i unikatowy jest mniejszy od nich kościół luterański wykuty w... skale. Wewnątrz, po naturalnych ścianach, spływa woda.

Ale miejsca kultu to nie jedyne obiekty, do których koniecznie trzeba zajrzeć będąc w Helsinkach. Wybraliśmy się także do Suomenlinny, położonej na sześciu wyspach, potężnej twierdzy, która miała bronić miasta od strony morza. Znajduje się tam kilka muzeów ukazujących historię miejsca i związki Finów z morzem.

Muzea są mocną stroną fińskiej stolicy. W ciągu zaledwie kilku godzin udało się nam odwiedzić tylko niektóre, m.in. Centrum Sztuki Współczesnej Kiasma i Fińskie Muzeum Historii Naturalnej, zatłoczone do niemożliwości dziećmi chcącymi na własne oczy zobaczyć szczątki dinozaurów, poznać florę i faunę swojego kraju.

Helsinki słyną także z niezliczonej ilości lokali gastronomicznych, bujnego życia nocnego i wielkich centrów handlowych (choć ceny, czasem trzy, cztery razy wyższe niż w Polsce, nie zachęcały do większych zakupów). A po intensywnym dniu odpocząć można w jednym z wielu miejscowych hoteli, np. w hotelu Scandic, który także mieliśmy okazję zwiedzić.

Z tego, co dowiedziliśmy się od Urszuli Droganowskiej-Pose, Polki od kilkunastu lat mieszkającej w Finlandii, naszego przewodnika po Helsinkach, miejscowa Polonia liczy tutaj zaledwie około tysiąca osób.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Bar na pokładzie.

Fot. Piotr B. Stareńczak

Kabiny są przestronne (największa ma powierzchnię 38 metrów kwadratowych).

- Barierą do osiedlenia się w tym kraju jest na pewno bardzo trudny język - mówi. - Ale Finlandia to nie tylko miejsce atrakcyjne turystycznie, ale po prostu świetny kraj do życia. Liczę, że teraz dzięki nowemu, bezpośredniemu połączeniu promowemu z Polską przekonać się będzie o tym mogło o wiele więcej osób niż do tej pory. Mam też nadzieję, że połączenie zostało wprowadzone na stałe.

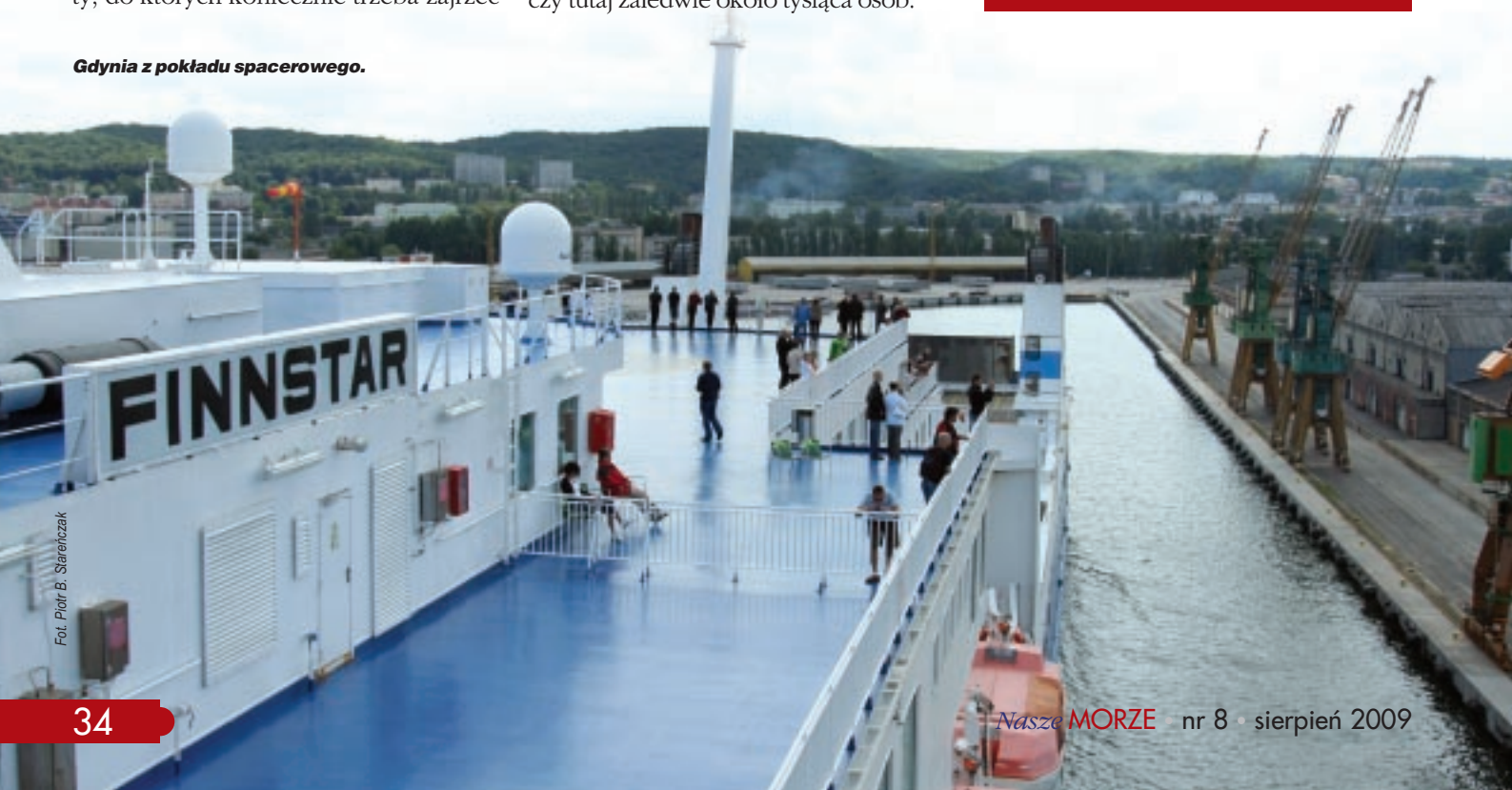
O odpowiedź na to pytanie poprosiliśmy Rafała Kwapisza, menadżera do spraw marketingu i sprzedaży Finnlines Polska. Jego reakcja była natychmiastowa.

- Oczywiście, że tak - powiedział. - To nie jest połączenie „na próbę". Już pierwsze wyniki pokazują, że opłacało się je uruchomić. A jestem przekonany, że będzie jeszcze lepiej.

Tomasz Falba

Filmowy zapis rejsu oglądaj też na **www.portalmorski.pl** w dziale multimedia oraz na stronie **naszemorze.com.pl** w zakładce Audio/Video.

Gdynia z pokładu spacerowego.



Fot. Piotr B. Stareńczak

Sposób na rodzinne zbliżenia

Laurent Bourgnon z żoną Caroline i młodszymi dziećmi w sterówce jachtu.

Pływanie po szwajcarsku

Rodzinna podróż dookoła świata, na dodatek na jachcie motorowym i to jeszcze zbudowanym w Gdańsku! Słynny szwajcarski żeglarz Laurent Bourgnon próbuje udowodnić, że takie wyprawy są możliwe.

Jumbo na tle gór Patagonii.

Rejsy dookoła świata zwykle kojarzą się nam z samotną żeglugą pod żaglami. Tak jest podobno taniej i bardziej ekologicznie. Za weryfikację tego stereotypu wziął się znany szwajcarski żeglarz Laurent Bourgnon, który m.in. jako pierwszy w historii jachtsmen pokonał Atlantyk w mniej niż dziesięć dni.

Bourgnon postanowił udowodnić, że zamknięcie „wielkiej pętli", jak o trasie dookoła świata mówią żeglarze, na jachcie motorowym, nie musi być ani o wiele droższe, ani mniej ekologiczne od tradycyjnego żeglowania. Do pomocy w realizacji zamierzenia zaprosił Francisa Lappa, którego spotkał w 2002 roku na trasie słynnego rajdu Paryż – Dakar. Lapp, 51-letni Francuz rodem z Alzacji, jest nie tylko miłośnikiem wyścigów samochodowych. Na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej założył stocznię, w której buduje luksusowe katamarany.

Obaj panowie postanowili stworzyć dwukadłubowy jacht motorowy. 21-metrowy 70 Sunreef Power, któremu nadano imię *Jambo*, powstał w firmie Lappa – w Sunreef Yachts. Został wykonany specjalnie do rejsu dookoła świata. Bourgnon aktywnie uczestniczył w jego tworzeniu, służąc stoczniowcom wiedzą i doświadczeniem. Na jednostce zostały zastosowane silniki poprawione przez firmę specjalizującą się w elektronice silnikowej dla samochodów wyścigowych. Dzięki temu przy prędkości 10 węzłów spalają jedynie 7,5 litra paliwa na godzinę. Utrzymując średnią prędkość 8 węzłów, *Jambo* ma zasięg 20 tysięcy mil morskich, co już samo w sobie stanowi

ewenement na światową skalę. Wnętrze jachtu zostało tak zaprojektowane, aby mogła na nim przebywać, w komfortowych warunkach, cała rodzina Bourgnona, jego żona i czwórki dzieci, z których najmniejsze ma zaledwie 4 lata.

Rejs dookoła świata rozpoczął się w Gdańsku jesienią ubiegłego roku. Bourgnon popłynął wzdłuż wybrzeży Europy na Wyspy Zielonego Przylądka, potem skierował się do Patagonii i przez Cieśninę Magellana wyszedł na Pacyfik. Obecnie znajduje się w Polinezji Francuskiej na wyspie Raiathea, gdzie planuje pozostać przez co najmniej rok. Dzieci mają tam iść do szkoły. W czasie rejsu zresztą, też starają się kontynuować edukcję. Mają wyznaczony dzienny czas na naukę i pracę domową, którą wysyłają następnie, za pomocą internetu, do nauczycieli. Po roku, rodzina zamierza wyruszyć w dalszą podróż ku Australii, Nowej Zelandii i Azji Południowo- Wschodniej. Rejs potrwać może nawet kilka lat.

Pierwszy trudniejszy sprawdzian czekał załogantów *Jambo* przy podchodzeniu do Wysp Zielonego Przylądka. Jacht żeglował w paskudnej pogodzie. Bourgnon obawiał się, jak jego rodzina zachowa się w takich warunkach, czy dotknie ich choroba morska. Znieśli to dzielnie.

Wyprawa Bourgnona to znakomita reklama dla gdańskiej stoczni, która w tej chwili należy do czołówki najlepszych polskich zakładów tego rodzaju. Choć została założona 11 lat temu, jej marka jest już rozpoznawalna na całym świecie. Sunreef Yacht zajmuje się niszową produkcją luksusowych katamaranów żaglowych i motorowych, zbudował ich ponad trzydzieści. Jachty, które kosztują od miliona do nawet 20 milionów euro, w całości sprzedawane są za granicę. Klientami są ludzie z całego świata – od Europy przez USA, na Bliskim Wschodzie kończąc.

Sunreef Yachts nadspodziewanie dobrze znosi światowy kryzys gospodarczy, który w Polsce dotknął mocno inne stocznie jachtowe. Gdańskie przedsiębiorstwo

13-letniej Justine rejs nie przeszkadza w kontynuowaniu pasji.

15-letni Jules w swojej kajucie.

6-letni Basile i 4-letnia Loupette szybko zadomowiły się na jachcie.

Laurent Bourgnon specjalnie dla „*Naszego* MORZA":

- Już od dawna pragnąłem zabrać żonę i dzieci w rejs dookoła świata. Przez większą część życia to ja ścigałem się na wielu akwenach i opływałem samotnie świat. Rodzina wiernie mi kibicowała z Francji, z domu. Z biegiem czasu zdałem sobie sprawę, że czas tak szybko mija, dzieci dorastają, a ja ich prawie nie widuję. Pomyślałem o wspólnym rejsie, podczas którego mógłbym pokazać im te piękne miejsca, które odwiedziłem żeglując sportowo oraz podczas rejsu dookoła świata z moimi rodzicami w dzieciństwie. Trwał kilka lat i bardzo się wówczas z rodzicami zbliżyliśmy. Chciałem to powtórzyć. Poza tym taki rejs to świetny sposób na poznanie świata, na naukę geografii, języków oraz tolerancji.

chwali się, że w okresie od 2007 do 2008 roku, przychody pochodzące z produkcji i usług wzrosły o 40 proc., z 19,6 mln euro do 27,6 mln euro, a prognozy na rok 2009 zapowiadają przychody rzędu 33,6 mln euro. Będzie to możliwe dzięki zwiększeniu liczby zwodowanych jachtów z 12 jednostek w 2008 roku do 18 w 2009. Plan budżetowy zapowiada w tym roku ponad 25-procentowy wzrost sprzedaży.

Co więcej, stocznia nabyła 16 hektarów gruntu w podgdańskiej Wiślince nad brzegiem Martwej Wisły. Już w przyszłym roku Sunreef Yachts opuści wynajmowane obecnie hale i przeniesie się do nowej, własnej już, siedziby. Zamierza tam, w potężnej hali o powierzchni 24 tysiące metrów kwadratowych, budować prawdziwe katamarany-giganty liczące nawet 50 metrów długości!

Już teraz powstał w stoczni projekt superjachtu o długości 45 metrów. Jeśli zostanie zbudowany, będzie największym żaglowym katamaranem na świecie.

Sunreef Yacht to nie tylko budowa jachtów. Firma należy do holdingu Sunreef Group i składa się z trzech jednostek: konstrukcji nowych jachtów – Sunreef Yachts, czarterów – Sunreef Yachts Charter oraz Yacht Management, które wspólnie zatrudniają ponad 450 pracowników.

Agencja czarterowa, Sunreef Yachts Charter ma ponad 1000 jachtów. Wartość czarterów sprzedanych w 2008 wyniosła 1,8 mln euro, prognozy na 2009 zapowiadają jeszcze 30-procentowy wzrost. Aby zapewnić klientom kompleksowe usługi, Sunreef założył własną komórkę Yacht Management, serwis gwarancyjny Sunreef Service Team oraz sekcję brokerską z 800 jachtami w bazie danych.

- Naszym głównym celem jest utrzymanie silnej pozycji na rynku międzynarodowym - największego konstruktora dużych i luksusowych katamaranów od 60 do 200 stóp – mówi Francis Lapp.

Tomasz Falba

Zatonięcie m/s Sopot (1)

Fot. Arstelan Shipspotting.com

Woda w ładowni

M/s Sopot.

M/s *Sopot* był trzecim statkiem utraconym przez Polskie Linie Oceaniczne (PLO) w ciągu zaledwie kilku lat. Przypomnijmy, że w roku 1983 zatonęła *Kudowa Zdrój*, dwa lata później siostrzany *Busko Zdrój*. W obu katastrofach zginęło 44 marynarzy, w tym kapitanowie obu statków. Rok później kolejna jednostka, m/s *Sopot*, pogrążyła się w morskiej otchłani. Na szczęście tym razem nikt nie zginął.

Wakacyjny rejs

3 sierpnia 1986 r. *Sopot* wychodzi z Gdańska w kolejną podróż, tym razem do marokańskiego portu Casablanka. Ładunek statku stanowi szkło w skrzyniach. Od 27 grudnia 1985 r. kapitanem *Sopotu* jest 59-letni Marian Janicki, mający 40 lat praktyki morskiej, od 26 lat piastujący stanowisko dowódcy statków. Marian Janicki jest więc bez wątpienia kapitanem bardzo doświadczonym, cieszy się też doskonałą opinią u armatora. Nie ma na swoim koncie żadnego poważnego wypadku. I oficerem jest 44-letni absolwent Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego, chief pokładowy od kwietnia 1986, po raz pierwszy na *Sopocie*. St. mechanik ma 45 lat, od dwóch lat jest kierownikiem działu maszynowego. Cała załoga liczy 28 osób. Na statku płynie także 3 pasażerów.

Podróż do Casablanki przebiega spokojnie, pogoda jest bardzo dobra. Nawet kapryśna Zatoka Biskajska pozostaje gładka niczym tafla jeziora. Pasażerowie i załoga korzystają z dobrodziejstw kąpieli słonecznych na pokładach. Można by rzec: sielankowy, wakacyjny rejs. Jedno tylko może niepokoić pasażerów - dokąd popłynie statek z Maroka. Z ładunkami jest coraz gorzej, czasy regularnej żeglugi linowej na stałych trasach, w której specjalizowało się PLO, należą do przeszłości. Teraz armator „łapie" każdą okazję.

Jeszcze przed wejściem do Casablanki, kpt. Janicki otrzymuje od armatora telegram z propozycją przyjęcia w Maroku ładunku 408 ton mrożonej pulpy pomarańczowej z przeznaczeniem do Flushing. Taki ładunek może być przewożony tylko w rufowej, chłodzonej, III ładowni. Jednak załadowanie wyłącznie tej ładowni, przy pustych pozostałych, spowoduje znaczne przegłębienie statku na rufę. Kpt. Janicki zdaje sobie z tego sprawę i dlatego łączy się z Działem Eksploatacji PLO, prosząc o pozyskanie dodatkowych ładunków dla *Sopotu*. Otrzymuje obietnicę, że armator będzie się starał, chociaż jest to bardzo trudne. 11 sierpnia *Sopot* wchodzi do Casablanki. Rozpoczyna się wyładunek statku.

Fatalne nieporozumienie

Podczas postoju w Casablance kpt. Janicki otrzymuje informację, że Dział Eksploatacji PLO stara się o ładunek 1100 ton rudy manganu z Safi do Gdańska. Wkrótce przychodzi kolejny telegram, z którego wynika, że czarterujący nie zgodził się na zawinięcie do Safi i że ładunek pulpy pomarańczowej ma być traktowany jako bardzo pilny („top urgent"). Kpt. Janicki pyta st. mechanika, czy przy tak dużym przegłębieniu na rufę, mechanizmy w siłowni będą mogły normalnie pracować. Chief odpowiada, że nie jest to możliwe, chociaż jego opinia nie jest oparta na przepisach, ani analizie dokumentacji statku, a tylko na własnym zdaniu.

Kapitan zamawia kolejną rozmowę z armatorem. Oświadcza pracownikowi Działu Eksploatacji, że podróż morska z tak dużym przegłębieniem na rufę jest niemożliwa i w takiej sytuacji będzie musiał zalać wodą I ładownię dla wyrównania trymu. Informuje też, że jest to bardzo ryzykowne i taka operacja może być przeprowadzona tylko w ostateczności.

Ta koncepcja okaże się fatalna w skutkach. I ładownia *Sopotu* (ani żadna inna)

nie jest przystosowana do przyjmowania balastu wodnego. Napełnienie wodą ładowni stwarza możliwość powstania tzw. swobodnych powierzchni cieczy, a to grozi utratą stateczności.

Dla wyjaśnienia Czytelnikom istoty swobodnej powierzchni cieczy posłużę się prostym przykładem. Jeżeli butelka jest napełniona wodą całkowicie, aż po zakrętkę, przewrócona na bok pozostaje w spoczynku (woda nie przelewa się wewnątrz, bo nie ma na to miejsca). Jeśli jednak napełniona jest tylko do połowy, powstaje w niej swobodna powierzchnia cieczy. Po przewróceniu butelki, woda przelewa się gwałtownie uderzając o ścianki i szarpiąc nią.

20 sierpnia rozpoczyna się załadunek pulpy pomarańczowej w beczkach do III ładowni. Tego samego dnia wieczorem kpt. Janicki otrzymuje kolejny telegram z Działu Eksploatacji PLO: *„przy braku innych ładunków zgoda na zalanie I ładowni”*. Treść telegramu utwierdza kapitana w słuszności podjętej decyzji. Kpt. Janicki nie sprawdza jednak, czy zgoda na zalanie I ładowni była opiniowana przez dział głównego nawigatora lub głównego sztauera PLO. Jest przekonany, że skoro taką zgodę otrzymał, to z pewnością była ona konsultowana „z kimś kompetentnym”.

Po wypadku okaże się, że pracownik Działu Eksploatacji PLO z nikim tej zgody nie konsultował. Uważał, że jeśli kapitan statku decyduje się na zalanie wodą ładowni, to wie, co robi. Wyraził zatem tylko formalną akceptację, ale bez wnikania w aspekty bezpieczeństwa żeglugi. Nawiasem mówiąc, wspomniany pracownik nie miał dyplomu nawigatora, był ekonomistą.

Ta wymiana informacji z Działem Eksploatacji powoduje jednak fatalne nieporozumienie. Kapitan jest przekonany, iż jego decyzja uzyskała akceptację PLO i mieści się w ramach dopuszczalnego ryzyka. PLO jest z kolei przekonane, że podejmując tę decyzję kapitan uwzględnił wymogi bezpieczeństwa statku. Główny nawigator PLO natomiast, w ogóle nie wie o pomyśle dowódcy *Sopotu*.

Woda zamiast ładunku

Tego samego dnia załoga rozpoczyna przygotowania do zalania I ładowni. Ładownia ta podzielona jest międzypokładem na dwie części, górną (TD) i dolną (LH). Podłoga wyłożona jest deskami, pod którymi z pewnością znajduje się dużo zanieczyszczeń z różnych przewożonych wcześniej ładunków. Marynarze nie unoszą tych desek i nie czyszczą przestrzeni pod nimi, a jedynie zamiatają podłogę i ściany ładowni. Dokonują natomiast oczyszczenia zenz. Po tych czynnościach załoga wykonuje próbne napełnienie LH I ładowni pompą pożarową do poziomu ok. 30 cm, po czym woda zostaje usunięta za burtę systemem zenzowym. Ta próba upewnia kapitana, że ładownia jest dobrze przygotowana do zalania wodą i że istnieje możliwość jej odpompowania w razie potrzeby.

Wieczorem rozpoczyna się napełnianie wodą LH do wysokości międzypokładu. W LH mieści się 1109 ton wody. Zasadniczą kwestią jest teraz przykrycie i uszczelnienie międzypokładu. Stosowane do tego celu deski lukowe oczywiście nie wystarczą, trzeba je uszczelnić. Zostają obłożone dwiema warstwami brezentów (więcej na statku nie ma), a następnie dociśnięte kantówkami, stalowymi płaskownikami, rozpornicami i linami stalowymi. Brezenty są jednak zbyt krótkie, nie obejmują desek lukowych na całej długości. Cała konstrukcja ma zapobiec przelewaniu się wody z LH do TD (do górnej części ładowni) podczas przechyłów statku. Już podczas napełniania LH okazuje się jednak, iż przykrycie luku nie jest całkowicie szczelne, gdyż na TD pojawia się niewielka ilość wody wyciekającej spod brezentów. Woda zostaje zebrana przez załogę i TD I ładowni jest obecnie suche. O przecieku brezentów wie zarówno kapitan, jak i I oficer, ale nie widzą w tym niczego niebezpiecznego.

Do I ładowni (na TD) zostaje następnie załadowany samochód Fiat 125p, a ponadto 6 skrzyń. To mienie Polaka, która wraca do kraju z kilkuletniego pobytu na kontrakcie zagranicznym. Ładownia II pozostaje pusta, natomiast w ładowni III umieszczonych zostaje 2037 beczek z pulpą pomarańczową. Ponadto, na pokładzie głównym umieszczone zostają dwa kontenery z drobnicą, a na pokładzie ochronnym w pobliżu III ładowni uszkodzony jacht *Karolinka*, który ma być przewieziony do Polski. Wszystkie te ładunki zostają prawidłowo zamocowane.

I oficer dokonuje obliczeń stateczności m/s *Sopot* i przedstawia wyniki kapitanowi, powiadamiając go, że statek spełnia wymagane kryteria i jest zdatny do żeglugi. Według I oficera MG (wysokość metacentryczna) wynosi 65 cm po uwzględnieniu poprawki na swobodne powierzchnie. Kapitan nie sprawdza wyników obliczeń I oficera. Badania ekspertów dokonane po wypadku wykazały, że obliczenia nie były prawidłowe i zawierały poważny błąd. Chief przyjął zbyt uproszczony kształt I ładowni, nie uwzględnił swobodnych powierzchni cieczy w zbiornikach wody i paliwowych. W rzeczywistości MG *Sopotu* wynosi nie 65 cm, ale jest ujemne i ma wartość - 4 cm. Co więcej, to obliczenie zakłada istnienie tylko jednej swobodnej powierzchni wody w LH ładowni nr I. Ani I oficer, ani kapitan nie przewidują możliwości powstania kolejnych swobodnych powierzchni. Nawet jednak gdyby inne swobodne powierzchnie nie wytworzyły się, statek z ujemnym MG jest niezdatny do żeglugi. Przepisy wymagają, aby MG dla takiego statku wynosiło przynajmniej 15 cm.

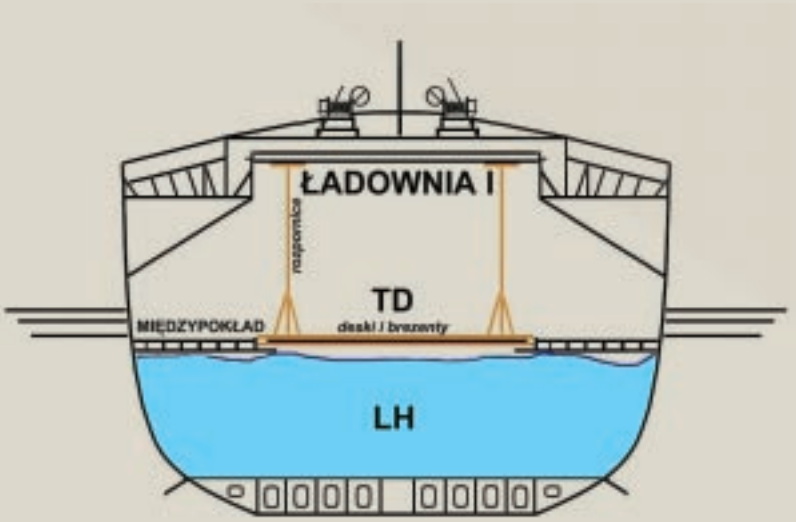
Pierwsze przecieki

21 sierpnia ok. godz. 16.00 *Sopot* wychodzi z Casablanki, kierując się do Flushing. Statek ma stały przechył 2-3° ma prawą burtę. W celu wyrównania, kapitan poleca pobierać wodę słodką z prawoburtowego zbiornika nr II, a paliwo ze zbiornika nr VII, również usytuowanego z prawej burty.

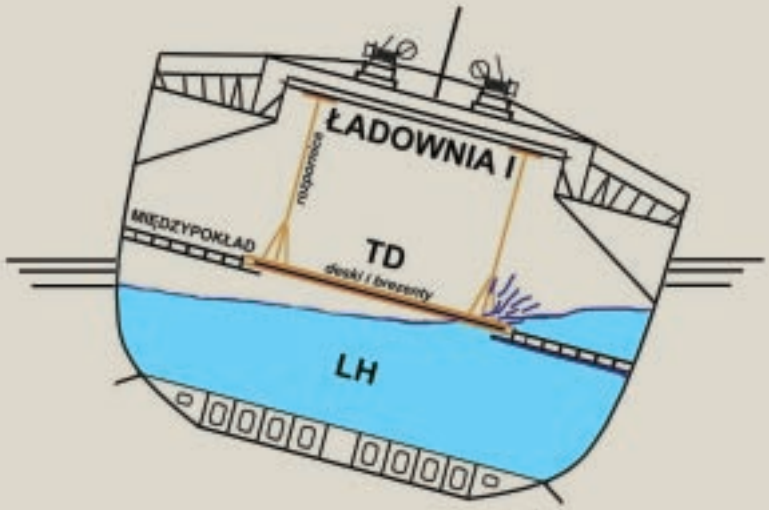
Aby dopełnić wodą LH ładowni nr 1 i zapobiec tworzeniu się swobodnej powierzchni, kapitan poleca dopełnienie zbiornika pompą pożarową. Po wykonaniu tej czynności okazuje się, że woda przeciekła poprzez nieszczelności w brezentach na TD ładowni nr I. Tworzy na międzypokładzie klin o wysokości około 70 cm i gromadzi się na prawej burcie, na którą przechylony jest statek. Załoga na polecenie kapitana

M/s *Sopot*

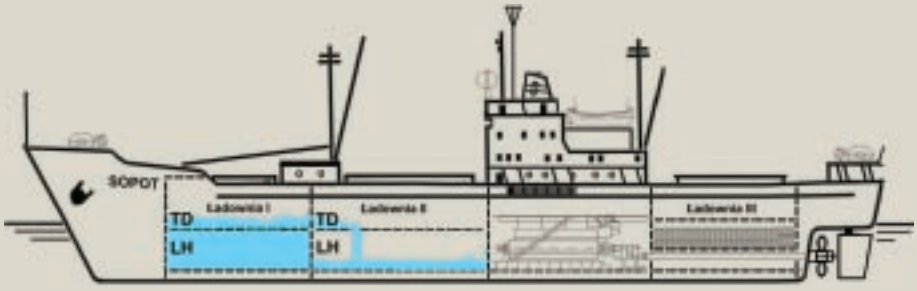
Typ:	drobnicowiec ochronno-pokładowy
Zbudowany:	1966 Aalborg Vaerft Dania
Armator:	PLO Gdynia
Sygnał wywoławczy:	SPUS
Napęd:	silnik spalinowy 1840 kW
Długość:	99,55 m
Szerokość:	14,0 m
Zanurzenie max.:	5,7 m
Pojemność:	1981 BRT
Nośność:	3035 DWT
Załoga:	28 osób



Ładownia I po zalaniu wodą LH w porcie Casablanca.



Na skutek nieszczelności brezentów woda zaczyna zalewać również TD I ładowni.



Z powodu nieszczelności przykrycia LH I ładowni, woda zalewa TD tej ładowni. Ze względu na trudności w odpompowaniu wody z górnego pokładu, kapitan poleca wypalenie otworów w grodzi miedzy I i II ładownią. Woda zaczyna przelewać się do TD i LH II ładowni. Powstają 3 swobodne powierzchnie, co prowadzi do utraty stateczności Sopotu.

przesuwa w kierunku dziobu samochód umieszczony na TD, aby zapobiec zalaniu go wodą.

Kapitan poleca również marynarzom uszczelnienie zaworów ściekowych do LH na międzypokładzie, a kiedy nie przynosi to rezultatu, zawory zostają zdemontowane, a otwory po nich zaślepione drewnianymi kołkami. Mimo tych działań, woda nadal przelewa się poprzez niewłaściwie uszczelnione deski lukowe z LH na TD. Dopiero teraz kapitan dochodzi do prawidłowego wniosku, że przykrycie luku do LH nie jest szczelne. Poleca umieścić na TD elektryczną pompę hydroforową, której zadaniem ma być odpompowywanie wody przedostającej się na międzypokład za burtę.

Jednocześnie kapitan zarządza regularne dopełnianie LH pompą pożarową, aby zapobiegać powstawaniu swobodnej powierzchni w dolnej części ładowni. Po każdym dopompowaniu wody do LH przechył statku zanika, *Sopot* prostuje się. Jednak po pewnym czasie, gdy woda w dolnej części ładowni przelewa się przez nieszczelne przykrycie luku na TD, statek znów doznaje kilkustopniowego przechyłu na lewą lub prawą burtę. Dowódca *Sopotu* nakazuje oficerom wachtowym, aby nie dopuszczali do przechyłu większego niż 6° na którąkolwiek z burt. Kiedy więc statek zaczyna się przechylać, oficerowie polecają załodze maszynowej włączenie pompy pożarowej i niwelują w ten sposób przechył.

Pozornie wydawać by się mogło, że dopompowywanie wody do LH jest słuszne. Dopiero po wypadku okaże się jednak, że wydajność pompy pożarowej, którą dopełniano LH ładowni nr I, wynosiła 75 m³/godz., podczas gdy wydajność pompy hydroforowej mającej osuszać TD – zaledwie 6 m³/godz. Oznacza to, że pompa dostarczająca wodę do LH działa 12-krotnie szybciej, niż pompa usuwająca wodę z TD. Bilans okazuje się bardzo niekorzystny i mała pompa hydroforowa (tzw. kaczałka) po prostu nie jest w stanie usunąć wciąż dopompowywanej wody.

Powstaje zatem swoista reakcja łańcuchowa. Każde dopełnienie LH i wyprostowanie statku, odbywa się kosztem dostarczenia na TD kolejnej porcji wody, której nie można równie szybko usunąć. Niestety, kierownictwo statku nie zdaje sobie z tego sprawy, albowiem nikt nie dokonał porównania wydajności pomp. Nikt z załogi nie dostrzega też, w jak niebezpiecznym kierunku rozwija się sytu-

acja. Warunki atmosferyczne są bardzo dobre, życie na statku toczy się więc zgodnie z codziennym rytuałem.

Druga swobodna powierzchnia

Następnego dnia rano (22 sierpnia), po kontroli ładowni nr I okazuje się, że ilość wody na TD znacznie się zwiększyła. A zatem nie tylko nie udało się zlikwidować swobodnej powierzchni w LH, ale powstała druga swobodna powierzchnia wody na TD. Sytuacja niepokoi kpt. Janickiego, zaczyna poszukiwać lepszej metody usuwania wody z górnej części ładowni.

Po konsultacji ze st. mechanikiem poleca magazynierowi wywiercenie 2 otworów w grodzi pomiędzy ładowniami nr I i nr II, na wysokości około 15 cm ponad międzypokładem. Dowódca *Sopotu* zakłada, że poprzez te otwory woda gromadząca się na TD ładowni nr I spłynie do ładowni nr II, a stamtąd do zenz, skąd następnie zostanie usunięta za burtę pompą zenzową. Jest to rozwiązanie bardzo ryzykowne, albowiem już samo wykonanie otworów w grodzi wodoszczelnej może zagrażać statkowi w razie ewentualnego przebicia poszycia burtowego, np. na skutek zderzenia z innym statkiem.

Co więcej, natychmiast po przewierceniu wspomnianych otworów okazuje się, że woda wprawdzie zgodnie z planem kapitana, przelewa się z TD I ładowni do II ładowni, ale pojawiają się trudności w jej odpompowaniu. Instalacja zenzowa zapycha się zanieczyszczeniami pozostającymi w ładowni nr II. Kapitan dopiero wówczas poleca jej oczyszczenie. Wywiercone otwory marynarze tymczasowo zabijają drewnianymi kołkami, usuwają ręcznie wodę, która już przelała się do II ładowni, a potem przystępują do wymiatania zanieczyszczeń z podłogi, czyszczenia zenz i studzienek zenzowych.

Zebrane śmieci i rdzę załoga pokładowa układa na plandekach i podwiesza w ładowni. Zanieczyszczeń jest więc bardzo dużo i nic dziwnego, że zostały zassane do instalacji zenzowej, powodując jej zapchanie. Po oczyszczeniu ładowni i koszy zenzowych, wywiercone w grodzi otwory zostają odblokowane.

24 sierpnia wieczorem *Sopot* zbliża się do południowej części Zatoki Biskajskiej. Pogoda jest nadal bardzo dobra, wręcz wymarzona, bezwietrzna. Tafla oceanu pozostaje idealnie gładka. Można by po niej płynąć bezpiecznie nawet kajakiem. Takie zjawisko nie często spotyka się na Biskajach. Wkrótce jednak okaże się, że królestwo Neptuna bywa bardzo kapryśne i zmienne. Radiooficer *Sopotu* odbiera komunikaty meteorologiczne o niżu szybko rozbudowującym się nad Atlantykiem i przesuwającym się błyskawicznie na północny wschód. Komunikaty ostrzegają, że siła wiatru w okolicach Zatoki Biskajskiej może wzrosnąć po północy nawet do 9°B. Radiooficer niezwłocznie przekazuje komunikaty kapitanowi.

Około godz. 21.00 kpt. Janicki po raz kolejny poleca dopełnienie pompą pożarową LH ładowni nr I, albowiem statek ma przechył około 4° na lewą burtę. Po dopompowaniu wody *Sopot* prostuje się, ale już po 10-15 minutach przechyla się na prawą burtę. To dobitnie wskazuje, że stateczność jednostki uległa zakłóceniu, a w ładowniach I i II tworzą się swobodne powierzchnie. Przy ujemnym MG grozi to nawet przewróceniem się statku. Stałe kilkustopniowe przechyły na lewą lub prawą burtę są wynikiem przelania się wody w obu ładowniach na jedną z burt. Stateczność *Sopotu* stała się chwiejna.

Trzeci problem

Nazajutrz, 25 sierpnia rano, siła wiatru wzrasta do 6-7° B. *Sopot* płynie „całą naprzód" kursem 030°, mając wiatr z prawego baksztagu. Kolejne komunikaty meteo wciąż ostrzegają o nadciągającym sztormie. O godz. 9.40 załoga pokładowa pod kierownictwem I oficera dokonuje kontroli ładowni nr I i nr II. Okazuje się, że na TD ładowni I ilość wody powiększyła się. Ponadto, pojawiła się trzecia swobodna powierzchnia wody w LH ładowni nr II. Przy przechyle wysokość klina wodnego dochodzi do 50 cm. Oznacza to, że w obu ładowniach znajduje się (poza uprzednio celowo zalanym LH ładowni nr I) kilkanaście ton wody swobodnie przelewającej się z burty na burtę. Wbrew zamiarom kapitana, zamiast osuszenia TD ładowni nr I i ładowni nr II osiągnięto rezultat odwrotny i doprowadzono do powstania trzech swobodnych powierzchni.

Kapitan otrzymawszy meldunki o tej sytuacji poleca dodatkowe sprzątanie ładowni nr II i czyszczenie zenz, a ponadto powiększenie otworów wywierconych w grodzi. Magazynier wypala je do średnicy około 8 cm. Rurociągi zenzowe zostają przepłukane pompą pożarową i przedmuchane powietrzem. W wyniku tych zabiegów około godz. 14.00 udaje się częściowo udrożnić instalację zenzową i zahamować przybór wody. Kapitan uznaje sytuację za opanowaną.

O godz. 16.00 wachtę na mostku obejmuje I oficer. Marynarz z tej wachty na polecenie kapitana udaje się na kontrolę ładowni i po powrocie na mostek melduje, że poziom wody w obu zaczął znowu wzrastać. Od tej pory kontrole przeprowadzane są co pół godziny. Zaczyna też zwiększać się przechył statku na prawą burtę i osiąga 6°. Kapitan wykonuje operację odpompowania jednego ze zbiorników balastowych, aby zmniejszyć ten przechył. Statek po chwili przechyla się na lewą burtę.

Około godz. 19.30 pogoda zaczyna się gwałtownie pogarszać. Wiatr osiąga 7°B, a w porywach nawet 9°B. Wysokość fali sięga już 4 m. Statek coraz ciężej pracuje na fali. Przechył na lewą burtę powiększa się do 15°.-0 Po zakończeniu wachty, około godz. 20.10 I oficer osobiście udaje się na kontrolę obu ładowni. W ładowni nr I poziom słupa wody na TD sięga już 1,3 m, a w LH ładowni nr II dochodzi do 2 metrów. Przerażony I oficer powraca biegiem na mostek.

- Panie kapitanie! Jest bardzo niedobrze! Mamy trzy swobodne powierzchnie, w obu ładowniach jest bardzo dużo wody, a w pierwszej podmywany samochód aż podskakuje!

Za chwilę na mostek wchodzi st. mechanik.

- Panie kapitanie, przy tak dużym stałym przechyle możemy mieć zaraz pożar w siłowni, bo olej ścieka na kolektor wydechowy.

Kpt. Janicki uświadamia sobie wówczas, że *Sopot* znalazł się w dramatycznej sytuacji i grozi mu nawet przewrócenie na burtę. Meldunki I oficera i st. mechanika pogłębiają to odczucie. Kapitana czeka najtrudniejsza decyzja, jaką może podjąć dowódca statku. Po chwili zastanowienia wzywa na mostek radiooficera i poleca, by przekazał stacji brzegowej Ushant Traffic informację o dużym przechyle i prośbę o pomoc.

Radiooficer niezwłocznie wysyła w eter sygnał Mayday.

Jerzy Bitner

Ciąg dalszy za miesiąc

Imię i nazwisko kapitana m/s Sopot zostały zmienione.

*Statki PMH w tajnej akcji wywiadu PRL**

Intryga bez mydła!

W pierwszych latach PRL, flota handlowa pod biało-czerwoną banderą uczestniczyła w akcji wywiadu wojskowego polegającej na dostawach sprzętu wojskowego i broni dla walczących w wojnie domowej greckich i macedońskich partyzantów z tzw. Armii Demokratycznej, kierowanej głównie przez komunistów.

Działania, które miały miejsce w latach 1947-49, utrzymywane były w tajemnicy, ponieważ na mocy porozumienia zawartego przez Stalina z Churchillem, Grecja miała po wojnie pozostawać w strefie wpływów brytyjskich. Dlatego główny inspirator pomocy greckim partyzantom, Stalin i inni przywódcy tzw. bloku krajów demokracji ludowej (w skład którego do roku 1948 wchodziła jeszcze Jugosławia), solidarnie w tej pomocy uczestniczący, znaleźli się w trudnej sytuacji. Z jednej strony zobowiązani byli do respektowania międzynarodowej umowy między alianckimi mocarstwami, tej samej, na mocy której Polska znalazła się w strefie wpływów ZSRR, z drugiej zaś nie mogli pozostawić greckich komunistów samym sobie. Zwłaszcza, że nie byli pewni ostatecznego wyniku rewolty i zawsze istniała szansa na przyłączenie Grecji do „bratniego" obozu. Dlatego ładowana na statki, m.in. w polskich portach, broń i amunicja musiały być produkcji niemieckiej, amerykańskiej, czy brytyjskiej, a na skrzyniach widniały napisy „sprzęt rolniczy", lub „mydło".

Rola polskiej floty była niebagatelna, w akcji uczestniczyło 5 statków PMH. Głównym jej koordynatorem był generał Wacław Komar, jeden z najbardziej ideowych komunistów w kierownictwie Wojska Polskiego, były dowódca czesko-bałkańskiej brygady międzynarodowej podczas wojny domowej w Hiszpanii, po II wojnie z-ca szefa Polskiej Misji Wojsko-

Fot. Archiwum PLO

Drobnicowiec GAL-u Kościuszko, wcześniej przekształcony w tymczasowy szpital, przypłynął 23 lipca 1949 r. z transportem 750 rannych, greckich partyzantów.

wej we Francji, a od 1947 r. szef Zarządu II Sztabu Generalnego, czyli wywiadu wojskowego. Za transport sprzętu wojskowego drogą morską do Grecji odpowiadał wyznaczony przez p.o. ministra żeglugi Kazimierza Petrusewicza, Hilary Sarnecki, późniejszy, po Mariusie Pliniuszu, dyrektor naczelny GAL-u (floty handlowo-pasażerskiej spółki Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe – red.) i pierwszy dyrektor PLO.

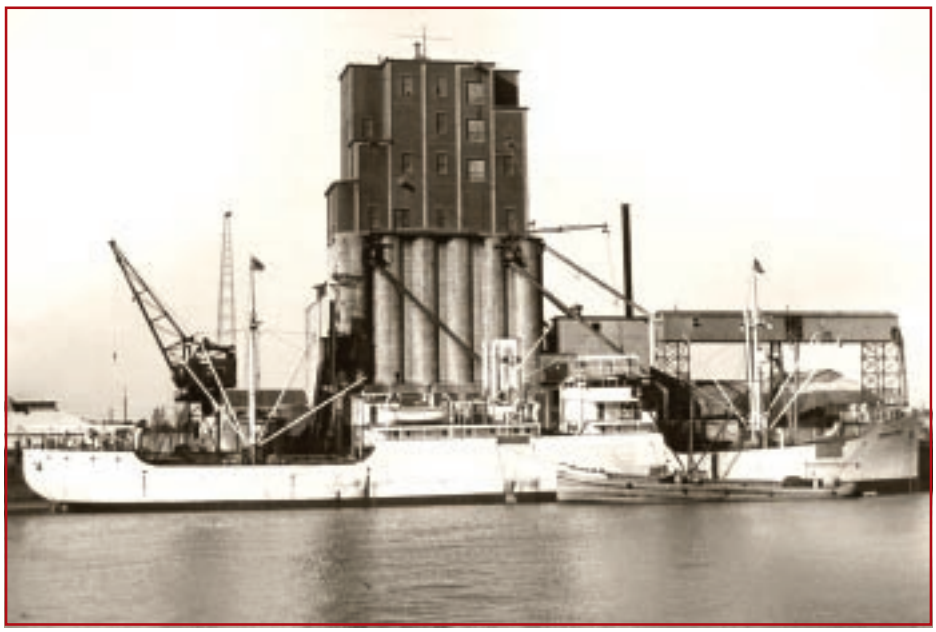
Znacząca była również rola polskiej floty w ewakuacji rannych partyzantów i ich rodzin w II połowie 1949 r., bezpośrednio po zakończeniu wojny domowej w Grecji. Ale po kolei.

Tło wojny domowej

Po nieudanej próbie podbicia Grecji przez Mussoliniego jesienią 1940 r., na Bałkanach rozpoczyna się inwazja niemiecka. Kraj zostaje opanowany przez Wehrmacht, a król Grecji Jerzy – w ślad za brytyjskimi oddziałami – udaje się do Egiptu. Emigracyjny rząd śle z Kairu wezwania do podjęcia walki z Niemcami. Powstaje ruch oporu, w którym decydującą rolę odgrywa lewicowy Grecki Front Wyzwolenia Narodowego (EAM) i podległe mu oddziały ELAS. Znacznie mniejsze znaczenie mają, inspirowane przez rząd na uchodźstwie, prawicowa partyzantka EDES i centrowa EKKA. W 1944 r. ELAS to już armia licząca 120 tys. ludzi, która ma największe zasługi w wyzwoleniu Grecji jesienią tegoż roku.

Koniec wojny nie oznaczał jednak końca wrzenia w bałkańskim tyglu. Zgodnie z amerykańsko-brytyjsko-sowieckimi ustaleniami, powojenna Grecja miała być domeną wpływów angielskich, a w kraju pozostawała pod bronią licząca ponad sto tysięcy ludzi armia, której bliższa była Moskwa, niż Londyn. W 1945 r. zawarto umowę pomiędzy monarchistycznym rządem Jedności Narodowej i EAM, rozwiązującą ELAS. Komunistyczni partyzanci nie złożyli jednak broni. Doszło do demonstracji, krwawo tłumionych przez policję i wojsko. Do greckich portów zaczęły zawijać angielskie statki z bronią dla rządowej armii.

Od 1947 r. obowiązuje tzw. doktryna Trumana, nakładająca na USA obowiązek pomagania krajom zagrożonym przez komunizm. W przypadku Grecji pomoc ta ma wymiar 400 mln ówczesnych dolarów. W tym samym, 1947 roku, greccy komuniści przegrywają wybory i tworzą, formalnie nielegalny, Tymczasowy Rząd Wolnej Grecji. Jego zbrojnym ramieniem jest Armia Demokratyczna Grecji, skupiająca w większości byłych partyzantów ELAS.



Stalowa Wola była pierwszym statkiem GAL-u uczestniczącym w tajnej akcji wywiadu.

Od 1946 r. kraj objęty jest wojną domową. Lewicowa partyzantka posługuje się, pochodzącym w większości jeszcze z czasów II wojny, na ogół lekkim uzbrojeniem. Liczniejsze i lepiej wyposażone oddziały rządowe wspierała artyleria i lotnictwo. Po kolejnych klęskach wojsk powstańczych, jesienią 1949 r., ogłoszono zakończenie walk. Bilans wojny był tragiczny: od 100, według jednych źródeł, do 150, według innych, tysięcy zabitych żołnierzy i cywilów, 60 tys. uwięzionych, 3033 wykonanych wyroków śmierci.

Dodatkowym efektem konfliktu, o którym mówi się, że przyniósł wielokrotnie większe straty, niż okres niemieckiej okupacji, była przymusowa emigracja ok. 150 tys. Greków i Macedończyków. Znajdowali schronienie w ZSRR i innych krajach bloku wschodniego. Do Polski w latach 1948-1951 trafiło ich 12,3 tys. Większość osiedlono w Zgorzelcu, mniejsze grupy trafiły także do Szczecina, Trójmiasta i Warszawy. Zachowując własne tradycje, z czasem wrastali w miejscowe społeczności.

Rola floty GAL w dostawach broni

Inicjatywa wykorzystania polskiej floty do przewozu broni dla greckich partyzantów wyszła od Bolesława Bieruta, podczas tajnego spotkania z Johanidesem, wicepremierem Tymczasowego Rządu Wolnej Grecji, wczesną wiosną 1948 r.

Wspomniany gen. Wacław Komar, w swoim sprawozdaniu z tej akcji, przygotowanym w 1967 r. na potrzeby Zakładu Historii Partii, a znalezionym przez prof. Andrzeja Garlickiego[1] tak pisał na ten temat:

„Podczas rozmowy tow. Bierut wyraził przekonanie, że najlepszą drogą zaopatrzenia materiałowego sił zbrojnych walczących w Grecji, będzie transport wodny. Zaproponował mi, abym w tej sprawie pomówił z attache wojskowym ZSRR gen. Masłowem, czy aby władze radzieckie nie zgodziły się dać załogi na polski statek, z polską banderą. Tow. Bierut obawiał się, że polscy marynarze mogą zawalić (sypnąć) akcję. Tow. tow. Spychalski i Radkiewicz otrzymali decyzję Biura Politycznego, aby część budżetu MBP i MON przekazać na ten cel do mojej dyspozycji. Z tego co sobie przypominam, to w budżecie MBP na ten cel było trzy miliardy złotych (sumy przeznaczonej z budżetu MON nie pamiętam) oraz cały poniemiecki sprzęt zdobyczny znajdujący się w obu resortach”.

Z kolei na spotkaniu w połowie października 1948 r. wysokich przedstawicieli komunistycznych partii Grecji, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii i Polski ustalono, że wymienione kraje mają udzielić pomocy stosownej dla zaopatrzenia formacji w sile 50 tys. żołnierzy oraz że zobowiązania muszą być zrealizowane w określonym terminie tak, *„by w połowie grudnia 1948 r. pierwszy statek, już załadowany, mógł opuścić Gdańsk kierując się*

do Durazo (pisownia oryginalna) oraz by *tempo dostarczania transportów do magazynu portowego w Gdańsku było szybkie i rytmiczne"*. Gen. Komar pisał, że *„Stalowa Wola była pierwszym statkiem, który otrzymaliśmy do dyspozycji: miał on wyjść z remontu w pierwszej dekadzie grudnia 1948 r. Wiedząc o tym, że od towarzyszy radzieckich obsługi statku nie otrzymam, zwróciłem się do ówczesnego szefa W.U.B.P. tow. Józefa Jurkowskiego aby:*

a) skompletował odpowiedzialną załogę wraz z kapitanem do statku Stalowa Wola,
b) wyznaczył wspólnie z tow. Sarneckim, przedstawicielem GAL, odpowiedni magazyn w porcie,
c) zorganizował odpowiednią ochronę magazynu, nie różniącą się zewnętrznie od normalnej ochrony,
d) zebrał odpowiedni zespół kolejarzy do manewrowania w porcie,
e) skompletował odpowiednią ekipę dokerów do załadunku statku.

Chodziło o to, aby w pełni zabezpieczyć ścisłą tajemnicę całości przedsięwzięcia (był taki wypadek, że skrzynka z mydłem rozbiła się w porcie i okazało się, że to nie mydło, lecz kostki trotylu).

Za magazyn w porcie, za sprawny wyładunek z wagonów do magazynu portowego oraz na statek odpowiedzialny był Janusz Jurkowski (brat tow. Józefa Jurkowskiego) pracownik ówczesnego Dep. MBP wysłany przeze mnie do Gdańska. (Współpracował on z placówką II oddz. Sztabu Gen. w składzie: kpt. Michalak i por. M.)".

Z dokumentu tego dowiadujemy się również, że *„w pierwszej połowie grudnia statek Stalowa Wola z polską obsługą wypłynął z pełnym ładunkiem. Na statku zamustrowanych było kilku pracowników II Oddziału Sztabu Gen. I VII Dep. MBP. Łączność radiową utrzymywałem bezpośrednio ze statkiem.*

W okresie całej akcji wykorzystane były następujące statki:

1. *Stalowa Wola – 4600 DWT*
2. *Kościuszko – 10 400 DWT*
3. *Bałtyk – 10 000 DWT*
4. *Wisła – 5000 DWT*
5. *Karpaty – 12 000 DWT*

Tankowiec Karpaty płynął nie załadowany do Rumunii, skąd po załadowaniu materiałów pędnych i smarów, kontynuował rejs do Durazo.

Łączność radiową utrzymywałem z kapitanem każdego statku za pośrednictwem radzisty, który jednocześnie pełnił obowiązki szyfranta".

Z innych źródeł dowiadujemy się, że w trwającym ok. 12 dni rejsie *Stalowej Woli*, przy podejściu do Durres, nie obyło się bez emocji, był to bowiem czas, kiedy statki na przybrzeżnych wodach narażone były na spotkania z licznymi, pozostawionymi tu od czasów wojny, pułapkami. Kpt. Jasicki – dowódca *Stalowej Woli* postanowił przepłynąć pole minowe w poprzek. Miał dużo szczęścia, gdyż wytrałowane przejście do portu prowadziło wzdłuż linii brzegowej. Ile podróży ze sprzętem wojskowym odbyła jeszcze *Stalowa Wola* i inne statki PMH trudno ustalić. Prawdopodobnie ze sprzętem wojskowym do Durres popłynął s/s *Bałtyk*, który z Gdyni wyszedł 22 kwietnia 1949 r. ze „sprzętem górniczym" i „siewnikami" (sformułowanie z manifestu). Moje przypuszczenia potwierdzili członkowie załogi tego statku, którzy byli świadkami rozbicia się przy wyładunku skrzyni, z której wysypała się na nabrzeże amunicja. Statek po wyładunku „sprzętu górniczego" popłynął do Aleksandrii po bawełnę, a w Gdańsku zjawił się 24 września.

Ewakuacja partyzantów

Dużo więcej wiemy natomiast o udziale polskiej floty w ewakuacji, rannych w większości, greckich i macedońskich partyzantów i ich rodzin do Polski, głównie za sprawą wspomnień komendanta, specjalnie zbudowanego dla rannych partyzantów, szpitala w Dziwnowie, dr mjr. Władysława Barcikowskiego, zatytułowanych „Szpital grecki na wyspie Wolin".

W sumie rejsów z greckimi partyzantami do portów polskich - Świnoujścia, Gdyni i Gdańska - było pięć, z czego jeden na luksusowym, rumuńskim statku pasażerskim *Transylwania*, użytkowanym głównie przez króla, a w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych znanego na rynku europejskim statku wycieczkowego. Tym ostatnim przypłynęło ponoć do Polski 2-3 tys. partyzantów, z czego 574 rannych przetransportowano do szpitala w Dziwnowie. Ale po kolei.

W końcu 1948 r. na skutek ostrej krytyki Komunistycznej Partii Jugosławii przez Biuro Informacji Partii Komunistycznych i Robotniczych w Moskwie, dotyczącej polityki wewnętrznej i zagranicznej Jugosławii, Tito zamknął granicę z Grecją i wstrzymał, wcześniej bardzo znaczącą, pomoc dla partyzantów, co w połączeniu z ofensywą wojsk rządowych gen. Papagosa, wspieraną przez Amerykanów, rychło doprowadziło do sytuacji, że komuniści, którzy do 1947 r. byli w tej wojnie stroną przeważającą, w 1949 r. zaczęli tracić inicjatywę. Po

Pierwszomajowy pochód byłych partyzantów w 1950 r.

Rozbrajanie partyzantów ELAS.

sierpniu, zdając sobie sprawę, że wojny nie wygrają, zaczęli stopniowo kapitulować, wycofując oddziały w kierunku Albanii. W październiku rząd zdelegalizował partię komunistyczną. Wojska rządowe traktowały partyzantów wyjątkowo brutalnie, jak pospolitych przestępców, wielu z nich rozstrzeliwując, tysiące wtrącając na wiele lat do więzień i obozów koncentracyjnych.

Chcąc oszczędzić takiego losu przynajmniej części Greckiej Armii Narodowo-wyzwoleńczej, jak wówczas w Polsce nazywano komunistyczną partyzantkę, władze Międzynarodówki Komunistycznej, ze Stalinem i Bierutem na czele, postanowiły ją ewakuować przez Bułgarię i Albanię. Przede wszystkim rannych partyzantów, kobiety i dzieci. W tym celu zgodnie z wytycznymi I sekretarza KC PZPR Bolesława Bieruta postanowiono w trybie pilnym zorganizować na terenie nie zagospodarowanych koszar byłej bazy wojskowej wodnopłatowców w Dziwnowie, duży, liczący przeszło tysiąc łóżek szpital, odpowiednio go wyposażyć i dobrać personel.

Ponad 1000 różnego rodzaju specjalistów, pracując po 12 godzin, remontowało 27, w większości zniszczonych, budynków mieszkalnych i koszarowych o łącznej kubaturze 125 tys. m^3 oraz rozbroiło 100 tys. min i setki bomb lotniczych.

Pacjentów miały przywozić z albańskiego Durres głównie statki PMH. Oto co na ten temat pisze we wspomnianej już relacji gen. Komar:

„Zadaniem płk. Sameta (jednego z głównych organizatorów pomocy medycznej dla greckich partyzantów – J. D.) *w drugiej fazie było:*

a) w połowie czerwca 1949 roku wejść w kontakt w Gdańsku z tow. Sarneckim i zaproponować odpowiedni statek, który mógłby być zamieniony w chirurgiczny szpital pływający. Na ten cel przeznaczony został statek Kościuszko.

b) Wspólnie z kpt. statku Kościuszko tow. Lipskim przygotować statek w ten sposób, aby po przybyciu do Durazo i wyładowaniu sprzętu, rozwinąć 1000-łóżkowy pływający szpital chirurgiczny.

c) Skompletować odpowiednią skromną ilościowo kadrę personelu białego dla statku Kościuszko.

d) Przygotować narzędzia chirurgiczne, leki, materiał opatrunkowy dla 1000 chorych na okres 15 dni.

e) Przygotować odpowiednie pojemniki na wodę dla szpitala i do żywienia, potrzebną ilość kuchen, zapas żywności dla 1000 chorych na okres 15 dni”.

S/s Wisła.

Również Białystok pełnił funkcję tymczasowego pływającego szpitala.

Tak więc *Kościuszko* był pierwszą jednostką zamienioną w pływający szpital do transportu rannych, dostarczanych do Durres z objętych walkami rejonów Grecji. Było to możliwe, gdyż komunistyczna partyzantka starała się jak najdłużej utrzymać kontrolę nad grecko-albańskim pograniczem. *Kościuszko* z transportem 750 rannych wypłynął z Albanii 13 lipca 1949 r. W naprędce zaadaptowanych ładowniach umieszczono ozdrowieńców z zagojonymi ranami, w kabinach tych, którym trzeba było zmieniać opatrunki. Wszyscy mieli na szyjach kartoniki z numerami identyfikacyjnymi. W pięćdziesięcioosobowej załodze było kilku Greków, wśród nich marynarz zwany Jurkiem, który pełnił funkcję tłumacza. Obecność partyzantów na statku utrzymywano w tajemnicy, dlatego zabroniono im wychodzenia na pokład, zwłaszcza podczas przepływania cieśniny Gibraltar i w czasie krótkiego postoju w Kopenhadze.

Transport miał przybyć do Świnoujścia w nocy 23 lipca. Wskutek błędu pilota, statek osiadł jednak na mieliźnie, sto metrów od brzegu. Polska administracja morska nie dysponowała wówczas własnymi holownikami, więc poproszono o pomoc dowództwo rosyjskiego garnizonu.

Wyładunek rannych i chorych rozpoczął się o świcie 25 lipca. Wszystko odbywało się w ścisłej tajemnicy, dlate-

go wcześniej ewakuowano czasowo mieszkańców okolicznych domów.

Pod trap podjeżdżały kolejno ciężarówki i sanitarki. Lżej ranni sami schodzili na nabrzeże, ciężko rannych przenoszono na ląd dźwigami w specjalnych klatkach. W samochodach okrywano ich kocami, podawano gorące napoje. W furażerkach na głowach, ubrani na pół cywilnie, na pół wojskowo partyzanci – według Władysława Barcikowskiego – przedstawiali obraz nieszczęścia i rozpaczy. Brudni, zarośnięci, z ropiejącymi często ranami. Niechętnie pozbywali się swoich pistoletów i obrzynów. Rannych kierowano do wspomnianego, utworzonego specjalnie dla nich szpitala w Dziwnowie, ozdrowieńców do znajdującej się w sąsiedztwie szkoły oficerskiej, również stworzonej na potrzeby greckich partyzantów, a młodzież i dzieci do Państwowego Ośrodka Wychowawczego w Policach koło Szczecina, w którym w pewnym okresie przebywało podobno ok. 3 tys. greckich i macedońskich uchodźców.[2]

„Drugi transport chorych, nazywany później „defteri apostoli" – pisze w swoich wspomnieniach Władysław Barcikowski – *przybył do Dziwnowa we wrześniu. Najpierw przywieziono do nas 29 cywilów z amputowanymi kończynami, a później, 8 października ponad 150 partyzantów z około 2,5 tysięcznego transportu, który dotarł do Świnoujścia na pokładzie Kościuszki. Statek ten wypłynął z Albanii nocą z 27 na 28 września 1949 roku i po jedenastu dniach przycumował do polskiego wybrzeża. Na pokładzie, jak opowiadano było trzech Greków".*

24 listopada 1949 r. do Dziwnowa przybywa kolejny transport 574 rannych. Przypłynęli do Gdańska, razem z ok. 2 tys. innych greckich i macedońskich partyzantów, kobiet i dzieci, wspomnianym rumuńskim statkiem pasażerskim *Transylwania*, na pokładzie którego przybyła również ekipa polskich lekarzy wojskowych, wcześniej wysłanych do Grecji drogą lotniczą, by na miejscu nieść pomoc medyczną walczącym partyzantom. Z otrzymanych m.in. od nich informacji wynikało, że przez długi czas za *Transylwanią* płynął brytyjski okręt wojenny.

Anglicy dostrzegli pewnie dużą ilość ludzi na pokładzie. Okręt zawrócił dopiero na wysokości Gibraltaru, po radiowych wyjaśnieniach kapitana, że wiezie turystów. Mimo wszystko trudno przypuszczać, aby wywiady państw zachodnich nie orientowały się w charakterze tajnych misji tych jednostek. Znając los, który czekał pokonanych powstańców w ich ojczystym kraju, może wolały nie ujawniać posiadanych informacji?

Polscy lekarze mówili też, że wygłodzeni Grecy w czasie rejsu jedli bez umiaru, co w połączeniu z chorobą morską, wielu doprowadziło do stanu skrajnego wycieńczenia. Kilkaset osób w takim stanie trafiło do Dziwnowa.

W kolejny rejs po greckich i macedońskich partyzantów wyruszył z Gdańska *Białystok*, wcześniej również przystosowany do transportu chorych i rannych partyzantów. Nad właściwym zaadaptowaniem statku do takiego celu czuwał ppłk. dr Jan Goldstein wraz z dwoma chorążymi – felczerami, którzy zaokrętowali na statek wraz z grupą innych wojskowych.

Oto co na temat tego rejsu powiedział Janusz Rutkowski, były intendent *Batorego* i dyrektor Polskiej Żeglugi Bałtyckiej:

- Na Białystok zamustrowałem 27 września 1949 r. jako młodszy steward. Na krótko przed tą podróżą ukończyłem w sopockim Grand Hotelu, należącym wtedy do GAL-u, kurs na pełnego stewarda. *Białystok* był moim pierwszym

Sprzęt wojskowy woził również statek Bałtyk.

statkiem. Nic więc dziwnego, że wszystko co się na nim i wokół niego działo bardzo mnie interesowało. Byłem wtedy młodym człowiekiem, absolwentem Państwowej Szkoły Handlowej w Gdyni, ciekawym świata i bardzo zadowolonym, że zdobyłem tę pracę.

Pamiętam, że pierwszą rzeczą, która mnie zaniepokoiła to, że przez wiele dni statek nie podchodził pod załadunek węgla, który miał wieźć do Szwecji oraz że liczna grupa robotników myje i czyści pokład i ładownie, potem je malując. Po pewnym czasie zauważyłem, że rozbudowywane są różne pomieszczenia, nie służące dotychczas celom mieszkalnym, a inna, nowa grupa robotników w ładowniach zaczęła montować jakieś rusztowania, przypominające wielopiętrowe prycze. Wkrótce też na statek załadowano dwie kuchnie polowe i zaokrętowano dodatkową, kilkunastoosobową grupę ludzi. Jak się później dowiedziałem, byli to przebrani w cywilne ciuchy żołnierze, których dowódcą był kapitan Józef Michalak. Kilka dni później wypłynęliśmy z Nowego Portu i drogą przez cieśniny duńskie popłynęliśmy przez Morze Północne, Kanał La Manche i Gibraltar na Morze Śródziemne.

Życie na statku toczyło się zupełnie normalnie, od wachty do wachty, aż do wejścia na Adriatyk. Tam, na podejściu do albańskiego portu Durres kapitan Andrzej Goebel poinformował nas, że płynie z nami grupa polskich żołnierzy, którzy będą opiekować się kobietami i dziećmi, staruszkami, a przede wszystkim rannymi partyzantami, uczestnikami wojny domowej, która wtedy toczyła się w Grecji oraz żeby załoga zachowywała spokój, ciszę i dyscyplinę. Powiedział też, że nad zaokrętowanymi Grekami oraz nad dyscypliną na statku będzie czuwał wspomniany kapitan Józef Michalak, którego przedstawił. Niebawem okazało się, że wśród osób, które zaokrętowały się na nasz statek, byli wojskowi lekarze i kucharze.

Ile osób wsiadło w Durres na nasz statek, nie wiem. Wiem jedynie, że wszystkie ładownie były wypełnione. Grecy i Macedończycy, których wieźliśmy mogli opuszczać swoje ciasne pomieszczenia tylko wieczorem, by pospacerować po pokładzie. Za dnia statek przypominał normalną jednostkę, na pokładzie której można było zobaczyć co najwyżej kilku pracujących marynarzy. W nocy zasłonięte były też okna pomieszczeń pasażerskich, paliły się jedynie lampy nawigacyjne. Cisza obowiązywała też w eterze. Nie było żadnych połączeń z centralą. Zadaniem kapitana i jego załogi było doprowadzić statek w sposób jak najbardziej dyskretny do polskiego portu. Gibraltar przepłynęliśmy bez żadnych przeszkód, podobnie jak Kanał La Manche, gdzie wtedy niektóre statki handlowe były kontrolowane przez okręty francuskie i brytyjskie. Oczywiście ominęliśmy też Kanał Kiloński, płynąc wokół Półwyspu Jutlandzkiego. Do celu, czyli do portu wojennego na Oksywiu dotarliśmy wieczorem, gdy było już ciemno. Tam Grecy przeszli do przygotowanych wcześniej samochodów i pomieszczeń. Wyokrętowaliśmy tam nie tylko pasażerów, ale również wyładowaliśmy cały służący im podczas transportu sprzęt, wszystkie prycze, koje, dodatkowe węzły sanitarne, kuchnie. Wszystko to pozostawiliśmy na Oksywiu, a sami popłynęliśmy pod gdyński elewator zbożowy, gdzie statek został gruntownie wyczyszczony i wymyty oraz odebrany przez specjalną komisję, która zezwoliła na załadunek do jego ładowni pszenicy przeznaczonej dla odbiorcy w Bremie.

• • •

Ilu konkretnie Greków przywiózł do Polski *Białystok* z żadnych dostępnych źródeł nie udało mi się dowiedzieć, podobnie jak nie mogłem zdobyć żadnych wiarygodnych informacji o ostatnim transporcie 333 chorych, który dotarł do Dziwnowa 17 lutego 1950 r.

Dodajmy, że w szpitalu, począwszy od listopada 1949 r. stale przebywało ok. 1500 chorych. Jego dobra renoma sprawiała, że kiedy zaczęli go opuszczać wyleczeni ranni z pierwszego transportu, ich miejsca natychmiast zajmowali inni, kierowani do dziwnowskiego szpitala również z innych krajów tzw. demokracji ludowej. Dziennie przeprowadzano tam 8-12 operacji chirurgicznych. Około 91 proc. operowanych, wśród których 2/3 stanowili Grecy, a 1/3 Macedończycy, opuściło szpital jako osoby wyleczone. Na oddziale ginekologicznym urodziło się 82 dzieci, z czego najwięcej, po 17, w lutym i marcu 1950 r. Około 25 osób zmarło. Szpital w Dziwnowie działał do listopada 1950 r., a więc zaledwie 16 miesięcy. Część jeszcze do końca nie wyleczonych Greków przewieziono do szpitala klinicznego nr 1 w Łodzi.

Emigrantom długo przyszło czekać na możliwość powrotu do kraju. W Grecji ciągle było niespokojnie, a siedmioletnie

Janusz Rutkowski jako intendent na m/s Batory.

rządy junty oficerskiej tzw. czarnych pułkowników (1967–1974) przyniosły nową falę terroru. Dopiero w 1981 roku, po dojściu do władzy premiera Andreasa Papandreu, o polskich zresztą korzeniach, greckim uchodźcom przywrócono prawa obywatelskie i zezwolono na powrót. Wielu nie doczekało tej chwili, dla większości Polska stała się drugą ojczyzną. Najlepiej świadczy o tym dość liczna grupa marynarzy i oficerów narodowości greckiej i macedońskiej pracująca, zwłaszcza w okresie PRL-u na statkach PLO i PŻM, a także w firmach obrotu portowo-morskiego, handlowych i gastronomicznych w Trójmieście i Szczecinie.

Jerzy Drzemczewski

---

* Więcej informacji na temat udziału Polskiej Marynarki Handlowej w tajnej pomocy wojskowej dla greckiej partyzantki komunistycznej, a także o wielu innych, związanych z obecnością biało-czerwonej bandery, wydarzeniach, znajdziecie Państwo w wydanej w ubiegłym miesiącu książce Jerzego Drzemczewskiego „Na śródziemnomorskim szlaku – lata 1924-2008".

1 Z tajnych archiwów: sekretna pomoc dla greckich komunistów, sprawozdanie gen. Komara, „Polityka" z 3 listopada 1990 r.

2 Z listu Barbary Sowińskiej-Adamczyk z Nowego Warpna do „Polityki", opublikowanego 20 maja 2006 r.

Połowa ma związki z morzem

Życie na medal

- Wszystko zaczęło się od kradzieży - wspomina Bogumił Filipek. - Nie, ja nic nie ukradłem. To mnie okradziono.

Dr Bogumił Filipek zbiera medale od dwudziestu lat.

Fot. Tomasz Falba

Kmdr Bogumił Filipek ma 73 lata. Mieszka w Gdyni. Jest lekarzem, absolwentem Akademii Medycznej w Gdańsku, pracującym emerytem - jak sam siebie określa. Na co dzień zatrudniony jest w Zakładzie Medycyny Morskiej i Tropikalnej Wojskowego Instytutu Medycznego w Gdyni-Oksywiu. Jest uznanym specjalistą medycyny morskiej, autorem kilkudziesięciu prac poświęconych tej dziedzinie (m.in. dotyczących broni chemicznej zatopionej w Bałtyku), doktorem z tytułu naukowego, od 1978 roku.

Jakby tego było mało, dr Filipek to także właściciel kolekcji medali okolicznościowych znanej w całym kraju. Pokazywał ją już na 77 wystawach. Zostało po nich pięć ksiąg pamiątkowych, do których zwiedzający wpisywali słowa podziękowania dla kolekcjonera.

Dr Filipek jest też współautorem dwóch książek, których treścią jest jego pasja: „Medale Gdyni" i, właśnie wydane, „Medale Marynarki Wojennej".

Jego kolekcja liczy kilka tysięcy medali, z czego połowę stanowią te związane z morzem - Marynarką Wojenną, liniami żeglugowymi, stoczniami, portami, rybołówstwem, żeglarstwem czy, jakżeby inaczej, medycyną. Kolekcja uchodzi za największą w Polsce.

Olśnienie

Pasje zbieracza bohater naszego artykułu przejawiał już w młodości, w Skierniewicach, gdzie się urodził. Zaczął od ko-

lekcjonowania znaczków i walorów numizmatycznych. Uzbierał tego kilkanaście klaserów, ale niewiele wskazywało, że przerodzi się to w coś poważniejszego. Młody Bogumił traktował zbieranie jak sympatyczną zabawę. O wszystkim zadecydował przykry przypadek.

- To było dokładnie 4 marca 1990 roku. Wtedy moje mieszkanie zostało okradzione. Złodzieje wynieśli wiele cennych rzeczy, także moją kolekcję - opowiada. - Ale pozostało kilka medali. Przyjrzałem się im i stwierdziłem, że to jest to, że od tej pory będę je zbierał. To było jak olśnienie.

Życie dr Filipka kręci się wokół medali od prawie dwudziestu lat. O każdym elemencie swojej bogatej kolekcji jest w stanie opowiadać godzinami. Czasami, snując opowieść, wzrusza się. Za każdym medalem stoi jakaś ludzka historia. I to jest dla niego najważniejsze. Jak sam podkreśla, właściwie nie zbiera rzeczy, tylko cząstki czyjegoś życia.

- Medale okolicznościowe, już od czasów starożytnych, są trwałymi i pięknymi dokumentami wydarzeń historycznych, tych osobistych i tych ogólnych - mówi z przekonaniem. - Ludzie odchodzą, medale zostają, instytucje znikają, medale świadczą, że kiedyś istniały.

Kolejne egzemplarze do kolekcji dr Filipek zdobywa w różny sposób. Większość kupił, część dostał. Często po obejrzeniu wystawy, medale przynosili do niego ludzie, którzy nie chcieli, aby leżały zapomniane w szufladach. Wszystkie „zdobycze" są dla niego najcenniejsze. Żadnego nie chce wyróżniać.

Niekończąca się kolekcja

A przecież są wśród nich prawdziwe rarytasy, jak np. medal Fundacji Łodzi Podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego z 1927 roku. Fundacja zbierała pieniądze na budowę legendarnego okrętu podwodnego *Orzeł* i polskich ścigaczy. Jest też medal upamiętniający Zjazd Gwiaździsty Automobilistów i Motocyklistów do Gdyni na „Dni Morza" z roku 1938.

Ale i te współczesne, dotyczące choćby Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, czy misji wojskowych Wojska Polskiego.

Osobne miejsce zajmują medale związane z Gdynią. Jako gdynianin od ponad czterdziestu lat, dr Filipek czuje się z nimi szczególnie związany.

- Policzyłem, że w ciągu zaledwie osiemdziesięciu lat istnienia miasta, temat gdyński pojawia się na 1113 medalach. A to zapewne jeszcze nie wszystko - mówi Bogumił Filipek. - Jeśli zatem chodzi o ilość wydanych medali, miasto powiatowe jakim jest przecież Gdynia, staje w jednym rzędzie z miastem stołecznym Warszawą i tysiącletnim Gdańskiem. To coś niezwykłego.

Tworzenie kolekcji, według dr Filipka, nigdy się nie kończy. Powstają nowe medale, odnajdują się stare. Dzięki temu, jest to ciągle ciekawe zajęcie. Martwi się tylko, że nie ma kto po nim przejąć pałeczki. Syn ani wnuk nie podzielają kolekcjonerskich pasji ojca i dziadka. Zapewne więc, kiedy jego zabraknie, trafi ona do muzeów, aby tam cieszyć oczy zwiedzających.

- Jedno jest pewne. Teraz nikt już nie ukradnie mi mojej kolekcji. Te parę tysięcy medali waży razem kilkaset kilogramów. Jaki złodziej miałby ochotę na tak kłopotliwy łup? - śmieje się dr Filipek.

Tomasz Falba

Fot. Tomasz Falba

Fot. Tomasz Falba

W zbiorach gdyńskiego kolekcjonera znajduje się kilka tysięcy medali.

Stocznia, *która porywa ogromem*

70 lat temu, w sierpniu 1939 roku „Morze” pisało:

Morze w cieniu wojny

Niezwykły charakter miały tegoroczne „Dni Morza”, a zwłaszcza kulminacyjny ich moment – dzień 29 czerwca, obchodzony już tradycyjnie od szeregu lat.

Rok ostatni, a zwłaszcza ostatnie miesiące wysunęły sprawę dostępu Polski do morza na plan pierwszy już nie tylko polityki polskiej, ale w ogóle polityki międzynarodowej. Oczy całego świata zwrócone są na drogi naszego dostępu do morza. (…)

W takich warunkach tegoroczne „Dni Morza” były, musiały być wielką, żywiołową manifestacją całego Narodu, w której wzięły udział dosłownie wszystkie jego warstwy, wszyscy jego przedstawiciele – od Głowy Państwa po najskromniejszego obywatela, cała Polska, jak szeroka i długa – od Warszawy i Gdyni po małe, zagubione prowincjonalne miasteczka i osady. Wielka fala manifestacyj objęła i dalekie nieraz ogniska, gdzie tylko biją mocnym tętnem żywiej czujące serca polskich wychodźców.

Narastająca od szeregu tygodni, gromadząca się w milionach serc energia sprzeciwu i czujności, wybuchnęła w potężnym entuzjazmie i cały Naród wykrzyknął: „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da!” (…)

Nie sięgamy po cudze, lecz naszego nie damy nikomu. I w obronie swych praw nie cofniemy się przed niczym, wojny się nie ulękniemy. Kto sięgnie po nasze, temu odpowiemy słowami ministra Kwiatkowskiego: „Chcecie wojny, to spróbujcie jej. Dzień i miejsce jej zaczęcia są inicjatorom wojny zawsze wiadome, ale nie znacie ani dnia, ani miejsca, gdzie ją ukończycie”.

(Po Dniach Morza, J. Lewandowski)

Nie wypłynęli

Francja. (...) wspaniałe wysiłki narodu francuskiego zostały niestety zamącone tragicznym wypadkiem okrętu podwodnego „Phoenix”, który w czasie ćwiczeń zanurzył się i więcej na powierzchnię nie wypłynął. (...) Gdy po umówionym czasie okręt nie wypłynął, rozpoczęto poszukiwania, alarmując jednocześnie wszystkie siły morskie i lotnicze: w wyniku tej akcji zauważono w odległości 15 mil od brzegu i w miejscu, gdzie głębokość wynosi ponad 100 metrów, dużą plamę oliwy, prawdopodobnie ostatni ślad po zaginionym okręcie. O przyczynach tej katastrofy trudno jest coś orzec, gdyż z załogi liczącej 4 oficerów i 67 marynarzy nikt nie ocalał, a duża głębokość uniemożliwia jakąkolwiek akcję zmierzającą do wyratowania okrętu. (...)

Niemcy. (...) Otóż wszelkie dane pozwalają przypuszczać, że wyszkolenie załóg niemieckich nie stoi na zbyt wysokim poziomie; jest to zresztą naturalne i zupełnie zrozumiałe, gdy się zważy, że w ciągu niespełna dwóch lat personel pływający potroił się, skutkiem czego element młody i niedoświadczony wypłynął na samodzielne i nieraz zupełnie odpowiedzialne stanowiska. (...) 6-7 lat co najmniej trwa zaprawa oficera, 3 lata zaprawa marynarza; w takich warunkach admiralicja niemiecka musi napotykać na niepokonane przeszkody w odsadzaniu stanowisk na nowych okrętach, tym bardziej, że obecnie rozbudowa floty idzie w kierunku licznych małych okrętów, jak okręty podwodne, traulery, ścigacze itp., wymagających licznego i doświadczonego personelu. (...)

(Marynarka Wojenna)

55 lat temu, w sierpniu 1954 roku, „Morze” pisało:

Bohaterska załoga stoczni

(...) Sporo wody upłynęło od pamiętnej chwili, o której wspomina spawacz Moryl, zanim w Stoczni Gdańskiej położona została stępka pod pierwszy pełnomorski statek. Wrogie siły reakcji chwytały się wszelkich środków, aby uniemożliwić Polsce uruchomienie przemysłu okrętowego, aby uzależnić nasz kraj od obcego przemysłu.

Walka z nimi pociągnęła za sobą ofiary. Gdy z rąk bandytów zginął PPR-owiec Henryk Dumała, jeszcze bardziej zwarły się szeregi stoczniowców, którzy mówili: „Sami będziemy statki budować”. (...)

Niedawno cały kraj dowiedział się, że w Stoczni Gdańskiej wodowano setny kadłub statku, wybudowany w Polsce Ludowej. Trudno wprost uwierzyć, że taka fabryka statków powstała i rozwinęła się w tak niedługim czasie w kraju, którego nowożytną tradycję budownictwa okrętowego stanowi tylko niechlubna historia jednego, nigdy nie ukończonego statku „Olza”. Budowę „Olzy” rozpoczęła, opanowana przez obcy kapitał, Stocznia Gdańska tuż przed wybuchem wojny.

A to, że dziś u nabrzeża Stoczni Gdańskiej tłoczą się wciąż nowe statki, że budowa każdej kolejnej jednostki trwa coraz krócej, to przede wszystkim zasługa bohaterskiej załogi: starych i młodych stoczniowców, którzy całym sercem pokochali stocznię. Stocznię, która porywa swym ogromem, urzeka barwami i harmonią kształtów nowych okrętów. (...)

(Od „Wrony” do motorowca, Kazimierz Pikor)

W odwrotnym kierunku

„NA ODWRÓCONEGO”. Sposób ten polega na takim pomalowaniu kadłuba, aby z daleka statek sprawiał wrażenie, że płynie w odwrotnym niż w rzeczywistości kierunku. Przykładem może tu być angielski statek „Huntsman”, którego maskowanie nie uchroniło zresztą przed zatopieniem przez hitlerowski ciężki krążownik „Admiral Graf Spee”, co nastąpiło w końcu 1939 roku. Niemniej sposób powyższy wydaje się być niezły dla wprowadzenia w błąd nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. (...)

„NA SZYBKIEGO”. Metoda polega na wymalowaniu na dziobie sztucznej fali, przesadnie dużej, jako rzekomo rozcinanej przez szybko płynący okręt. W ten sposób można wprowadzić w błąd nieprzyjacielskiego obserwatora oceniającego szybkość danej jednostki. (...)

(Jeszcze o maskowaniu na morzu)

50 lat temu, w sierpniu 1959 roku, „Morze” pisało:

Sztandar „Daru”

Pierwszego lipca powrócił ze swej pierwszej w tym roku podróży statek Szkoły Morskiej – „Dar Pomorza”. W ciągu dziesięciotygodniowego rejsu nasz piękny żaglowiec dotarł na Morze Śródziemne, zawinął do Gibraltaru, Messyny, Tunisu, Dover, przebył osiem tysięcy mil morskich i wrócił do kraju przywożąc z rejsu, oprócz masy wspomnień i wrażeń, sztandar Państwowej Szkoły Morskiej wywieziony z kraju w 1939 roku. (...)

W 1939 roku, ratując sztandar przed pożogą wojenną, odpiął go z drzewca obecny wiceminister żeglugi Tadeusz Ocioszyński, ówczesny naczelnik wydziału żeglugi w Departamencie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wręczając wyjeżdżającemu za granicę dyrektorowi tego departamentu, panu Możdżeńskiemu.

Po dwudziestu latach sztandar powrócił do kraju. Przekazali go w Dover przedstawiciele Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie - byli wychowankowie Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Przejmując ten sztandar z rąk komendanta statku, aby wręczyć go z kolei przedstawicielom Szkoły Morskiej, wiceminister żeglugi i gospodarki wodnej Tadeusz Ocioszyński, ucałował jego kraj ze szczególnym wzruszeniem. (...)

(Wrócił „Dar Pomorza” i sztandar Szkoły Morskiej)

Opr. Czesław Romanowski

Zachowaliśmy oryginalną pisownię. Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji. Archiwalne numery „Morza” można znaleźć na stronie: http://www.magemar.com.pl/

Pancernik pod książki

Niepozorna, jasnobrązowa podpórka pod książki, pieczołowicie przechowywana w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, łączy ze sobą dwie niezwykłe postaci – polskiego kmdr. ppor. Jana Grudzińskiego i angielskiego admirała Johna Jellicoe.

Drewno ma kształt żaglowca pod pełnymi żaglami i jeszcze dzisiaj mogłoby stanowić ozdobę niejednego księgozbioru. U dołu przykuwa uwagę uczyniony po angielsku napis głoszący, że podstawka została zrobiona z drewna tekowego, pochodzącego z pancernika *Iron Duke*, flagowego okrętu admirała Jellicoe w czasie bitwy jutlandzkiej w 1916 roku. Ten niewielki, jasnobrązowy kawałek drewna w przedziwny sposób związał ze sobą dwa wydarzenia z pierwszej i drugiej wojny światowej.

Drewno tekowe od najdawniejszych czasów używane jest w budownictwie okrętowym, bo dzięki swoim właściwościom, nie nasiąka wodą. Wykonywano z niego różne elementy statków i okrętów, m.in. pokłady. Wykorzystano je także przy budowie brytyjskiego pancernika *Iron Duke*.

Długi na ponad 180 metrów, wypierający prawie 30 tysięcy ton wody okręt, zwodowany został w 1912 roku. W czasie pierwszej wojny światowej został flagową jednostką angielskiej floty. Podczas największej bitwy tej wojny, bitwy jutlandzkiej, z jego pokładu siłami brytyjskimi dowodził admirał John Jellicoe.

Choć po jej zakończeniu obie strony mówiły o zwycięstwie, tak naprawdę bitwa pozostała nierozstrzygnięta. Było to zresztą jedyne starcie flot wielkich okrętów liniowych w czasie pierwszej wojny.

Iron Duke pozostał w czynnej służbie do 1931 roku. Potem został zamieniony na okręt szkolny dla artylerzystów. Podczas drugiej wojny światowej stał jako hulk w bazie brytyjskiej floty, w Scapa Flow. Być może właśnie tam ktoś postanowił, z kawałka zamontowanego na nim drewna, zrobić podstawkę pod książki?

Fot. Tomasz Falba

Jak trafiła do rąk kmdr. ppor. Jana Grudzińskiego? Nie wiadomo. Wiadomo jednak, że w latach siedemdziesiątych, przedmiot został przekazany do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni przez jego krewnych.

Placówka ma w zbiorach wiele podobnych, niezwykłych eksponatów. Niestety, w większości nie są pokazywane zwiedzającym. Jak dotąd bowiem Muzeum Marynarki Wojennej nie „dorobiło się" gmachu, w którym mogłoby to czynić. Zbudowany został co prawda nowy budynek, ale wciąż czeka na wykończenie. Zanim to nastąpi, niektóre z najcenniejszych morskich zabytków polskiego oręża, dzięki uprzejmości władz muzeum, prezentujemy na łamach „*Naszego* MORZA".

Postaci Jana Grudzińskiego przypominać nie trzeba żadnemu chyba miłośnikowi marynistyki w Polsce. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej został zastępcą dowódcy okrętu podwodnego *Orzeł*, nazywanego „dumą naszej floty". Po internowaniu okrętu w Tallinie, objął na nim dowództwo i przedarł się do Wielkiej Brytanii. Był to niezwykły wyczyn. Załoga *Orła* płynęła bez map, ścigana przez okręty niemieckie i radzieckie.

Dzięki ucieczce z Tallina i dotarciu do Anglii, Grudziński stał się sławny. Brytyjczycy, sami przecież doskonali marynarze, potrafili docenić jego dokonania. Być może właśnie wtedy, zapewne od jakiegoś angielskiego oficera, otrzymał w prezencie tekową podstawkę pod książki. A może po prostu ją kupił?

Orzeł zaginął podczas patrolu bojowego, wiosną 1940 roku, w niewyjaśnionych do tej pory okolicznościach. Wraz z nim śmierć poniosła cała załoga, na czele z Janem Grudzińskim. Po dzielnym okręcie i jego ludziach niewiele pozostało pamiątek. Skromna podstawka pod książki należąca do jego dowódcy jest tym bardziej cenna.

Pozostaje jeszcze jedna kwestia do wyjaśnienia. Jakie książki podpierał tekowy pancernik Grudzińskiego. Zapewne, w wojennych warunkach, nie miał zbyt wiele czasu na czytanie. Wiemy jednak, choćby ze wspomnień jego przyjaciela Stefana Łaszkiewicza, zawartych w „Szumie młodości", że czytywał Conrada i Londona. Nic dodać, nic ująć.

Tomasz Falba

Morskie Skrzydła Rzeczpospolitej (VIII)

Polski CANT Z-506B na obrazie Jarosława Wróbla.

Dzieje CANT Z-506B

W niedzielę 27 sierpnia 1939 r. o godz. 11.15 obciążony pełnymi zbiornikami paliwa CANT wystartował z Monfalcone i wziął bezpośredni kurs na Puck. Oto jak ten moment wspominał dowódca załogi:

„Część Włochów z zakładów jest przekonana, że oblatuję nowy silnik. Podczas gdy samolot odchodzi coraz dalej, bosman Wzorek utrzymujący jeszcze łączność z włoską stacją, mówi w eter "Arivederci"! Dlaczego do widzenia? - dziwi się włoska obsługa. Dlatego, że odlatujemy do Polski! - odpowiada Wzorek i zamyka radio."

Trasa przelotu prowadziła w korytarzu powietrznym przez Belgrad, Budapeszt i nad Słowacją. Lot odbywał się nad chmurami na wysokości około 2500 m, cały czas bez widoczności ziemi. Kpt. mar. pil. Roman Borowiec prowadził samolot blisko dużych rzek i jezior, ze względu na ewentualną możliwość przymusowego wodowania, gdyby awarii uległ nowy silnik. Nad terytorium Słowacji radiooperator usiłował nawiązać kontakt z radiostacją w Bratysławie i po kilku ponagleniach usłyszał w słuchawkach sygnały wywoławcze niemieckiej radiostacji, która nawiązując łączność z polską załogą, obiecała „prowadzić" samolot dalej. Bosman Wzorek nie dał się wywieść w pole niemieckim nawigatorom i nadał na fali Niemców sygnał ORM, co oznaczało wyładowania atmosferyczne. W dalszej części lotu pilot zwiększył wysokość do około 5000 m, a radiooperator nawiązał łączność z radiostacją w Budapeszcie, skąd otrzymał właściwy kurs lotu.

Nieprzerwanie towarzyszące samolotowi pasmo chmur przejaśniało nieco nad Polską, ale dopiero nad Toruniem po raz pierwszy lotnicy ujrzeli ziemię - wstęgę Wisły z mostami i charakterystyczny obrys miasta. Tego samego dnia, około godz. 15.30 wielki, srebrzysty CANT Z-506 B z biało-czerwonymi szachownicami pojawił się nad Puckiem. Pilot wykonał jedno okrążenie i wodował daleko w głębi Zatoki Puckiej, a następnie samolot dopłynął do brzegu.

Por. obs. Kazimierz M. Wilkanowicz wspominał: *„Uprzedzono nas, że musimy przelecieć nad punktem granicznym włoskim koło Triestu najpóźniej o godz. 11.00, na podstawie specjalnego zezwolenia dla obcego samolotu wojskowego, gdyby terminu godzinowego nie dotrzymano, zezwolenie byłoby cofnięte i należałoby starać się o nowe. Wszyscy czekaliśmy zdenerwowani, bo znaliśmy z radia i z prasy bardzo napiętą sytuację polityczną między Polską a Niemcami i chcieliśmy jak najprędzej wrócić do kraju. Do zespołu mechaników stocznio-*

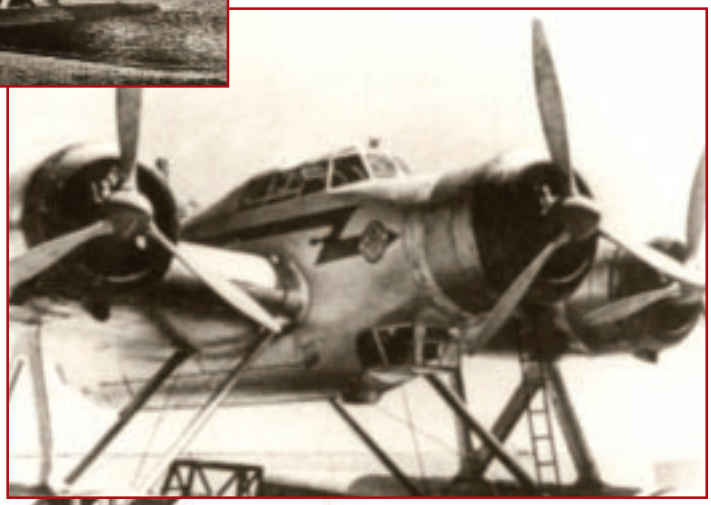
wych dołączył nasz pokładowy mechanik i pomógł usunąć awarię, której według naszego przekonania nie chciano celowo usunąć. Silnik pracował już dobrze, było po godzinie 10.00, gdy hydroplan zaczęto wodować. Gdy znaleźliśmy się na miejscu startu do lotu próbnego, z pilotem oblatywaczem na pokładzie, kapitan Borowiec po sprawdzeniu pracy silników zdecydował zrezygnować z lotu próbnego i wystartować od razu do Polski, podziękował oblatywaczowi i pożegnał go. Była już godzina 10.45. Tuż przed godziną 11.00 - po bezpośrednim starcie z basenu wytwórni CRDA - rozpoczęliśmy lot nad lądem, kierując się łamanymi korytarzami przelotowymi nad Włochami, Jugosławią, Węgrami oraz Słowacją. Ja jako obserwator lotnictwa, prowadziłem nawigację. Przy bardzo dobrej pogodzie lecieliśmy na wysokości ok. 2500 m z szybkością 250-260 km/godz., z wyjątkiem przelotu nad Tatrami, gdzie uprzednio weszliśmy na większą wysokość. Wtedy też zaczęło się obladzanie krawędzi natarcia skrzydeł, lecz szybko zostało zlikwidowane włączeniem podgrzewaczy przeciwlodowych. Poza tym przelot odbył się bez przygód. Ostatecznie lot trwał ok. 4,5 godziny, na trasie ok. 1100 km. Mieliśmy przez cały czas bardzo dobrą łączność radiową ze stacjami radiowymi państw przelotu i także stacjami polskimi. Otrzymaliśmy ostrzeżenie z Warszawy, żeby nie naruszać strefy powietrznej Wolnego Miasta Gdańska. Wodowaliśmy w Zatoce Puckiej około godziny 15.30 i doszliśmy do przystani MDLot. Czekało na nas dowództwo dywizjonu i wszyscy oficerowie oraz mrowie marynarzy, których wcześniej nigdy nie widziałem. Okazało się, że zmobilizowano rezerwistów. Powitanie było serdeczne i radosne. Czekało też dwóch mechaników cywilnych z dwoma dużymi walizami z kompletem części do wyrzutników bombowych i torpedy, sprowadzonych z Lublina. Do ich montażu jednak nie doszło przed wybuchem wojny. Tych mechaników lubelskich ewakuowano z nami na Hel w dniu 1 września, przy czym ich walizy załadowano na CANT-a".

W ten sposób MDLot otrzymał pierwszy z serii 6 zamówionych nowoczesnych wodnosamolotów torpedowo - bombowych, który jednak nie miał pełnego uzbrojenia - wyrzutników bombowych inż. Władysława Świąteckiego, polskich PWU wz.1937 kal. 7,92 mm, tzw. „Szczeniaków" w miejsce karabinów maszynowych typu „Safat" oraz torped bojowych.

Zdania co do uzbrojenia CANT-a są podzielone. Według relacji bosmana pil. Maksymiliana Banasiaka, bosmata pil. Zygmunta Gliszczyńskiego i kmdr. ppor. obs. Edmunda Pappelbauma samolot nie miał uzbrojenia, a jedynie radiostację, natomiast bosmat mech. Piotr Bogudzista, kmdr ppor. pil. Józef Rudzki oraz por. mar. obs. Kazimierz Wilkanowicz twierdzili, iż CANT miał uzbrojenie strzeleckie, tj. 1 nkm w grzbietowej wieżyczce, 1 nkm pilota i 1 strzelca, strzelający pod kadłubem. Również mieszkańcy Siemienia pod Parczewem, którzy byli przy wodnosamolocie twierdzą, iż na pewno były w nim trzy km-y.

Brak pełnego uzbrojenia spowodowany był przepisami prawa międzynarodowego, które określały, że samolot wojskowy przelatujący w czasie pokoju nad terytorium obcych państw nie może mieć na pokładzie amunicji, bomb i torped. CANT-a zamierzano uzbroić na miejscu w kraju w polskie karabiny maszynowe, wyrzutniki torpedowo-bombowe i amunicję.

Z chwilą wybuchu wojny, włoski CANT Z-506 B był jedynym nowoczesnym wodnopłatowcem MDLot, chwilowo pozbawionym możliwości działania. Na mocy umowy nr 640/35 z 23 III 1936 r., KMW zakupiło w brytyjskich zakładach „The Whitehead Torpedo Co. Ltd" za 15 tys. funtów angielskich 6 torped lotniczych typu Whitehead Weymouth kal. 457 mm, przystosowanych do zrzucania z wodnosamolotów. Torpedy te o długości 4,95 m, masie 740 kg (masa materiału wybuchowego 170 kg) i zasięgu 1,5-2,5 km napędzane gwiaździstym ośmiocylindrowym silnikiem, zostały wyprodukowane zgodnie z polskimi wymaganiami technicznymi nr 9974L przygotowanymi przez specjalistów z KMW. Zakupiono równocześnie: głowice bojowe bez materiału wybuchowego, sześć głowic ćwiczebnych, dwa komplety wyrzutników dla samolotów i inny specjalistyczny osprzęt. Torpedy otrzymały polską nazwę „WL" i przeznaczone były dla mających wejść do produkcji wodnosamolotów Lublin R-XXA, jednak wobec fiaska jego produkcji, w/w pozostały w magazynach Floty aż do wybuchu wojny.



CANT Z-506B w barwach Włoskich Sił Powietrznych.

CANT Z-506 B

Czytaj i zbieraj pocztówki
z morskimi samolotami.

• • •

W dniu 13 września 1939 r. niszczyciel ORP *Błyskawica* odpłynął do bazy brytyjskiej w Liverpoolu jako eskorta statku transportowego *Lassel*, który załadowany sprzętem wojennym miał popłynąć do rumuńskiego Gałacza nad Dunajem, gdzie 5 września 1939 r. utworzono bazę wyładowczą dla odbioru sprzętu wojennego przeznaczonego dla polskiego sojusznika. W ładowni statku znajdowało się m.in. 12 torped lotniczych kal. 450 mm. Niewykluczone, że zakupiono je w Wielkiej Brytanii dla wodnosamolotów CANT Z-506 B „Airone", ale nie dotarły do Polski na czas. Podczas polsko-brytyjskich rozmów sztabowych toczonych w Warszawie, w maju 1939 r., na pytanie kmdr. H. Rawlingsa o aktualne zapasy torped lotniczych, szef KMW, kontradmirał Jerzy Świrski odpowiedział, że nie są jeszcze kompletne. Kmdr inż. Stanisław Rymszewicz zawiadomił szefa służb KMW, że na konferencji odbytej 21 lipca 1939 r. brytyjska Admiralicja wyraziła zgodę na natychmiastową dostawę, w granicach uzyskanego kredytu, także 12 torped lotniczych 450 mm, w cenie 1000 funtów szterlingów za sztukę - nie wiadomo jakie były dalsze losy tej oferty.

Drugi wodnosamolot typu CANT Z-506 B „Airone" był już na ukończeniu w wytwórni CRDA w Monfalcone. KMW „na gorąco" rozważało kwestię sprowadzenia do Polski drugiej maszyny. Działania te, ze względu na napiętą sytuację międzynarodową, cechował pośpiech. W końcu sierpnia pięcioosobowa załoga była gotowa do odlotu do Włoch. Na wypadek, gdyby przed wybuchem wojny nie dotarli do Monfalcone, załogę zastępczą mieli stanowić członkowie obu przebywających tam polskich Komisji: kpt. mar. pil. inż. Eugeniusz Podolski, kpt. mar. pil. Ludwik Feliks Baczyński, por. mar. Bronisław Stolarczyk i ppor. rez. inż. Janusz Lange. 22 sierpnia 1939 r. szef KMW polecił skierować do Włoch kolejną grupę lotników MDLot, w składzie: kpt. mar. pil. Ludwik Feliks Baczyński (w końcu sierpnia powrócił do Pucka), kpt. mar. pil. Antoni Wacięga, por. mar. obs. Janusz Sokołowski, bosmat mech. Bronisław Karczewski i bosman radio Leon Majewski. Odlot załogi odbył się już po rozpoczęciu działań wojennych.

• • •

Sprowadzony do Pucka 27 sierpnia 1939 r. pierwszy polski wodnosamolot torpedowo-bombowy CANT Z-506B nie był, o czym wyżej, przygotowany do lotów bojowych. Owszem, miał włoskie nkm-y typu Breda „Safat", ale bez amunicji. Nie miał też wyrzutników torpedowo-bombowych SW produkcji firmy inż. Władysława Świąteckiego z Lublina. W lecie 1939 r. wytwórnia rozpoczęła produkcję próbnej serii wyrzutników torpedowych dla CANT-a. Seria liczyła 3 komplety. Wskutek ponagleń ze strony kmdr. por. inż. Ryszarda Launera z KMW, w nocy 28/29 sierpnia wysłano z Lublina do Pucka, przesyłkę ekspresową zawierającą pierwszy komplet wyrzutników. Nie dotarł do MDLot przed wybuchem wojny. Z Lublina wyjechało też koleją dwóch techników, którzy mieli wyrzutniki zamontować na wodnosamolocie. Byli to ślusarz Franciszek Janowski i elektryk Jerzy Rakowski. Obaj dotarli do Pucka w końcu sierpnia. Gdy bazę MDLot zbombardowano, w wyniku odniesionych ran zmarł Jerzy Rakowski.

Ewakuacja na Hel

CANTa Z-506B ewakuowano 1 września na Hel i zakotwiczono obok Portu Wojennego. W samolocie pozostali jedynie bosman radio Władysław Wzorek i bosmat radio-mechanik Florian Grzesiak, którzy słuchali komunikatów radiowych z Warszawy. Obserwator i drugi pilot udali się na ląd. Około godziny 13.50 Port Wojenny na Helu zaatakowało blisko 30 bombowców Ju-87 „Stuka". W końcowej fazie ataku uwagę lotników niemieckich zwrócił duży błyszczący CANT Z-506B. Trzy „Stukasy" okrążyły go i zaatakowały z lotu nurkowego. Obaj będący na pokładzie lotnicy skoczyli do wody w kamizelkach ratunkowych. „Stukasy" zrzuciły trzy bomby, które jednak nie wybuchły, po czym piloci Luftwaffe zaatakowali z broni maszynowej płynących lotników. Na odprawie tego dnia zapadła decyzja ewakuacji maszyny w głąb kraju, na przygotowane tam wodowisko i przezbrojenie go w polskie km-y PWU wz. 37 kaliber 7,92 mm oraz uzbrojenie w wyrzutniki torpedowe. Komandor Marian Majewski z Dowództwa Floty polecił kpt. mar. pil. Romanowi Borowcowi wodowanie na Wiśle lub pod Lublinem, uzbrojenie CANT-a i ewentualny powrót na Wybrzeże.

Biorąc pod uwagę trudności w ukryciu na Wybrzeżu wodnosamolotów CANT Z-506B ze względu na ich duże rozmiary, jeszcze przed wybuchem wojny w Dowództwie Floty podjęto decyzję o urządzeniu na Lubelszczyźnie polowej bazy dla sześciu CANT-ów. W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. do majątku Siemień koło Parczewa przybyła grupa 3-4 oficerów

marynarki. W Siemieniu znajduje się jezioro, zamienione dziś na staw hodowlany karpia, o powierzchni 325 ha. Tutaj, w pobliżu Lublina, miało być polowe wodowisko CANT-ów. Na czele tej grupy stał kmdr. ppor. pil. Kazimierz Szalewicz. Byli w niej też oficerowie z Szefostwa Lotnictwa Morskiego KMW, a także cywil - pracownik zakładów RWD inż. Drzewiecki. Oficerowie ustalili z właścicielem dworu Jerzym Czarkowskim wszystkie szczegóły. Poproszono rybaków o wytyczenie toru wodowania dla CANT-a tam, gdzie było najgłębiej oraz zgromadzenie na dwóch małych wysepkach tzw. grondkach słomy, którą miano podpalić w chwili przylotu CANT-a, aby dym pokazywał kierunek wiatru. Rybacy powbijali w dno, na głębokości ok. 2 m, młode olszynki o wysokości 3-4 m, które tylko na szczycie miały wiecheć z liści, wytyczając w ten sposób tor wodowania na dzień przed przylotem samolotu. Oficerowie opuścili Siemień, gdy wszystko zostało przygotowane do przylotu wodnopłatowca.

Odlot w głąb kraju

O świcie 2 września załoga CANT-a dopłynęła łodzią motorową do zakotwiczonej maszyny. W jej skład wchodzili: I pilot - kpt. mar. Roman Borowiec, II pilot - st. bosman Tadeusz Benetkiewicz, nawigator por. mar. obs. Kazimierz Wilkanowicz oraz mechanicy - bosmat-radiomechanik Florian Grzesiak i bosman mech. Józef Kułakowski. W samolocie znaleźli się też technik z Lublina Franciszek Janowski i kurier do KMW w Warszawie, ppor. mar. Tadeusz Berdysiński. W zbiornikach CANT-a znajdowało się jeszcze paliwo zatankowane we Włoszech. Punktem docelowym lotu miała być Główna Składnica Marynarki Wojennej w Modlinie. Start nastąpił o godz. 5.30, pilot wprowadził CANT-a na wysokość 2000 m kierując się na Gdańsk, a po jego ominięciu od wschodu przyjął kurs na Warszawę, obniżając wysokość do 1500 m. Pilot nie miał komunikatu meteo, nie wiedział nic o sytuacji wojennej w głębi kraju, leciał więc trochę „na wyczucie".

W okolicy Modlina napotkano mgłę, która zakryła ziemię, dostrzeżono też wystające z niej balony zaporowe. Nie mając pewności, czy są one też w rejonie Warszawy, pilot podjął decyzję kontynuowania lotu w górę Wisły i nie wodował w Modlinie. Po dalszych 100 km lotu we mgle, radiomechanik zameldował, że kończy się paliwo. Pilot obniżył lot do 400, potem 300 m, szukając miejsca do wodowania. Napotkane małe jezioro było osłonięte drzewami, więc lot kontynuowano dalej. Wreszcie, kiedy paliwo się już kończyło, pilot wyprowadził CANT-a na 1500 m, a załoga i pasażerowie otrzymali rozkaz skupienia się przy tylnych drzwiach, które można było wyrzucić i przygotowania się do skoku ze spadochronem. W chwili, gdy silniki zaczęły z braku paliwa nierówno pracować, nawigator stojący obok fotela I pilota dojrzał koryto Wisły. Nie chcąc go zgubić we mgle, kpt. mar. pil. Roman Borowiec sprowadził CANTA-a lotem prawie nurkowym na linię koryta rzeki. Jeszcze dość długo CANT leciał wzdłuż rzeki, gdyż wiła się zakolami, aż w końcu dostrzeżono prosty odcinek, na którym pilot posadził samolot. Zetknięcie z powierzchnią było łagodne, lecz gdy CANT wytracał prędkość sunąc po wodzie, otarł się o mieliznę i stanął jak na kotwicy.

Lotnicy wyszli z kabiny na skrzydło i pytając zbierających się przy brzegu ludzi dowiedzieli się, że są koło miejscowości Świerże Górne, 12 km od Kozienic. Samolot ściągnięto z mielizny za pomocą liny zaczepionej o drzewo oraz płynącego galaru, przy współudziale dużej grupy mieszkańców wioski. Po południu kpt. mar. pil. Roman Borowiec połączył się telefoniczne z siedzibą KMW, skąd otrzymał bezpośrednie polecenie od kpt. mar. obs. Wiktora Złotkowskiego przeprowadzenia CANT-a lotem na Jezioro Siemień. Tutaj zamierzano dostarczyć

Strój lotnika morskiego, połowa lat trzydziestych.

wyrzutniki SW i polskie km-y, o czym kpt. mar. obs. W. Złotkowski miał osobiście poinformować inż. W. Świąteckiego. Jednak wykonanie tego polecenia było niemożliwe, gdyż zbiorniki paliwa były puste. W związku z tym por. mar. obs. Kazimierz Wilkanowicz udał się do Dęblina, celem zdobycia paliwa. W Dęblinie skontaktował się z komendantem bazy Dęblin mjr pil. Marianem Tarnowskim. Nawigator CANT-a planował uzbroić wodnosamolot przy pomocy służb technicznych Bazy, ale gdy zorientował się, że większość personelu i parku technicznego znajduje się w trakcie ewakuacji, pobrał 1000 litrów paliwa w beczkach i odjechał ciężarówką. Mjr pil. M. Tarnowski poradził mu, aby udał się do Lubelskiej Wytwórni Samolotów w Lublinie, gdzie łatwiej można było uzyskać pomoc. Po trzech dniach, por. mar. obs. K. Wilkanowicz dostarczył benzynę do Świerż Górnych. Furmankami beczki dostarczono nad Wisłę, gdzie przelano je do zbiorników CANT-a. Wodnosamolot stał zamaskowany gałęziami na mieliźnie, skąd przy pomocy chłopów, którzy na łódkach podpływali do niego, o świcie 6 września udało się go w końcu ściągnąć na głęboką wodę. Tutaj pod Kozienicami, załogę opuścił Franciszek Janowski udając się na własną rękę do Lublina, gdzie dotarł jednak po około 2 tygodniach.

CANT wystartował do lotu. Ponieważ obok znajdował się most broniony przez polską artylerię przeciwlotniczą, pilot ostro wyprowadził go w górę obawiając się ostrzału ze strony własnej artylerii, której sylwetka CANT-a była nieznana. Po kilku minutach lotu, na wysokości około 700 m CANT napotkał w powietrzu polskiego myśliwca PZL P-7 z CWL-1 Dęblin. Obaj lotnicy pokiwali sobie skrzydłami w przyjaznym pozdrowieniu. Po kilkunastominutowym locie CANT pokazał się nad Siemieniem. Wodnosamolot okrążył 2-3 razy jezioro, pilot zorientował się, gdzie jest wytyczony korytarz do wodowania. Zwiezionej wcześniej słomy nie podpalono. CANT wodował wśród rozbryzgów wody tryskającej na kilkanaście metrów tworząc w słońcu tęczę. Po przepłynięciu 500-600 m dopłynął do końca jeziora i zatrzymał się przy „Tatarskiej grobli". Do CANT-a podpłynęła łódka, w której znajdował się Wacław Rutkowski, jego ojciec i syn - poprowadzili wodnosamolot do miejsca kotwiczenia, do zatoki przy wyspie „Zielony Grond", obok małego tzw. „Sroczego Grondku". Rybacy oraz mieszkańcy Siemienia zamaskowali go trzciną, tatarakiem i gałęziami olszowymi. Lotnicy zamieszkali we dworze w Siemieniu. Duży srebrny CANT Z-506B, pomimo maskowania, rzucał się w oczy. 9 września kpt. mar. pil. R. Borowiec z por. mar. T. Berdysińskim udali się do Lublina. Okazało się, że wytwórnia wyrzutników inż. W. Świąteckiego jest zbombardowana, a sam właściciel wyjechał do Puław. Jeden z majstrów obiecał przygotować wyrzutniki najdalej za tydzień. Gdy lotnicy wrócili do Siemienia, nad jeziorem pojawił się niemiecki samolot, który rozpoznawał teren. W Siemieniu-Kolonii mieszkali niemieccy osadnicy, którzy interesowali się bardzo CANT-em i jak stwierdzili mieszkańcy Siemienia, to oni przez krótkofalówkę donieśli niemieckiemu lotnictwu o zakotwiczonym wodnosamolocie.

Następnego dnia, wichura zerwała z CANT-a część maskowania i konstrukcja w słońcu bardzo błyszczała.

Tragedia na jeziorze Siemień

Tragedia wydarzyła się 11 września. Rankiem ok. godz. 6.00 nad Siemieniem pojawił się niemiecki bombowiec Heinkel He-111 i zaczął krążyć nad jeziorem i nad sąsiednimi Tulnikami. Po kilkunastominutowych poszukiwaniach, Niemcy znaleźli CANT-a. Ostrzelali go z km-ów przestrzeliwując pływaki, co spowodowało, że zatonął obok „Zielonego Grondu", gdzie głębokość wody wynosiła ok. 1,5 m. Start był niemożliwy. Gdy Heinkel odleciał, lotnicy, którzy całe wydarzenie obserwowali ze znajdującej się nad wodą tzw. „rybakówki", popłynęli do CANT-a wraz z Józefem Rutkowskim, Janem Królem oraz Aleksandrem Pałacem i zabrali z niego km-y, jak również załadowaną w MDLot, nie pasującą do włoskich nkm-ów, taśmowaną amunicję, po czym powrócili na brzeg. Po godzinie Heinkel He-111 powrócił zrzucając 4 bomby burzące 50 kg, 12 zapalających i ostrzelał CANT-a z km-ów. Wybuchła benzyna. Wysoki słup ognia unosił się nad wodą. Gdy Niemiec odleciał, jedno skrzydło CANT-a wbite było w dno, a przeciwny pływak wystawał nad wodą. Oprawcą CANT-a był Heinkel He-111 z 4 Kampfgruppe „General Wewer" z 2 Dywizji Lotniczej.

Załogę kpt. mar. pil. Romana Borowca odwieziono furmanką do Parczewa, skąd lotnicy udali się po zatłoczonych uciekinierami drogach do Pińska. W Pińsku 12 września kpt. mar. obs. Wiktor Złotkowski z KMW otrzymał polecenie zorganizowania bazy dla CANT-a...

W Pińsku od pierwszych dni września trzy tzw. Półflotylle Strażnicze, w okolicy Portu Wojennego, kosiły szuwary robiąc wodowisko dla CANT-a. 16 września lotnicy dotarli do Pińska. Tam też zostali, włączeni do batalionu marynarskiego Flotylli Pińskiej, który w składzie 182 Pułku Piechoty SGO „Polesie" gen. F. Kleberga bił się w dniach 2-6 października 1939 r. w bitwie pod Kockiem. Tutaj też załoga CANT-a trafiła do niemieckiej niewoli.

Natomiast w Monfalcone czekał już prawie gotowy drugi CANT Z-506 „Airone". Wieczorem 30 sierpnia kpt. mar. pil.

CANT Z-506B zobrazowany przez Jarosława Wróbla.

Antoni Wacięga ze swoją załogą wyjechał z Pucka do Warszawy. Dowódca załogi zameldował się w KMW, gdzie otrzymał rozkaz wystarania się o mapy przelotowe i opracowania, z lotniskiem na Okęciu osłony radiowej na przelot z Włoch do Polski. Wybuch wojny zaskoczył lotników w Warszawie. Podróż do Włoch miała się odbyć samolotem PLL Lot, który został specjalnie oddany do dyspozycji załogi kpt. mar. pil. A. Wacięgi. Planowano przelot do Wenecji, a stamtąd koleją do Monfalcone. 5 września z polowego lotniska Ogrodzienice koło Grójca wystartował Lockheed L-14H „Super Electra" o znakach SP-BPL i wziął kurs na Włochy. Granicę przekroczono w wąwozie Sianki i bez kłopotów dotarto do Budapesztu. W Budapeszcie lotnikom oświadczono, że Włosi nie zezwalają na przylot do Włoch obcych samolotów. Załoga zgłosiła się do poselstwa RP, skąd poinformowano o kłopotach ambasadę RP w Rzymie. 6 września przyszło polecenie z Rzymu, aby dalszą drogę odbyć koleją. Kpt. mar. pil. A. Wacięga odesłał samolot do kraju. Następnego dnia załoga dotarła koleją do Monfalcone, gdzie lotnicy zameldowali się u kpt. mar. pil. obs. Ludwika Feliksa Baczyńskiego.

We Włoszech obowiązywał wtedy zakaz wywozu za granicę samolotów. Opiekunem grupy był polski attache lotniczy ppłk Marian Romeyko. Od 1 października 1939 roku Włosi zabronili polskim lotnikom wchodzić do stoczni. Ppłk M. Romeyko utworzył w Monfalcone 1 Polską Eskadrę Bombową, a w połowie października 1939 r., lotnicy przenieśli się do Grignano pod Triestem, gdzie niebawem dotarło 16 podoficerów lotnictwa lądowego, których ppłk M. Romeyko ściągnął z obozów jenieckich na Węgrzech. Polska ekipa przebywała we Włoszech do stycznia 1940 roku. 10 stycznia 1940 r. załoga kpt. mar. pil. Antoniego Wacięgi i członkowie Komisji Odbiorczej i Nadzorczej opuścili Włochy koleją, udając się przez Francję do Anglii.

Włosi byli w stanie przekazać stronie polskiej wszystkie 5 maszyn CANT Z-506B „Airone", warunkując to jednak uregulowaniem reszty należności wynikających z umowy. Ponieważ polska grupa nie dysponowała odpowiednimi środkami, zwrócono się z propozycją do strony angielskiej. Przy boku Fleet Air Arm (Lotnictwo Floty) zamierzano w bazie La Valetta zainstalować polską Eskadrę. Dowódcą miał być kpt. mar. pil. obs. Ludwik Feliks Baczyński, jego zastępcą kpt. mar. pil. Antoni Wacięga, a oficerem technicznym ppor. rez. inż. Janusz Lange. Pomimo wyjazdu polskiej ekipy z Włoch, sprawy CANT-ów nie zakończono. W maju 1940 r. rozmowy z ppłk Marianem Romeyko nawiązał jeden z braci Cosulish będących właścicielami CRDA. Sugerował stworzenie fikcyjnej firmy portugalskiej, która miałaby przejąć CANT-y.

Wspominał o tym płk dypl. pil. Marian Romeyko: *„Zamówiliśmy przed wojną dla naszego lotnictwa morskiego 6 nowoczesnych wodnopłatowców włoskich w zakładach Monfalcone pod Triestem, których właścicielami byli bracia Cosulish, wielcy przemysłowcy, właściciele linii okrętowej "Cosulish Line". Miały być gotowe na 1 września 1939 r.; z tego tytułu utrzymywałem kontakt z jednym z Cosulishów i jeździłem do Monfalcone. Na dzień 1 września był gotów zaledwie jeden wodnopłatowiec, pozostałe pięć miały być wkrótce wykończone; istotnie nastąpiło to w ciągu zimy 1939/1940, lecz załogi nasze już odjechały z Monfalcone do Anglii. W dniu 26 czy 27 maja 1940 r., a więc w pełni gorączki antyalianckiej, gdy zarysowała się Dunkierka - zamówił się u mnie z wizytą p. Cosulish z zapytaniem, kiedy odbierzemy pozostałe pięć wodnopłatowców? Wiedząc dobrze, że w stanie obecnym nie możemy przysłać do Włoch naszych załóg po odbiór tych wodnopłatowców, zaproponował mi konkretnie: „Pojmuję waszą sytuację, lecz dzisiaj jeszcze możemy stworzyć fikcyjne towarzystwo portugalskie, które fikcyjnie zakupi z zakładów Monfalcone nasze wodnopłatowce. My zobowiążemy się dostarczyć do Lizbony te wodnopłatowce naszymi załogami. Nas nic a nic nie obchodzi, co to "portugalskie" towarzystwo później zrobi z tymi wodnopłatowcami..." Propozycja Cosulisha zrobiona w tak gorącym okresie bardzo mnie zainteresowała. Co u diaska? W przededniu wejścia do wojny Włosi zamierzają się wyzbyć swego nowoczesnego sprzętu, by oddać go Anglii? Pozwoliłem sobie przeto zadać dyskretne pytanie, czy propozycja ta wypływa wyłącznie od przemysłowca. Cosulish od razu zrozumiał me myśli i spokojnie odpowiedział, że jest zanadto poważnym przemysłowcem, by robić podobnego rodzaju propozycje bez uprzedniego uzyskania aprobaty... Uważałem tę sprawę za tak niezwykłą, tak charakterystyczną, że natychmiast omówiłem ją z Wieniawą (ambasadorem RP w Rzymie). Gubiliśmy się w domysłach - co to wszystko oznacza? Co Włosi, a raczej Mussolini mają zamiar zrobić? I to w chwili, gdy klęska Francji się zarysowuje, gdy kapitulacja Holandii już nastąpiła."*

Ratowniczy CANT Z-506, zachowany we włoskim Muzeum Sił Powietrznych w Vigna di Valle.

Rozmów nie skończono, w kilka dni później musiano ewakuować ambasadę. Grupa Polaków wyjechała do Francji (kpt. pil. Antoni Wacięga otrzymał rozkaz od Szefa KMW zameldować się wraz z załogą w Londynie) w połowie stycznia 1940 r., kiedy to zapadła ostateczna decyzja nie przekazywania Polakom samolotów (dekret Mussoliniego), a zbudowane dla polskiego lotnictwa morskiego pięć wodnopłatowców CANT Z-506 B „Airone" włączono w skład włoskiego lotnictwa wojskowego - Regia Aeronautica. Taki był finał sprawy zakupionych we Włoszech dla MDLot w Pucku nowoczesnych wodnosamolotów, z których tylko jeden trafił w polskie ręce.

Lotnicy MDLot przebywający we Włoszech, trafili do Anglii, gdzie w okresie wojny pełnili służbę na okrętach i w jednostkach Polskiej Marynarki Wojennej.

Mariusz Konarski & Andrzej Olejko

Zdjęcia ze zbiorów Georgio Apostolo oraz autorów.

Zdarzyło się
w polskiej gospodarce morskiej…

10 lat temu
Sierpień 1999 r.

11 - Stocznia Gdynia SA podpisała kontrakt na budowę dwóch statków typu ro-lo o nośności 14 800 ton każdy, zamówionych przez B&N Nordsjöfrakt AB ze Szwecji i Palkkiyhtymä z Finlandii.

12 - Przeżywająca ogromne trudności Polska Żegluga Morska podpisała umowę przedwstępną z BIG Bankiem, w sprawie sprzedaży na zasadzie leasingu zwrotnego kompleksu biurowo-hotelowego Pazim, wówczas wartego 120 mln DM.

20 - Do portu wojennego w Gdyni wpłynął największy w historii tego portu zespół okrętów wojennych. Było to 17 statków Królewskiej Marynarki Wojennej Danii. Agentem wszystkich tych jednostek była specjalizująca się w obsłudze okrętów NATO firma Inter Marine.

26 - Należący do Team Lines pojemnikowiec dowozowy *Veritas H*, po raz setny zacumował przy nabrzeżu Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni.

30 - W Bałtyckim Terminalu Zbożowym przeładowano największą w historii portu gdyńskiego jednostkową partię rzepaku, która wynosiła 54 tys. ton.

W polskich stoczniach nie zwodowano żadnego dużego statku.

20 lat temu
Sierpień 1989 r.

10 - Do służby wszedł nowy drobnicowiec Chipolbroku, nazwany *Moniuszko* - jeden z czterech bliźniaczych statków zbudowanych dla tego armatora w chińskiej stoczni w Dairen.

11 - Kontenerowiec PLO *H. Cegielski*, oprócz 465 kontenerów, przywiózł do Gdyni z Japonii dzwon pokoju - dar miasta Hiroszimy dla Warszawy z okazji 50-lecia wybuchu II wojny światowej.

Fot. M. Kosycarz

15 - Piotr Soyka, po wygraniu konkursu, zostaje dyrektorem naczelnym Gdańskiej Stoczni Remontowej im. Józefa Piłsudskiego, która znajdowała się w bardzo trudnej sytuacji ekonomicznej. Działalność menedżerską, mając pełne poparcie samorządu pracowniczego i obu związków zawodowych, rozpoczął od gruntownej reorganizacji stoczni. Dokonał całkowitej reorientacji rynkowej w kierunku zachodnich rynków armatorskich, stworzył od podstaw biura handlowe, wprowadził zasady nowoczesnego marketingu i jako jeden z pierwszych w Polsce rozpoczął budowę stoczniowej grupy kapitałowej w oparciu o outsourcing i akwizycję spółek. W historii polskiego przemysłu okrętowego jest dyrektorem z najdłuższym stażem.

23 - Zwodowano jacht *Antica*, przebudowywany od 1981 r. z kutra rybackiego typu KU-135. Przebudowę ukończono rok później, a jacht wsławił się podróżą wokół świata w latach 1991-1997.

- W stoczni Gdańskiej im. Lenina gościła amerykańska bizneswomen polskiego pochodzenia, Barbara Piasecka-Johnson z grupą ekspertów. Celem wizyty były rozmowy na temat wartości stoczni i jej ewentualnego kupna.

W polskich stoczniach zwodowano trawler przetwórnię, trawler burtowy i kuter szkolny.

30 lat temu
Sierpień 1979 r.

10 - W fińskiej stoczni Rauma-Repola Oy zwodowano pojazdowiec *Inowrocław* dla polsko-brytyjskiego serwisu „Polanglia".

15 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej rozpoczęto budowę prototypowego statku ro-ro typu B-487, nazwanego potem *Höegh Trader*.

17 - W Stoczni im. Komuny Paryskiej położono stępkę pod pierwszy transportowiec rybacki typu B-361, nazwany potem *Teral*.

28 - Do Gdyni przybył z wizytą NRD-owski żaglowiec szkolny *Wilhelm Pieck*.

Do służby w Stoczni „Nauta" w Gdyni wszedł holownik *Zawisza* o mocy 1200 KM.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, okręt hydrograficzny i kuter sanitarny.

40 lat temu
Sierpień 1969 r.

1 - W rumuńskiej stoczni Turnu Severin zwodowano drobnicowiec *Busko Zdrój*.

Jego zatonięcie w lutym 1985 r. było jedną z największych tragedii w historii PMH - zginęła wówczas prawie cała jego załoga (24 osoby).

12 - Szkuner ZHP *Zawisza Czarny* powrócił do Gdyni z pierwszej podróży atlantyckiej, podczas której okrążył Islandię.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec (w tym *Pułkownika Dąbka* - pierwszy z serii B-41), zbiornikowiec portowy, okręt desantowy i okręt hydrograficzny.

50 lat temu
Sierpień 1959 r.

15 - Do służby w PLO wszedł zbiornikowiec *Karpaty*, zbudowany w jugosłowiańskiej stoczni w Puli.

31 - Do służby w PLO wszedł drobnicowiec *Chopin*, zbudowany w jugosłowiańskiej stoczni w Splicie.

31 - Student Politechniki Gdańskiej W. Sobolewski zdobył rekord Polski w nurkowaniu swobodnym osiągając głębokość 68 m.

W ramach „akcji antyczarterowej" dla PMH zakupiono statki typu „Libertyn" wojennej budowy: *Huta Baildon*, *Kopalnia Bobrek*, *Kopalnia Zabrze*. Dołączyły do zakupionego wcześniej statku *Chorzów*.

W polskich stoczniach zwodowano drobnicowiec, węglowiec, trawler-przetwórnię, trawler burtowy i holownik oceaniczny.

60 lat temu
Sierpień 1949 r.

Polskie ekipy ratownicze podniosły statek *Lech*, który w październiku 1948 r. zatonął na minie w rejonie Falster.

70 lat temu
Sierpień 1939 r.

23-24 - Po zarządzeniu mobilizacji alarmowej, w nocy statki handlowe (poza wyznaczonymi do zmobilizowania) otrzymały polecenie opuszczenia wód terytorialnych (dotyczyło to również wcześniej uwiązanych statków pasażerskich *Kościuszko* i *Pułaski*). Jednocześnie dla potrzeb Marynarki Wojennej zarekwirowano statki *Toruń*, *Tczew* i *Olza*, a także statki żeglugi przybrzeżnej *Gdańsk*, *Gdynia*, *Jadwiga* i *Wanda* oraz jednostki portowe. Zarządzono również mobilizację kutrów rybackich. Ministerstwo Przemysłu i Handlu nadało przez Komendę Marynarki Wojennej tajną depeszę do wszystkich kapitanów statków handlowych, z nakazem wykonywania tylko poleceń otrzymanych drogą radiową w postaci zaszyfrowanej lub poleceń polskich placówek zagranicznych. Druga depesza, adresowana do przedsiębiorstw żeglugowych informowała, że kierowanie ruchami statków przejmuje bezpośrednio MPiH.

26 - Z Triestu wystartował w lot do Polski pierwszy z wodnosamolotów „Cant" zamówionych przez PMW we Włoszech. Pozostałe samoloty nie dotarły już do kraju (o dziejach samolotu CANT Z-506B – piszemy w cyklu „Pocztówka z Morza" na str. 53-59).

28 - Szef Intendentury Kierownictwa Marynarki Wojennej zarządził zgromadzenie na Helu zapasów na 3 miesiące.

29 - Wczesnym popołudniem z Gdyni wyszedł węglowiec *Lida* - ostatni statek, jaki przed wojną wyszedł z Gdyni.

30 - Wczesnym popołudniem zespół niszczycieli (*Błyskawica*, *Burza* i *Grom*) opuścił Zatokę Gdańską zgodnie z planem „Peking", zakładającym przebazowanie Dyonu Kontrtorpedowców do brytyjskich portów.

80 lat temu
Sierpień 1929 r.

14 - Do służby „Polskarobu" wszedł węglowiec *Robur IV*.

90 lat temu
Sierpień 1919 r.

1 - Sejm RP uchwalił ustawę wprowadzającą w PMW bandery i proporce podnoszone na okrętach.

12 - Polish-American Navigation Corporation zakupiła stary drobnicowiec *Elm Branch*, który nazwano *Wisła*. Dwukrotnie zawinął do Gdańska, a w 1922 r. został sprzedany.

12 - Powołanie Frontu Pomorskiego dowodzonego przez gen. Józefa Hallera w celu przejęcia Pomorza Gdańskiego i Wybrzeża.

Rubrykę redagują:
Jerzy Drzemczewski
i Marek Twardowski

Zdjęcia zostały wykonane przez autorów lub pochodzą z ich zbiorów i wydawanych przez nich książek.

Gdynia - jak było naprawdę

Robotnicy budujący Koszary Marynarki Wojennej na Oksywiu.

Fot. Roman Morawski, 1926 r., ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni

Miasto z morza i mitów

Miasto z morza i marzeń, najpiękniejsza córa II Rzeczypospolitej, polskie okno na świat - tak przed wojną określano Gdynię. Początki tego miasta i jego budowę otacza legenda, która niewiele ma wspólnego z rzeczywistością.

Powstanie Gdyni jawiło się współczesnym jako coś zdumiewającego. Oto z liczącej na początku lat dwudziestych, nieco ponad tysiąc mieszkańców, miejscowości letniskowej, w zaledwie kilkanaście lat, rozwinęło się miasto zamieszkałe przez 120 tysięcy ludzi. Zaś tutejszy port, wybudowany praktycznie od zera, stał się w tym czasie największym portem na Bałtyku.

Nic zatem dziwnego, że ten niezwykle dynamiczny rozwój, bezprecedensowy w historii Polski, fascynował społeczeństwo II Rzeczypospolitej. Powoli kształtował się wizerunek niezwykłego miasta wielkich możliwości, polskiego Klondike zbudowanego przez rzutkich, przedsiębiorczych pionierów. Gdynia przedstawiana była jako prawdziwa Ziemia Obiecana dla wszystkich, którzy mają odwagę marzyć i marzenia te relizować.

Mit przetrwał obie okupacje, tę wojenną niemiecką i tę powojenną radziecką. Dzisiaj stał się składową tożsamości Gdyni, do której chętnie odwołują się zarówno jej współcześni mieszkańcy jak i włodarze. I słusznie, bo budowa miasta była niewątpliwym sukcesem przedwojennej Polski. Jednak, choć w legendzie o Gdyni jest sporo prawdy, nie jest to cała prawda.

Wybitny polski historyk prof. Roman Wapiński tak o tym pisał: *„Dla jednych jest to* (przedwojenne dzieje Gdyni – T.F.) *ciągle okres walki o chleb i pracę, zmagań strajkowych i życia na pograniczu absolutnej nędzy. Innym dzieje Gdyni tego okresu kojarzą się niemal wyłącznie z pionierskim etapem dziejów Polski na morzu. Dla jednych symbolem Gdyni międzywojennej są dzielnice nędzy, dla drugich nowoczesne baseny portowe i m/s Batory. Dwie wizje i dwa mity Gdyni, i jedne, i drugie warte są uwagi nie tylko historyka”.*

Port kontra miasto

Współczesna Gdynia, choć pozbawiona typowej starówki, uchodzi za miasto piękne. Otwarte na morze, pełne bulwarów, nowoczesnych budynków i urokliwych willi. Odwiedzającym je turystom wydaje się, że jest to wynik planowego, przemyślanego działania. Kiedy dowiadują się, że miasto zostało założone i zbudowane przez Polaków, pękają z dumy. Gdynia staje się dowodem, że „Polak

potrafi", i że w zakresie realizacji wielkich inwestycji nie ustępujemy innym nacjom.

Niestety, prawda jest bardziej skomplikowana, a dla niektórych nawet rozczarowująca. Otóż miasto Gdynia rozwinęło się na zapleczu portu. Port był najważniejszy, miasto powstało niejako „przy okazji". Na dodatek bez większego składu i ładu.

Nie znaczy to oczywiście, że planów rozwoju miasta w ogóle nie było. Były. Ale praktycznie żaden nie został do końca zrealizowany. Za każdym razem, kiedy taki projekt powstawał, niedługo potem, trzeba go było zmieniać dostosowując do potrzeb portu. I choć np. początkowo funkcje letniskowe miało spełniać całe miasto, ostatecznie zredukowano je tylko do niektórych dzielnic, np. Orłowa.

Dyskusje co do architektonicznego kształtu Gdyni trwały zresztą przez cały okres dwudziestolecia międzywojennego, a czasami odżywają nawet i dzisiaj. Redakcja opiniotwórczego pisma architektów „Architektura i Budownictwo" cały numer 5 z roku 1936 poświęciła problemom gdyńskiej sztuki architektonicznej. Nie tylko na jej łamach kształt miasta poddawano druzgocącej krytyce. Główną ulicę Gdyni, słynną Świętojańską, nazywano wtedy „okropnym dwukilometrowym wężem", składającym się z poprzystawianych do siebie skrzyń. Całe miasto zaś „koszarami mieszkalnymi".

Osobnym problemem były dzielnice nędzy, które oplotły miasto i port, a które nieraz określano „wrzodami Gdyni". Nosiły różne, nieraz bardzo oryginalne nazwy: Budapeszt, Meksyk, Stara Warszawa, Dzielnica Chińska itp. Osiedla składały się z prymitywnych baraków różnego kształtu. Ich liczba dochodziła nieraz do kilkudziesięciu w jednym miejscu. Sporo zlokalizowanych było nawet w reprezentacyjnym śródmieściu.

O skali problemu niech świadczy fakt, że w 1936 roku, na ogólną liczbę 6865 budynków mieszkalnych w Gdyni, prowizorycznych było 4933, w tym 2574 baraków. Budynki prowizoryczne stanowiły zatem większość ówczesnej zabudowy miasta, bo aż 72 procent ogółu wszystkich budynków mieszkalnych położonych w obrębie granic administracyjnych Gdyni. Szpeciły one miasto, które na ogół nie umiało poradzić sobie z tym zjawiskiem. Niektóre pozostałości „dzikiego" budownictwa stanowią zresztą problem do dnia dzisiejszego.

Grzechem ojców-założycieli Gdyni, m.in. Tadeusza Wendy, który zaprojektował port i Eugeniusza Kwiatkowskiego, dzięki uporowi którego port został zbudowany, jest fakt, że nie zadbali oni jednocześnie w sposób dostateczny o rozwój miasta. I tak np. projektując sieć kolejową obsługującą port, oddzielono go trwale od Gdyni nie oglądając się na jego interesy. To niemal symboliczne odseparowanie okazało się na tyle trwałe, że przetrwało do czasów współczesnych.

To w jak różny sposób traktowano port i miasto, zostawiając to drugie samemu sobie, widać także na przykładzie sposobu finansowania obu inwestycji. Port budowany był z kredytów państwowych, miasto takiego przywileju nie miało. Priorytetem przedwojennej Polski, co zresztą zrozumiałe, było po prostu wybudowanie portu, bez tego powstanie miasta, nawet najpiękniejszego, nie miałoby większego sensu.

Robotnicy i cwaniacy

Przedwojenną Gdynię ukazuje się chętnie jako miasto ludzi przedsiębiorczych, którzy ściągali tutaj z całego kraju, aby zrobić interes życia. Tak tłumaczy się szybki wzrost liczby ludności. Trzeba jednak powiedzieć, że przynajmniej w większości przypadków także i takie twierdzenia włożyć należy między bajki.

Wielki skok liczby mieszkańców miasta wynikał z trzech czynników: rzeczywistego napływu ludności, rozwoju terytorialnego miasta i przyrostu naturalnego. Warto o tym pamiętać, bo wśród tych 120 tysięcy ludzi, którzy zamieszkiwali Gdynię w 1939 roku, byli nie tylko ci, co do niej przyjechali, ale także mieszkańcy okolicznych wsi, które zostały do niej administracyjnie włączone, a także urodzone na jej terenie dzieci.

Ten ostatni czynnik jest szczególnie istotny. Gdynia była bowiem przed wojną najmłodszym polskim miastem nie tylko ze względu na datę powstania, ale także na wiek swoich mieszkańców. W 1936 roku 61 procent z nich nie przekroczyło trzydziestego roku życia. Sprzyjało to zakładaniu rodzin. Przyrost naturalny był tutaj o kilka procent wyższy niż gdzie indziej. Co ciekawe jednak, Gdynia była w tym czasie jedynym w Polsce miastem, gdzie mieszkało więcej mężczyzn niż kobiet. W 1931 roku na 100 mężczyzn przypadały 74 kobiety. Wynikało to głównie z faktu, że do Gdyni ściągali przede wszystkim mężczyźni.

Największy, bo wynoszący w latach trzydziestych ponad 60 procent, odsetek pracujących w tym mieście stanowili robotnicy. Pracowników samodzielnych, czyli takich, którzy wykonywali pracę zarobkową we własnym zakładzie pracy (prowadząc, jak byśmy to dzisiaj powiedzieli, własną działalność gospodarczą) było tylko 17 procent. Najwięcej robotników zatrudnionych było, co zrozumiałe, w budownictwie. Jak więc widać, to nie przedsiębiorcy stanowili o obliczu przedwojennej Gdyni. Miasto z tego okresu trzeba nazwać robotniczym, z wszystkim, co się z tą nazwą wiąże. Nieprawdziwa zatem jest rozpowszechniana niekiedy opinia, jakoby to komuniści chcieli

Fot. ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni.

Budowa kamienicy Józefa Voigta przy ul. Świętojańskiej 16, 1928 r.

po wojnie uczynić Gdynię miastem robotniczym (lokując tutaj np. stocznie), aby osłabić w ten sposób przedwojenny etos miasta. Nie było takiej potrzeby.

Co więcej, podkreślić trzeba, że ludzie przybywali do Gdyni głównie z Pomorza (46,2 proc.), co tłumaczy fakt, że do dzisiaj jest to gród z najliczniejszą społecznością kaszubską w Polsce. Pochodzili głównie ze wsi. Jedna piąta przyjezdnych (21,6 proc.) przyjechała z wielkopolskich miast, a zaledwie 1 procent stanowili przybysze z Kresów Wschodnich.

Była to ludność słabo wykształcona, biedna, nierzadko element przestępczy. Przyjeżdżali w poszukiwaniu pracy, najczęściej najprostszej, fizycznej. Nie brakowało wśród nich także zwyczajnych cwaniaków, którzy chcieli się szybko wzbogacić cudzym kosztem. Jednym z przejawów źle rozumianej „przedsiębiorczości" pierwszych gdynian był handel gruntami. Mechanizm był prosty. Ziemię kupowano od miejscowych za np. 21 groszy za metr kwadratowy, a potem sprzedawano państwu pod budowę portu za 150 zł! Według niektórych szacunków tylko na sprzedaży 500 hektarów terenów budowlanych w Gdyni, spekulanci zarobili pół miliarda złotych, które wyciągnęli przecież od własnego państwa. Mało to było patriotyczne.

I choć większość ludzi przyjeżdżających do Gdyni za chlebem miała czyste intencje, na miejscu przeżywała rozczarowanie przeradzające się później we frustrację, którą wykorzystywały różne skrajne organizacje werbując wśród nich swoich członków i wykorzystując np. do akcji strajkowych, do których dochodziło w mieście co jakiś czas. Szczególny pod tym względem był rok 1936, kiedy do strajku przystąpiło 3 tysiące robotników, a w starciach z policją, w wyniku odniesionych ran, zginął jeden człowiek.

Skąd takie reakcje? Wbrew obiegowej opinii, w Gdyni było tak samo trudno o pracę jak gdzie indziej. Bezrobocie przybrało tutaj rozmiar klęski społecznej pogłębionej kryzysem gospodarczym lat dwudziestych. Wiosną 1929 roku bezrobocie sięgało 20 procent. Kiedy Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych ogłosiła, że potrzebuje 250 robotników, w zaledwie kilka godzin odpowiedziało na nie około 2 tysięcy osób! Doszło nawet do tego, że aby ograniczyć napływ bezro-

Fot. ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni.

Fot. ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni.

Dzielnica biedy na Grabówku, tzw. „Pekin", 1934 r.

botnych do Gdyni, Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej zwróciło się z pismem do wszystkich województw w kraju, aby powstrzymać fale przyjezdnych. Od 1930 roku prowadzono też w mieście akcję przymusowego odsyłania bezrobotnych do ich miejsc zamieszkania.

Dwa światy

Przedwojenna Gdynia to były dwa różne, żyjące obok siebie, nieraz przy tej samej ulicy, światy. Z jednej strony była bogata mniejszość, wśród której dużą grupę stanowili letnicy, z drugiej biedna większość, której spora część żyła na skraju nędzy. Bogata mniejszość żyła w willach na Kamiennej Górze czy Orłowie, biedna większość dosłownie gdzie popadnie.

Wspomnieliśmy już o „dzikich" osiedlach baraków. Ale nie było to jedyne negatywne zjawisko w mieście związane z mieszkalnictwem. Jednym z nich było wynajmowanie miejsc tylko do spania. Oblicza się, że dotyczyło to jednej trzeciej wszystkich mieszkańców Gdyni. W 1938 roku Komitet Rozbudowy Miasta dokonał analizy, z której wynikało, że aby zaspokoić potrzeby mieszkaniowe mieszkańców Gdyni należałoby natychmiast wybudować 6 tysięcy mieszkań jedno i dwuizbowych oraz 3 tysiące mieszkań trzyizbowych.

„Mieszkań do stałego zamieszkania, można powiedzieć, nie ma w Gdyni zupełnie. Robotnicy gnieżdżą się w brudnych, drogo opłacanych norach. Jacyś przedsiębiorcy prywatni pobudowali mizernie sklecone budki lub blaszanki, które przynoszą im za miejsce do spania tygodniowo 5 zł. Miejsce to wygląda w ten sposób: izba o ścianach z dziurawej blachy i wpół rozwalonym kominie bez blachy, gdzie więc nic zagrzać ani ugotować nie można. Niesłychanie brudno, w zimie zimno, w lecie zbyt gorąco. Izba zastawiona cała łóżkami, w rogu mikroskopijna miedniczka, oto wszystko" - donosił w styczniu 1929 roku miesięcznik „Morze".

Jakość życia większości mieszkańców Gdyni nie była zatem do pozazdroszczenia. Pogarszało ją na dodatek bardzo wiele innych czynników. Ponieważ port potrzebował prądu, skorzystało z tego miasto i w roku 1936, 46 proc. budynków mieszkalnych zaopatrzonych było w elektryczność. Mieszkało w nich 63 proc. ludności miasta. Na tamte czasy to dużo.

Gorzej jednak było z wodociągami i instalacją sanitarną. Tu sytuacja była gorsza niż w innych polskich miastach. Woda docierała zaledwie do 18 proc. gdyńskich budynków. Mieszkało w nich 35 proc. gdynian. W skanalizowanych domach jednak, tylko jedna trzecia mieszkańców. Odbiorcami gazu zaś było zaledwie 4 proc. z nich.

Fot. Ernest Raulin 1930 r., ze zbiorów Muzeum Miasta Gdyni.

Tak zwana „Dzielnica Chińska", w pobliżu portu gdyńskiego.

Wynikiem tych warunków były zachorowania na choroby zakaźne. W 1931 roku stwierdzono pierwsze przypadki duru brzusznego (tyfusu). Ogniska epidemii zlokalizowane były wzdłuż dwóch potoków: Chylonki i Cisowianki. Źródłem zakażeń okazały się doły kloaczne umiejscowione nad ich brzegami, skąd zarazki dostawały się do wody. W 1935 roku zanotowano już 44 przypadki tej choroby. Tymczasem w Gdyni brakowało łóżek szpitalnych. W 1936 roku na 10 tysięcy mieszkańców przypadało 19,6 łóżka szpitalnego. W Polsce współczynnik ten wynosił średnio 20,9.

Warunki życia w mieście najdotkliwiej odczuwały dzieci. Większość była niedożywiona. Zbyt mała zaś liczba przedszkoli i szkół powszechnych, znacznie ograniczała szanse edukacyjne najmłodszych mieszkańców Gdyni.

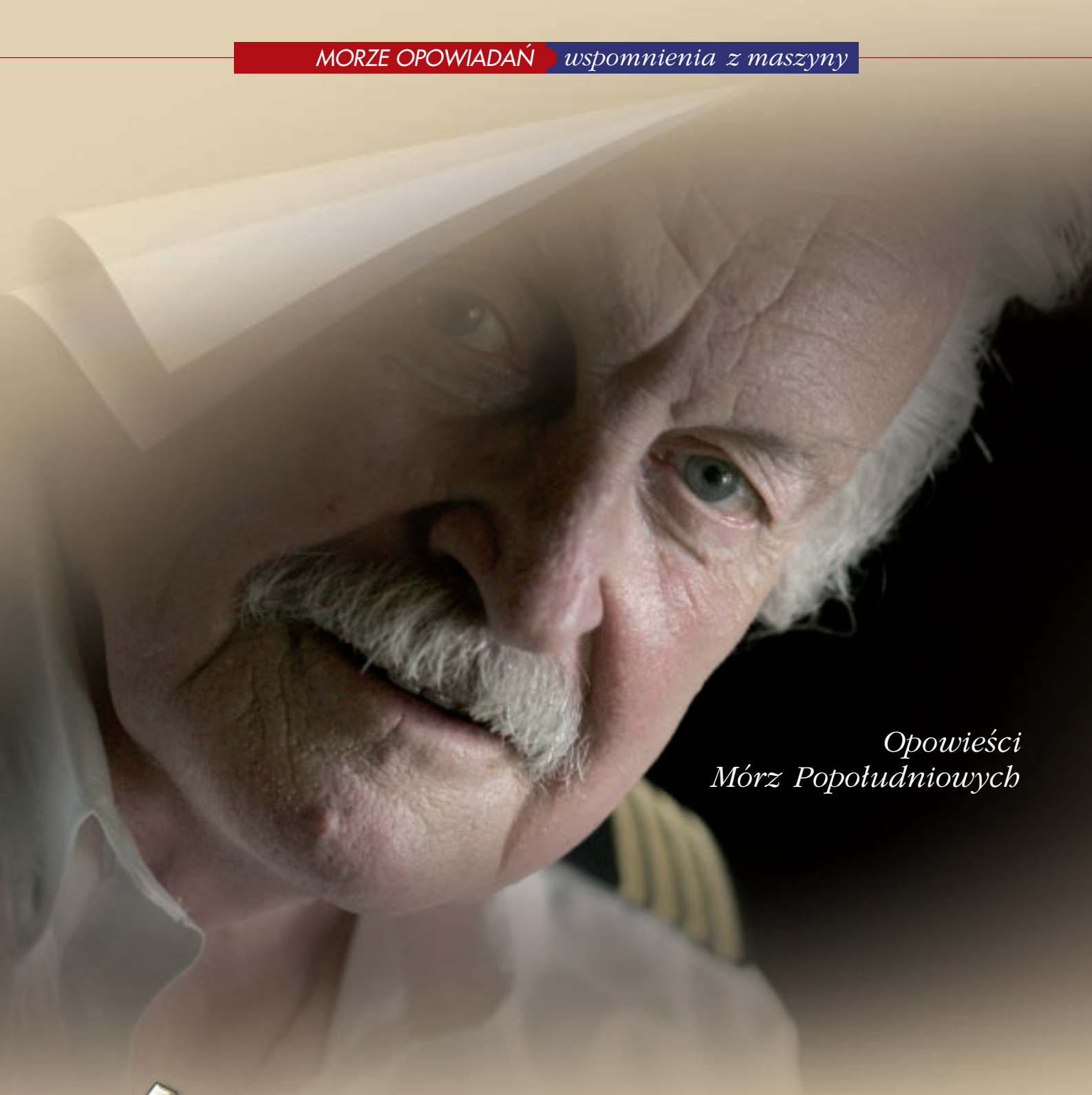
Gdynia z kina

Jaka zatem była przedwojenna Gdynia? Na pewno była miastem kontrastów, tworem powstałym na zapleczu wielkiego portu, chaotycznie się rozwijającym, robotniczym w charakterze. Ośrodkiem, do którego, głównie latem, ściągali przedstawiciele elit intelektualnych kraju, a dla których była ona, pomijając wszystkie jej wady, romantycznym miejscem, gdzie realizowała się polska obecność nad morzem.

I to m.in. oni, Stefan Żeromski, Wacław Sieroszewski i inni, odpowiedzialni są za powstanie mitu Gdyni jako „miasta z morza i marzeń". Jednak większość ówczesnych jej mieszkańców widziała to chyba inaczej. Co więcej, wydaje się, że nie rozumiała tego, w czym uczestniczy. Problem ten dostrzegali niektórzy dziennikarze. *„Ważną niesłychanie wydaje się być rzeczą zainteresowanie robotnika sprawą morską. Dotychczas brał on w niej udział jako nieświadoma maszyna. Złe warunki nie przyczyniały się do podniesienia wartości jego pracy. Ukazanie mu ważności morza, celowości wysiłków dla morskiej sprawy, uczyniłoby go świadomym współtwórcą potęgi morskiej, współuczestnikiem w dziele państwowym"* - postulował wspomniany już miesięcznik „Morze" w tym samym, cytowanym wyżej, artykule.

Niebawem ma się pojawić w kinach film fabularny, którego akcja rozgrywa się w latach dwudziestych w Gdyni, nakręcony na podstawie wątków zaczerpniętych z powieści Stanisławy Fleszarowej-Muskat „Tak trzymać". Obraz ma nosić tytuł „Miasto z morza". Ciekawe co w nim zwycięży: mit czy prawda?

Tomasz Falba



Opowieści
Mórz Popołudniowych

ŚRUBA

Andrzej Perepeczko

Tamtego statku już od dawna nie można spotkać na żadnym z mórz i oceanów, tamtej załogi też już zapewne nie ma na świecie, bo ja byłem wówczas morski żółtodziób… Najmłodszy chyba wiekiem wśród doświadczonych w wojennym, konwojowym pływaniu nawigatorów, mechaników czy innych marynarzy, z kulawym bosmanem na czele, a dziś mam lat… mniejsza o to… Tak więc, moje wspomnienia sprzed niespełna sześciu dekad niech będą ostatnim epitafium po tamtym statku.

Ale do rzeczy. Tamten statek był duży, oczywiście na owe odległe czasy, a więc brał spore ładunki na dalekie trasy. A ponieważ prędkość, jaką osiągał, nie była zbyt oszałamiająca, więc rejsy nie należały do krótkich.

A co do prędkości, to górną granicą było osiem, dziewięć węzłów i to przy pomyślnych raczej wiatrach, dmących z sektorów bardziej rufowych, czyli przy wiatrach „dopalających", jak się wśród nas, załogi tamtego statku, mawiało. Że niby statek płynął w takiej sytuacji „z dopalaczami".

Raz co prawda zdarzyło się, że na logu, równie zresztą nowoczesnym jak cały tamten statek i wyrzucanym na długiej lince z rufy naszego „expresowca", wyskoczyła DZIESIĄTKA!

- Hurra! - wrzasnęli optymiści jak jeden mąż.

- O wa! Dziesięć węzłów? W porywie… - skrzywili się pesymiści i mieli, niestety, sporo racji, bo takiego wspaniałego wyniku już do końca bardzo długiego rejsu nie udało się nam powtórzyć.

Po tym krótkotrwałym ewenemencie, nawigatorzy wpadli w zdumienie i rozpoczęły się żmudne obliczenia, namiary i pomiary, czy aby poczciwy i niemłody już raczej log nie zwariował z powodu upałów panujących od kilkudziesięciu już dni, podczas których wlekliśmy się przez Morze Czerwone i Ocean Indyjski. Gdy się jednakże okazało, że wskazania logu w owym pamiętnym momencie, jeżeli nie są perfekcyjnie prawdziwe, to do prawdy bardzo zbliżone, zdumienie ich przemieniło się w autentyczny podziw. A wtedy my – mechanicy – poczęliśmy chodzić z nosami zadartymi w górę na temat: czego to my nie potrafimy, uważacie?

Tego rewelacyjnego wyniku zabrakło jednak w światowych tabelach rozmaitych rekordów dla statków w podeszłym wieku, ponieważ nikt z naszych nawigatorów, niestety, nie pomierzył siły wiatru podczas bicia wspaniałego rekordu, a zachodziło dość poważnie uzasadnione podejrzenie, że był raczej silny i wiał oczywiście dokładnie w rufę.

Gdy za czas jakiś zaczęło wiać prosto w dziób, potężnie płaska ściana nadbudówki niwelowała w sposób niemal idealny wszelkie wysiłki maszyny, zmniejszając stopniowo prędkość do sześciu, pięciu, a nawet czterech węzłów. W takich okresach nawigatorzy odmierzali na mapie przeloty podczas wacht nie cyrklem, a wręcz zerownikiem. Zaczynały się oczywiście głęboko nieuzasadnione pretensje do mechaników, którzy nie potrafią dać sobie rady z byle wiaterkiem. Z kolei załoga maszynowa przeklinała konstruktorów, którzy przed wielu laty zaprojektowali tak dziwaczną sylwetkę statku.

• • •

Sylwetkę nasz okręt miał rzeczywiście niezwykle rewolucyjną. Projektując dziób inżynier widocznie był nieco przemęczony (może był to poniedziałek), bo bez większego zastanowienia przyłożył do rysunku ekierkę i jedną prostą, pionową kreską nakreślił dziób, który w efekcie stwarzał dość poważny opór rozcinanej wodzie, czy tym bardziej fali, którą statek brał beztrosko na pokład. Owa fala przewalała się przez duże dziobowe ładowanie, z impetem rozbijając się aż o nadbudówkę, co w zdecydowany sposób nie wzmagało prędkości.

Między dwiema ładowniami sterczał w górę niezwykle wysoki maszt, przechylony nieco do tyłu, diabli zresztą wiedzą dlaczego. Tłumaczyliśmy dość zgodnie rozmaitym ciekawskim, że taki on wysoki, bo w poprzednim wcieleniu nasz statek był wspaniałym żaglowcem i brał udział, jeżeli nie w bitwie pod Trafalgarem, to już na pewno w rejsach po saletrę wokół Cape Horn i że wtedy odstrzelono mu reje, albo stracił je w gwałtownym sztormie (w zależności od wersji opowieści: wojennomorskiej lub handlowej), nic więc innego nie pozostało jak go – cudem uratowanego – przerobić na napęd mechaniczny.

Zresztą opowieści te – biorąc pod uwagę wiek naszego poczciwca – nie były aż tak bardzo nieprawdopodobne. A że maszty, bo miał ich aż trzy, jak przystało na uczciwą fregatę, pochylone są do tyłu?

To jasne, to zrozumiały efekt osiąganych prędkości.

Za masztem i drugą ładownią czaiła się wspomniana uprzednio nadbudówka, w której mieszkał kapitan, wszyscy oficerowie pokładowi, radio i ochmistrz. Za nadbudówką trzecia ładow-

nia i niska wysepka śródokręcia, gdzie mieszkali mechanicy, a której środek wypełniał obszerny szyb maszynowy. Dla większej oryginalności brakowało komina, a spaliny z dwóch rachitycznych silników uchodziły na zewnątrz dwiema rurami o niewielkiej średnicy, które zostały przyklejone do drugiego masztu.

Dalej znajdowały się ładownie czwarta i piąta, z trzecim masztem pośrodku i wreszcie statek kończył się dość nieoczekiwanie dwupiętrowym dziwolągiem na wysoce wykwintnej, rzec można wyrafinowanej w swym kształcie, rufie.

Ta dziwaczna rufówka była czymś pośrednim pomiędzy gołębnikiem i psią budą i kryła w sobie „na parterze" mesy załogowe a „na piętrze" kabiny bosmana i cieśli, bo w tamtych czasach był jeszcze cieśla wśród załogi. Z boku owej rufówki przyczepiona była zejściówka do kabin załogowych, ciasno upchanych wokół hałasującej niemożebnie bez przerwy maszynki sterowej.

Ogólnie rzecz ujmując, sylwetka naszego statku wyglądała niezwykle nowocześnie i wytwornie, przypominając senne majaki pacjenta podczas kuracji odwykowej.

• • •

Wszelkie dyskusje i spory na statku na temat prędkości ustały jak nożem uciąć z chwilą, kiedy log wkręcił się w śrubę i urwał. Po pierwsze nie było już czym tej prędkości mierzyć, a po drugie zainteresowanie dyskutantów skupiło się na problemie, jak możliwe jest wkręcenie się logu, który na długiej przecież lince wyrzucony jest daleko za rufę?

Nic prostszego, zresztą na tamtym statku wszystko było możliwe. Otóż najprawdopodobniej w pewnym momencie, pod naporem silniejszego nieco uderzenia wiatru od dziobu, przy równoczesnym awaryjnym zastopowaniu jednego z dwóch silników, co zresztą co jakiś czas, nieregularnie co prawda, miało miejsce, statek osiągnął prędkość… ujemną, zaczął się cofać no i po krzyku, a raczej po logu.

- Chwała Bogu - skomentował to wydarzenie pełniący akurat wachtę na mostku starszy oficer, czyli sam chief mate – „drugi po Bogu", co - jak wynika z nazwy - jest funkcją zdecydowanie ważną. - Żyrokompas dawno przestał działać, w ostatnim sekstancie, jaki pozostał na stanie, lusterko tak podeszło, że nawet własnego oka nie można zobaczyć, a co dopiero jakieś tam gwiazdy, a echosonda chyba nie działała od zamontowania na tym pudle, więc na cholerę nam log?

- Dawniej tego wszystkiego nie było - ciągnął dalej chief mate - a marynarze pływali i nawet czasem udawało im się trafić dokąd chcieli. A jeśli nie trafili, to i tak niewielki wstyd. Przecież znamy historie, że na przykład taki Odyseusz plątał się przez ileś tam lat w drodze z Troi do Itaki i choć to niedaleko, trafić jakoś mu się nie udawało. Zresztą może chłopina coś tam kombinował, bo nie wiadomo dokładnie, jaki charakter miała ta jego Penelopa. Jeżeli taki, jak moja nieboszczka teściowa, Panie świeć nad jej duszą - tu chief przeżegnał się i ciągnął dalej - to i nie ma się co dziwić. Albo taki drugi cwaniak, co miał na nazwisko Kolumb. Pomylił się o cały jeden spory ocean, a także kontynent, a mimo to stał się sławny i nikt nie mówi dziś, że był z niego marny marynarz. Chwalą go aż do dziś. To i przed nami może też jest jakaś szansa. Kto to może wiedzieć?

• • •

Na takim statku, jak tamten, załoga nie mogła być zupełnie zwyczajna. No i też nie była…

Opisanie wszystkich osobników i ich zwyczajów, dziwactw i sposobów bycia zajęłoby sporą książkę, a przeżycia mogłyby służyć za scenariusze do kilku co najmniej filmów. Nie mogę się jednakże powstrzymać od przedstawiania chiefa pokładowego czyli tego „drugiego po Bogu" nie obrażając Boga.

Marynarz to był stary, choć jeszcze w sile wieku. Gdzieś tam, hen, przed wojną, gdy na obecnej ulicy 10 Lutego w Gdyni, furmanki wiozące materiały do budowy portu grzęzły po osie w piachu, nasz chief zamustrował w niezupełnie legalny sposób w Gdańsku na statek, którego bandera była tak samo wątpliwa jak i uczciwość kapitana i jednocześnie armatora tego pudła.

I tak już nasz chief został na morzu. Wojnę przetułał na obczyźnie, a ściślej w konwojach na morzach i oceanach całego świata, na Jego Królewskiej Mości pozostając wikcie i opierunku, i wrócił do kraju z patentem oficerskim, który mu ponownie w pionierskich powojennych latach uznano za prawie prawdziwy i nawet dość prędko zaawansował na chiefa. To był pierwszy rejs i pierwszy statek, na którym płynął na tym stanowisku.

Marynarzem, jako się rzekło, był dobrym, sztormów się nie lękał, od alkoholu nie stronił, w wielkiej natomiast pogardzie miał parę rzeczy, a wśród nich teoretyczną, książkową wiedzę.

- Prawdziwy marynarz czytać powinien tylko dwie książki - mawiał przy lada okazji - żeglarską i do nabożeństwa, i dbać, aby o nim nie zapomniał ani armator, ani Pan Bóg. Bo bez Tych Dwóch na morzu nie ma co szukać. A co do innych książek, to

Ilustracja: Adam Pękalski

ich czytanie tylko oczy męczy, a marynarz ze złym wzrokiem to d…, a nie marynarz - kończył dość dosadnie.

Szliśmy tedy przez ocean, zwany konsekwentnie „Indykiem", bo jest przecież i Atlantyk, i Pacyfik, prędkość była bliżej nieznana i na statku panował spokój. Aby jednak nie było za dobrze, którejś nocy coś tam pływającego po wodzie uderzyło w naszą lewą śrubę i zgięło ją tak, czy połamało, że musieliśmy dalej - aż do Singapuru - pchać się na jednym tylko silniku. Zmniejszyło to o przeszło połowę naszą rewelacyjną prędkość, co załodze większej nie stwarzało różnicy.

- O co chodzi? Dziewięć albo cztery węzły? Jaka to różnica? Raptem niecałe pięć mil na godzinę mniej. A czy nam się śpieszy? - zbagatelizował pogodnie uśmiechnięty chief mate. - Czy jest się czym martwić? Jedzenia jeszcze nie brakuje, wody słodkiej też, spać jest gdzie, a i butelka piwa też się znajdzie. To jaki problem?

Istotnie.

Chief zresztą zwykł nie martwić się niczym.

• • •

Gdy doszliśmy wreszcie (choć właściwsze byłoby w tym miejscu - doczołgaliśmy się) do Singapuru, okazało się, że będą nam wymieniać śrubę na zapasową, którą mieliśmy na pokładzie, na wodzie, bez dokowania. Taka przynajmniej wieść rozeszła się pantoflową pocztą po statku.

Tegoż wieczora wezwał mnie chief mate do swojej kabiny.

- Jesteś tu asystentem maszynowym? - ni to zapytał, ni stwierdził.

Przytaknąłem. Tu muszę zaznaczyć, że był to mój pierwszy rejs na tym stanowisku, dotychczas bowiem pływałem jako palacz na węgiel, a następnie jako motorzysta.

- Szkołę Morską skończyłeś? - padło następne pytanie.

Znowu skinąłem jedynie głową, nieco zdziwiony tymi pytaniami, na statku bowiem wszyscy wiedzieli wszystko o wszystkich.

- A skalę Bonżana znasz? - strzelił nagle chief, wręcz mnie świdrując swymi malutkimi oczami.

- Coś tam słyszałem - bąknąłem zgodnie zresztą z prawdą, bo teoria okrętu nie była w szkole moim hobby.

- Aaaa… widzisz, kochany! - pisnął triumfalnie chief, jako że choć marynarz znamienity, sylwetki gladiatora to on raczej nie

posiadał, a głosik u niego, aczkolwiek dość donośny, daleko odbiegał od dudniącego basu, jaki by chiefowi, choćby z racji i stanowiska, i marynarskiego stażu, pasował.

- No to uważaj - kontynuował. - Jest takie proste zadanie, w sam raz dla ciebie, inteligentnego absolwenta wydziału mechanicznego. Trzeba wyładować rufowe ładunki tak, aby ta cholerna śruba wylazła z wody i żeby ją można było wymienić bez dokowania statku. Ja myślę, że czwartą i piątą ładownię wystarczy, ale stary chce jakichś tam obliczeń i wobec tego ty to zrobisz.

Nie zdążyłem zaprotestować. Chief błyskawicznie wyciągnął ukryte dotąd w szufladzie papierki, dokumenty, rysunki, sztauplan i tę nieco tajemniczą skalę jakiegoś „Bonżana".

- Masz tu i licz, a ja skoczę po pomoce naukowe - ucieszył się chief nie dając mi dojść do głosu i wybiegł z kabiny zostawiając mnie samotnego, oszołomionego i całkowicie zdezorientowanego.

Wrócił zresztą po paru zaledwie minutach.

- No, teraz to ZROBIMY wszystko raz, dwa – wtaskał do kabiny karton piwa, zwalił się na kanapkę, zsunął na tył głowy mocno już sfatygowaną czapkę z emblematem jakiejś angielskiej kompanii, z którą się nigdy nie rozstawał i nawet podejrzewałem, że w niej sypiał, otworzył pierwszą butelkę, wychylił ją duszkiem, po czym łaskawym gestem podał mi drugą.

Obliczenia skończyłem późno w nocy. Wynikało z nich, że jeżeli się dodatkowo po opróżnieniu czwartej i piątej ładowni zatopi forpeak i komorę łańcuchową oraz przepompuje zbiorniki z rufy na dziób, to wszystko będzie OK.

- Teraz przepisz to na czysto - zadysponował chief, otwierając równocześnie ostatnią butelkę z kartonu, a kiedy przepisałem, wziął papierki do ręki, nasunął czapkę na oczy, spojrzał z mądrą miną na rządki i kolumienki cyfr, popatrzył przez chwilę na mnie, jakby chciał jeszcze o coś zapytać, ale zrezygnował, wziął pióro i starannie wykaligrafował w lewym górnym rogu pierwszej strony:

WYKONAŁ, a niżej SWOJE imię i nazwisko, a pod spodem pieczątkę z napisem CHIEF OFFICER i nazwę statku.

• • •

Wszyscy na statku dziwili się w następnych dniach dlaczego z takim zainteresowaniem obserwuję pogłębiający się wraz z wyładunkiem trym na dziób. A ja przez cały czas myślałem z niepokojem: wylezie to diabelstwo z wody czy nie wylezie?

Prawie wylazło! Kiedy statek już rył dziobem wodę, kiedy zeszła na barkę ostatnia tona ładunku z rufowych ładowni, kiedy przepompowaliśmy wszystko, co tylko do przepompowania było, nakrętka uszkodzonej śruby znalazła się zaledwie cztery cale pod powierzchnią wody. A w takim położeniu można już było śmiało zakładać potężny klucz i przystąpić do zmiany śruby.

Gdy wychylony za reling rufowy patrzyłem radosny i dumny na kręcących się nisko na tratwach robotników z singapurskiej stoczni, poczułem, że ktoś mnie klepie po ramieniu.

Był to chief mate. Czapkę miał zsuniętą daleko, prawie na sam kark, co było u niego oznaką wyjątkowo dobrego nastroju. W ręku trzymał papierki. Poznałem je. Te same kolumienki i rządki cyferek, ten sam wykaligrafowany napis: WYKONAŁ… i tak dalej.

- No i co, panie as? – powiedział chief na tyle głośno, aby wszyscy dokoła usłyszeli.

- Udało się, panie chief… zacząłem, ale mi przerwał.

- Co miało się udać? Musiało. Wiadomo, że PRAWDZIWY MARYNARZ w każdej sytuacji da sobie radę. No nie, panie as?

Stałem z lekka zaszokowany, ale w tej chwili dostrzegłem wyraźnie mrugnięcie chiefowskiego oka.

- Jasne, panie chief - potwierdziłem ochoczo i może nawet trochę za głośno. - Zawsze to mówiłem, że PRAWDZIWY MARYNARZ…

• • •

Mrugnięcie kosztowało chiefa butelkę whisky. A właściwie nawet dwie. Muszę jednak zgodnie z prawdą przyznać, że na tę drugą chiefa nie naciągnąłem. Sam zdecydował.

- Za udane obliczenia! - podniósł szklaneczkę ze złotym płynem. - Należy NAM się! - dodał po chwili łaskawie.

P.S. Opisane wydarzenie jest niemal prawdziwe i miało miejsce na redzie w Singapurze w dniach od 13 od 28 września 1952 roku, a starszym oficerem na statku… - eee, czy to takie ważne?

Odkrywanie historii

Głównym tematem dotychczasowej twórczości pisarskiej Mariusza Borowiaka były dzieje polskiej floty wojennej. Dzisiaj zapowiadamy wydaną w Oficynie Wydawniczej Alma-Press (w serii „Nieznane oblicza historii") jego najnowszą książkę zatytułowaną **„Żelazne rekiny Dönitza"**.

Jest to pierwszy tom dwuczęściowej pracy poświęconej niemieckim okrętom podwodnym z czasów drugiej wojny światowej, a ściślej U-Bootom tzw. typu VII. Jednostki te były podstawowym narzędziem walki Kriegsmarine w tym czasie. Borowiak opisuje jak ta konstrukcja się rozwijała i jak wyglądała służba na tych okrętach okraszając tekst wieloma, niezwykle ciekawymi zdjęciami.

Trzeba przyznać, że autor wziął na warsztat trudny temat. W ciągu ostatnich lat o U-Bootach ukazało się w Polsce bardzo wiele publikacji. Trudno w tej materii zaskoczyć czymś czytelnika. Czy Borowiak poradził sobie z tematem? Zachęcamy do sprawdzenia, szczególnie, że książka ukazała się z logo „*Naszego* MORZA" na okładce.

Porzucając na chwilę dzieje powszechne, przypomnijmy, że w ubiegłym roku obchodziliśmy 90 rocznicę powstania Marynarki Polskiej. Zorganizowana została z tej okazji, pod naszym patronatem, konferencja naukowa na Akademii Morskiej w Gdyni. Pokłosie tego spotkania najwybitniejszych polskich historyków związanych z morzem, ukazało się właśnie w książce pod tytułem **„Marynarka Polska (1918-2008)"**. Publikację wydała Pracownia Historii Akademii Morskiej w Gdyni, pod redakcją prof. Jana Kazimierza Sawickiego, jednego z najwybitniejszych znawców dziejów polskiej floty.

Książka zawiera zbiór referatów wygłoszonych na wspomnianej konferencji przez jej uczestników. W liczącej prawie 500 stron publikacji przeczytać możemy m.in. o problemach polityki morskiej II Rzeczypospolitej, inwigilacji załóg pływających Polskiej Marynarki Handlowej przez Służbę Bezpieczeństwa w czasach PRL-u, czy o badaniach wraku niszczyciela *Grom*.

„Akagi" vol. 2, to z kolei druga część monografii słynnego japońskiego lotniskowca. Autorami książki są Adam Jarski i Mirosław Skwiot. Publikacja jest 50 pozycją w dobrze znanej polskim pasjonatom marynistyki serii „Encyklopedia okrętów wojennych" wydawanej przez Wydawnictwo AJ-Press. Oficyna słynie ze znakomitych monografii okrętów. Tak też jest i w tym przypadku. „Akagi" to już obowiązkowa lektura dla wszystkich zainteresowanych drugą wojną światową na Pacyfiku. Niewątpliwie wielką zaletą książki, poza jej treścią (historia operacyjna *Akagi*), są zamieszczone w niej zdjęcia, a także kolorowe plansze ukazujące szczegółowo budowę i zewnętrzny wygląd japońskiego lotniskowca.

Pozostając przy „japońskiej" tematyce, pragniemy także zaanonsować książkę Marka Feltona **„Rzeź na morzu. Zbrodnie Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii"** wydane przez wydawnictwo Replika. To wstrząsająca publikacja na temat, na który rzadko się w Polsce pisze. Felton ukazuje zbrodnie wojenne, których dopuszczali się Japończycy na Oceanie Spokojnym w czasie drugiej wojny światowej. Podaje przykłady bestialskiego traktowania jeńców i rozbitków, których synowie kraju wschodzącego słońca lubili ścinać mieczem.

„Rzeź na morzu" udowadnia, że japońska flota nie była bez skazy, jak się czasami próbuje pokazywać współcześnie. Nie można jednak zarzucić jej stronniczości. Felton przytacza także np. historię japońskiego oficera, który próbował ratować jeńców posuwając się nawet do niewykonania rozkazu, co w tamtej tradycji stanowiło niesłychane odstępstwo od przyjętych reguł. W ten sposób „Rzeź na morzu" jest pracą nie tyle o niesłychanym okrucieństwie japońskich marynarzy, ile opowieścią o wojnie, która wyzwala w człowieku najniższe instynkty.

Tomasz Falba

Książki za darmo!

„*Nasze* MORZE" rozdaje książki za darmo. Wystarczy do nas zadzwonić pod nr tel. 058-307-17-90. Kto pierwszy ten lepszy! Dzięki uprzejmości Oficyny Wydawniczej Alma-Press i Pracowni Historii Akademii Morskiej w Gdyni tym, którzy się z nami skontaktują przed innymi (**ale licząc dopiero od godz. 12.00, 25 sierpnia!**) przekażemy zaprezentowane wyżej książki: „Żelazne rekiny Donitza" (3 egzemplarze) i „Marynarka Polska (1918-2008)" (1 egzemplarz).

Arcydzieło Hemingwaya

Stary aktor i bezlitosny ocean

Opowiadanie „Stary człowiek i morze" Ernesta Hemingwaya to najsłynniejszy bodaj literacki utwór marynistyczny. Został zekranizowany trzykrotnie, środkową z tych adaptacji jest brytyjski film z legendarnym Anthonym Queenem w roli tytułowej.

Kariera literacka amerykańskiego prozaika Ernesta Hemingwaya (1899-1962) należy do największych w XX w. Oprócz samego dorobku literackiego, Hemingway stał się światową gwiazdą, dziś powiedziało by się, medialną. Miał niezliczonych naśladowców na całym świecie, doczekał się kilku wybitnych ekranizacji swoich dzieł.

Był znakomitym reporterem, podróżnikiem i myśliwym, a jego pisarstwo niemal w całości opierało się na osobistym doświadczeniu udziału w obu wojnach światowych, artystycznej emigracji do Francji w latach 20., wojny hiszpańskiej, niezliczonych podróży, zwłaszcza afrykańskich. Styl pozbawiony ozdobników, analizy psychologicznej i elementów fantazji opierał się całkowicie na opisie widzialnego świata, ludzi i ich zachowań oraz dialogu, którego był jednym z największych mistrzów w całej historii literatury.

Te zalety w połączeniu z upodobaniem do przygodowej niemal akcji, uczyniły z niego idealnego autora filmowego. Do historii przeszły ekranizacje jego powieści - „Komu bije dzwon" i „Pożegnania z bronią", ale także opowiadań, m.in. „Śniegów Kilimandżaro", „Morderców", czy właśnie „Starego człowieka...". Pierwsza ekranizacja, z 1958 r. w reżyserii Johna Sturgesa, z doskonałą rolą główną Spencera Tracy'ego, była dużym sukcesem kasowym i artystycznym. Została nagrodzona Oscarem za muzykę autorstwa Dimitriego Tiomkina.

On i przyroda

W późnym okresie życia Hemingway zastanawiał się przede wszystkim nad relacjami pomiędzy człowiekiem i przyrodą. Wcześniej interesowały go sprawy międzyludzkie i człowiek na tle mechanizmów historii i polityki, którym poświęcił dwa swoje najsłynniejsze powieściowe freski. Starzejąc się, coraz więcej pisał o jednostce obdarzonej wolną wolą, ale przy tym kruchej i przemijającej, w konfrontacji z naturą, rządzącą się odrębnymi prawami, z ludzkiego punktu widzenia wieczną. „Zielone wzgórza Afryki" były reportażową i autobiograficzną próbą podejścia do tematu, „Stary człowiek i morze" próbą ujęcia w kategoriach literacko-filozoficznej metafory. Taką metaforą był właśnie tytułowy stary człowiek, kubański rybak Santiago, który wypuszcza się w zaciekłą i skazaną na porażkę pogoń po bezmiarze oceanu za wielką drapieżną rybą. Rybak, czyli człowiek, ryba będąca celem i ocean jako obojętny, momentami wrogi, świat.

Rola dla mistrza

Rybak Santiago jest człowiekiem małomównym, realizującym się w działaniu. Prawie wszystko, co wiemy o jego myślach, uczuciach i pobudkach, wyczytujemy z mimiki, układu ciała, wyrazu oczu. W takiej roli konieczny jest aktor o bardzo charakterystycznym wyglądzie i doskonałym rzemiośle - cała gra, niemal niema, opiera się na niuansach. Zdefiniowany jest także wiek bohatera, więc rola jest wymarzona dla gwiazdora w późnym wieku i takie były wybory realizatorów w obu fabularnych realizacjach arcydzieła Hemingwaya. W pierwszej rolę Santiaga kreował niespełna sześćdziesięcioletni wówczas Spencer Tracy, najwybitniejszy amerykański aktor charakterystyczny pierw-

szego trzydziestolecia kina dźwiękowego. Ascetyczną rolę doceniono, była nominowana do Oscara i wychwalana pod niebiosa przez krytyków. Rzeczywiście, film Sturgesa broni się po półwieku od powstania przede wszystkim siłą tej roli.

W interesującej nas najbardziej w tym miejscu, skromnej brytyjskiej produkcji z początku lat 90., w rolę wcielił się równie sławny i znakomity, a do tego kilkanaście lat starszy Anthony Quinn. W przypadku obu aktorów, postać Santiaga należy do ostatnich w karierze.

Czysta historia z dodatkami

W noweli Hemingwaya i filmie Sturgesa akcja zarysowana jest bardzo szkicowo. Mamy małą rybacką wioskę na Kubie (jak się niebawem miało okazać, przedrewolucyjnej), biednego i starego rybaka, który od wielu dni powraca z morza pustą łodzią i jego obsesję schwytania wielkiego, drapieżnego marlina. Wprawdzie rybę udaje mu się nadludzkim wysiłkiem złowić, ale w trakcie holowania do portu, połów zostaje pożarty przez mniejsze drapieżniki. Santiago wygrywa więc z samym sobą, udowadniając światu swoją odwagę i hart ducha, w sensie materialnym nie zyskując jednak nic.

Taka fabuła była zbyt uboga dla producentów wersji z udziałem Anthony'ego Quinna. Wszystko uległo w niej wzbogaceniu i rozbudowaniu. Wioska zmieniła się w rybackie miasteczko z główną ulicą i bocznymi zaułkami, kościołem, cmentarzem, sklepami i tawernami. To, co w pierwowzorze było walką człowieka z żywiołem i losem, tym oczywiście pozostało, ale doszedł kontrast pomiędzy jednostką wyróżniającą się z tłumu, a samym tłumem.

Dzielny samotnik jest tu pokazany na tle szarej rzeszy innych mieszkańców, pędzących biedne i pozbawione wielkich ambicji życie na lądzie. Sympatia realizatorów jest oczywiście po stronie samotnika, ale pozostaje sugestia, że wybierając swoją szlachetną obsesję, coś przy okazji jednak traci.

Żeby pokazać jego wybór, scenarzysta wprowadził postać córki Santiago, Angeli. W tę rolę wcieliła się Valentina Quinn, prawdziwa córka wielkiego aktora. Młoda kobieta osiedliła się w Hawanie i powodzi jej się w stolicy na tyle dobrze, że proponuje ojcu przeprowadzkę do siebie. Angela uważa, że Santiago jest już za stary na uprawianie ciężkiego zawodu i nie powinien mieszkać sam. Naciska na ojca, tłumaczy mu, on jednak, przy całej widocznej miłości do córki, pozostaje głuchy na jej przekonywania i prośby. To co ma zbliżać postać do widza, ocieplać ją, w istocie wydaje się zbędnym dodatkiem do głównej fabuły i jej wymowy. Takie jednak, według współczesnych filmowców, są wymagania publiczności.

Obserwatorzy

Najbardziej dyskusyjnym pomysłem jest jednak umieszczenie w scenariuszu pary Amerykanów, Mary i Toma Pruittów. Wprowadzają perspektywę zachodniego świata, która w pierwowzorze literackim była tylko delikatnie zaznaczona w narracji. W filmie rozmawiają z Santiago, mówią o nim, staje się on dla nich tematem przemyśleń. W miasteczku zatrzymuje ich awaria samochodu. Małostkowy i zapatrzony w siebie Tom jest pisarzem cierpiącym na niemoc twórczą, Mary czuje się samotna, zaniedbywana przez męża, nieszczęśliwa. Santiaga i jego historię oglądamy głównie jej oczami, to ona porównuje dwóch mężczyzn.

Ten wątek wydawałby się całkowicie zbędny, gdyby nie wcielająca się w rolę Mary znakomita amerykańska aktorka charakterystyczna Patricia Clarkson, znana m.in. z ról w „Nietykalnych" i „Dróżniku". Ona, jedyna w obsadzie, aktorsko dorasta do Anthony'ego Quinna.

Morze zasygnalizowane

Scenariusz był prawdopodobnie dostosowany do budżetu - właściwa akcja na morzu jest tu wtłoczona w poboczne wątki, by uniknąć drogiego filmowania. Scen morskich jest niewiele i nie szokują sprawnością realizacyjną, jednak najważniejszy sens opowiadania Hemingwaya pozostał, a poza tym ekranizacja broni się za sprawą Quinna i jego legendy.

Trzeba jednak zaznaczyć, że jako substytut lektury szkolnej najlepsza w sensie wierności tekstowi jest adaptacja ze Spencerem Tracy.

Oprócz dwóch wersji aktorskich istnieje jeszcze jeden „Stary człowiek i morze", ceniony i nagradzany, powstały w 1999 r., rosyjski film animowany.

Tomasz Rozwadowski

Stary człowiek i morze

Reżyseria: Jud Taylor
Scenariusz: Roger O. Hirson
Obsada:
Anthony Quinn - Santiago,
Patricia Clarkson - Mary Pruitt,
Gary Cole - Tom Pruitt,
Joe Santos - Lopez,
Valentina Quinn - Angela,
Francesco Quinn - młody Santiago,
Sully Diaz -Maria
Zdjęcia: Tony Imi
Muzyka: Bruce Broughton
Montaż: Frederic Steinkamp
Produkcja: Robert E. Fuisz
Czas trwania: 93 minuty
Data produkcji: 1990
Kraj produkcji: Wielka Brytania
Język: angielski, polski (lektor)
Dodatki:
interaktywne menu,
wybór scen,
zwiastuny, katalog dvd
Wydawca polski: Kino Świat

Rodzaje sankcji

na przykładzie orzeczeń izb morskich (1)

Piotr Radwański
prawnik

Dzisiejszy odcinek jest początkiem serii, w której przytoczę opis kilku wypadków morskich zakończonych orzeczeniami izb morskich w zakresie ustalenia okoliczności, przyczyny i sankcji. Różnorodność orzeczeń przejawia się w różnym charakterze zdarzeń, jednak najczęściej mają one jeden mianownik – sankcje skierowane są w stronę kapitana, który zaniedbał swoich obowiązków, czy to przez działanie bezpośrednie czy pośrednie, np. przejawiające się w niewłaściwym nadzorze nad załogą. Z orzeczeń izb morskich można wywnioskować, poprzez nasilenie sankcji właśnie, jak ważną rolę pełni kapitan jako organizator i kierownik, jako mentor i ostatnia instancja decyzyjna na statku.

Źródłem większości wypadków morskich jest błąd załogi, często właśnie kapitana, choć nie zawsze odpowiada on tylko za swoje bezpośrednie działanie bądź zaniechanie. Przyczyny zdarzeń w pozostałym zakresie są różne – od awarii silnika i innych urządzeń statkowych, przez uszkodzenie sprzętu nawigacyjnego (choć izba morska może uznać, że sumienny kapitan może obyć się bez takowych i kierować jednostką za pomocą map i namiarów), po siłę wyższą. Jednakże i tak zdarza się, że przyczyny, pozornie niezależne od działania ludzkiego, mają w nim swoje źródło (np. błąd mechaników przy naprawie silnika).

Zadaniem izb morskich jest przede wszystkim wyjaśnienie okoliczności i ustalenie przyczyn wypadków na morzu. Jest to możliwe w zasadzie tylko na podstawie zebranych w przepisanym trybie dowodów związanych z danym zdarzeniem i ich ocenie przez skład orzekający. W tym miejscu uwidacznia się niepodważalna rola kapitana statku (czasami również oficera oraz mechanika wachtowego) uczestniczącego w wypadku, który jest obowiązany dostarczać dowody w sprawie. Jego zeznania są częstokroć kluczowe dla orzeczenia o przyczynie wypadku. Kapitan jest bowiem obowiązany do utrwalania na piśmie wszelkich zdarzeń związanych z przebiegiem podróży i przedstawienie ich na rozprawie. Z oczywistych względów najbardziej skutecznymi środkami dowodowymi są adnotacje na mapie, czasy i pozycje na morzu lub, gdy chodzi o rejony pilotowe, czasy mijania określonych pław, pomostów itp., taśmy kursografu i rejestratora manewrów oraz inne pisemne dowody.

Jakie środki dowodowe są niezbędne i pomocne przy ustalaniu okoliczności oraz przyczyny zdarzenia, uwidoczni te kilka orzeczeń izb morskich, które opiszę w tym i w kolejnych numerach *„Naszego* MORZA". Zostanie ukazany nie tylko sposób orzekania przez izby, czy sama konstrukcja takiego orzeczenia, ale przede wszystkim charakter pracy na morzu, skala odpowiedzialności, jaka ciąży na kapitanie i załodze, a także źródło i istota wypadków morskich.

M/s *Zambrów* – wejście na mieliznę w cieśninie Sund - przebieg wypadku

Przykładem błędu kapitana, który był powodem wypadku morskiego jest sprawa wejścia na mieliznę statku *Zambrów* (drobnicowiec, pojemność brutto 6931 TR) w cieśninie Sund, w dniu 5 czerwca 1997 r. Statek ten, w drodze na północ przez Sund, przy bardzo dobrej pogodzie podchodził do latarni Drogden. W związku ze zbliżeniem się do latarni, II oficer, pełniący wówczas wachtę, powiadomił o tym kapitana, który przyszedł na mostek. Gdy odległość wynosiła ok. 2-3 Mm, kapitan przejął prowadzenie nawigacji. Obserwację radarową prowadził kapitan na zmianę z oficerem wachtowym, a pozycję statku na mapę nanosił ten drugi.

VTS (Służba Kierowania Ruchem Statków) nadała sygnał ostrzegawczy, że *Zabrów* ma minąć pławę nr 8 prawą burtą, a jest aktualnie z prawej strony od tej pławy, zatem zbliża się do niej od lewej burty. Ostrzeżenie odebrał oficer wachtowy. Niestety, nie zastosował się do instrukcji VTS, która po pewnym czasie nadała ostrzeżenie, że *Zambrów* kieruje się na mieliznę. Po odebraniu tego ostrzeżenia przez kapitana, przystąpiono do szybkiego wykonania zwrotu w lewo o ponad 90 stopni. Kiedy statek zbliżał sie do wschodniej krawędzi toru wodnego, oficer wachtowy spostrzegł z prawej burty statek (kuter rybacki), który szedł torem wodnym kursem południowym na przecięcie kursu *Zambrowa*. W celu ustąpienia drogi, kapitan dał komendę „prawo na burtę", wskutek czego *Zambrów* zmienił kurs o ok. 40-50 stopni i kuter przeszedł przed dziobem statku polskiego. Po chwili *Zambrów* wszedł na mieliznę. Po wypadku kapitan wydał polecenie zatrzymania silnika, ale wkrótce przystąpiono do manewrów zejścia z mielizny, pracując silnikiem „cała wstecz". Manewry trwały ok. 30 minut i okazały się bezskuteczne.

Włączono światła statku na mieliźnie (dwa czerwone światła widoczne dookoła widnokręgu, umieszczone w linii pionowej oraz światła kotwiczne) i kapitan przez UKF powiadomił o wypadku stację brzegową. Po pewnym czasie przybył duński patrolowiec, który ustalił, iż statek oparł się o grunt częścią rufową z prawej burty. W celu podniesienia rufy napełniono przednie balasty. Z mielizny statek zszedł o własnych siłach, po czym wznowił podróż do Helsinborga. Tam

nurek dokonał oględzin kadłuba i powiadomił, że statek nie doznał istotnych uszkodzeń. Po tym jak inspektor PRS potwierdził ważność świadectwa klasy, *Zambrów* podjął dalszą podróż. Po powrocie do kraju, w Szczecinie, przeprowadzono dokładny przegląd kadłuba. Stwierdzono m.in. rozległe odkształcenie poszycia dennego wraz z elementem konstrukcji usztywnienia dna.

Ocena Izby Morskiej

Izba Morska uznała, iż kapitan wraz z oficerem wachtowym, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, na sprawnym technicznie statku, podejmowali działania rażąco odbiegające od podstawowych zasad prowadzenia nawigacji i wymagań praktyki morskiej oraz wykazali brak umiejętności wyciągania wniosków prowadzących do uniknięcia wypadku. Przede wszystkim statek, po minięciu latarni Drogden, nie zmienił kursu, płynąc nadal z tą samą, zredukowaną prędkością. Zwrot w lewo o ponad 90 stopni był spóźnioną reakcją na kolejne ostrzeżenia służby VTS. Uznano za wiarygodne wyjaśnienia kapitana i oficera wachtowego, że przyczyną zmiany kursu w prawo było ustąpienie kutrowi rybackiemu dostrzeżonemu blisko przed dziobem z prawej burty. Skutkiem było wejście statku na mieliznę. Ustalono, że po minięciu latarni, statek nie zmienił kursu oraz, że nie reagowano na określone na podstawie wskazań GPS pozycje i na dwa kolejne ostrzeżenia ze strony VTS. W końcu podjęto działania, lecz opóźnione i błędne.

Działania kapitana i oficera wachtowego naruszyły prawidła 5 i 8 MPDM (Międzynarodowych Przepisów Drogi Morskiej). Zgodnie z prawidłem 5 MPDM, każdy statek powinien stale prowadzić właściwą obserwację zarówno wzrokową i słuchową, jak i za pomocą wszystkich dostępnych środków w istniejących okolicznościach i warunkach odpowiednich do pełnej oceny sytuacji i ryzyka zderzenia. Natomiast naruszenie przez *Zambrów* prawidła 8 MPDM polegało na podjęciu z opóźnieniem działań w celu uniknięcia zderzenia ze statkiem przecinającym kurs. Statek polski nie wykorzystał możliwości wytracenia biegu naprzód przez zatrzymanie maszyn lub wykonanie manewru „cała wstecz". Ten ostatni manewr przy prawoskrętnej śrubie napędowej, pozwoliłby na wytracenie prędkości z jednoczesnym odchyleniem dziobu w prawo. Tym samym spowodowałby ustąpienie z drogi statkowi płynącemu torem wodnym przed jego dziobem z prawej burty.

Izba Morska orzekła, iż kapitan przyczynił się w sposób zawiniony do wypadku. Wina polegała na tym, że po minięciu latarni zaniechał położenia statku na kurs prowadzący na tor wodny. Świadczą o tym naniesione na mapę przez oficera wachtowego pozycje określone na podstawie wskazań GPS. Dalsze zaniedbania kapitana pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem, według Izby Morskiej, polegają na:

- zbyt późnym, mimo kilkakrotnych ostrzeżeń ze strony VTS, zareagowaniu zmianą kursu,
- braku właściwej obserwacji,
- dokonaniu zwrotu w prawo, którym doprowadził do wypadku.

Natomiast oficer wachtowy był obowiązany zgłosić kapitanowi o popełnionym błędzie w nawigacji. Należyte pełnienie służby wachtowej wymaga oprócz wiedzy i doświadczenia również sumienności, staranności i zachowania czujności. Podczas obecności kapitana na mostku, oficer wachtowy nie przestaje być odpowiedzialny za bezpieczną nawigację. Nawet wydanie komendy manewrowej przez kapitana, wskazującej na przejęcie prowadzenia nawigacji, nie zwalnia oficera wachtowego z prowadzenia nadal obserwacji i samodzielnej oceny sytuacji oraz kontrolowania ruchu statków. Ani kapitan, ani oficer wachtowy, który również przyczynił się do wypadku w sposób zawiniony, nie zmienili kursu na bezpieczny.

Orzeczenie Izby Morskiej

Izba Morska w Szczecinie wydała orzeczenie następującej treści:

A. Przyczyną wejścia na mieliznę m/s *Zambrów* w dniu 05.06.1997 r. o godz. 01.52, w Sundzie na pozycji 55°33,4'N, 012°42,8'E, przy bardzo dobrej widzialności, wietrze NE 3°B i stanie morza 2, było rażące zaniedbanie prawidłowej obserwacji i nawigacji, wskutek tego utrzymywanie statku na kursie 008° po minięciu o godz. 01.28 latarni Drogden i niereagowanie na określane z GPS pozycje oraz na ostrzeżenia z VTS, a nastąpnie opóźnione działanie i błędne manewrowanie z naruszeniem prawideł 5 i 8 (a) (e) MPDM.

B. Do wypadku przyczyniło się postępowanie zawinione przez:

- kapitana statku, który po minięciu latarni Drogden nie skierował m/s *Zambrów* na kurs prowadzący na tor wodny Drogden-Nordre Rose, zbyt późno zareagował zmianą kursu na ostrzeżenia z VTS i przy braku prawidłowej obserwacji doprowadził do sytuacji kolizyjnej ze statkiem idącym torem wodnym, a zamiast wytracić bieg przez zatrzymanie maszyny lub danie „wstecz", w celu ustąpienia z drogi statkowi przechodzącemu przed dziobem, wykonał manewr w prawo i wprowadził statek na mieliznę;
- oficera wachtowego, który po przyjściu kapitana na mostek, ograniczył się do określenia pozycji z GPS i przekazywania telegramem manewerów do siłowni, nie zwrócił uwagi kapitana, że statek po minięciu latarni idzie niebezpiecznym kursem, nie zgłosił kapitanowi, że zachodzi błąd w nawigacji, a następnie, że jest ryzyko zderzenia.

C. Pozbawia się kapitana prawa pełnienia dotychczasowej funkcji na polskich morskich statkach handlowych w czasie ich eksploatacji na okres 1 roku i 6 miesięcy.

D. Pozbawia się oficera pokładowego II kl. prawa pełnienia funkcji oficera wachtowego na polskich morskich statkach handlowych w czasie ich eksploatacji na okres 1 roku (jak widać sankcje te są odmienne od aktualnie obowiązujących, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „*Naszego* MORZA" - P.R.).

E. Zachowanie się załogi statku po wypadku nie nasuwa zastrzeżeń poza tym, że kapitan zbyt wcześnie przystąpił do manewrów sprowadzenia staku z mielizny. Nie posiadał bowiem rozeznania zakresu uszkodzeń statku, jak i rodzaju dna morskiego na mieliźnie.

piotr.radwanski@op.pl

Opracowano na podstawie:
Prawo i orzecznictwo morskie 42 (93) 2000

W następnym odcinku:

Rodzaje sankcji na przykładzie orzeczeń izb morskich (2).

Amerykanie i Kanadyjczycy wybierają…

Fot. Fincantieri

Queen Victoria.

Statki miłości

Zupełnie nie wiadomo jak potoczyłoby się losy pasażerskiego przemysłu okrętowego, gdyby nie… telewizyjny serial „Love boat". Autorzy tej filmowej fikcji, znanej u nas pod nazwą „Statek miłości", pisząc scenariusz, nie przypuszczali zapewne, jak wielką odegra rolę w światowej gospodarce. Z perspektywy ostatnich lat trzeba docenić ich geniusz i to, jak dalece ta opera mydlana podziałała na wyobraźnię ludzi związanych z morzem, stając się inspiracją do stworzenia nie tylko nowego sektora turystyki, ale także nieznanej przedtem klasy jednostek pływających.

Fot. Zbigniew Kosycarz / KFP

Transatlantyk Stefan Batory przy nabrzeżu portowym w Gdyni w 1981 r.

Fot. RCCL

Oasis of the Seas o niesamowitej wyporności - aż 220 000 BRT – w trakcie wydokowania.

Jak to było możliwe? Uruchomienie w 1958 roku regularnych połączeń lotniczych pomiędzy Europą i Stanami Zjednoczonymi oddzwoniło koniec statków jako środka transportu transkontynentalnego (wykorzystywanego głównie pomiędzy Europą i Ameryką), tworząc pośród ówczesnych armatorów sytuację totalnego kryzysu, która trwała właściwie aż do lat osiemdziesiątych… Za sprawą drastycznej redukcji cen biletów lotniczych (w 1957 roku przelot samolotem z Europy do USA był trzykrotnie droższy od morskiej podróży pierwszą klasą, w roku 1971 bilet lotniczy był już o 10 proc. tańszy od okrętowego w klasie turystycznej - M.M.), wielu armatorów zmuszonych zostało do ogłoszenia upadłości, inni zaczęli gorączkowo poszukiwać dla eksploatowanych przez siebie jednostek nowych zastosowań. Z tym problemem borykał się także polski armator PLO. Transatlantyckie podróże na eksploatowanym przezeń *Stefanie Batorym* (15000 BRT) zyskiwały stopniowo coraz mniej klientów. Pod koniec życia statku (1987) jego obłożenie na niektórych rejsach nie przekraczało 10 proc. istniejących miejsc!

Najbardziej naturalnym wydawało się wykorzystanie transatlantyków jako ośrodków wakacji na wodzie. Nikt jednak nie wiedział jak sprawić, aby takimi wakacjami mogło zainteresować się wystarczająco dużo osób, by zapewnić armatorom okrętowym choć najmniejszą rentowność…

Nowa era

I właśnie wtedy, pod koniec lat siedemdziesiątych zaczęto w telewizji emitować amerykański serial „Love boat". Jego akcja rozgrywała się na pasażerskim statku, a bohaterowie filmu żyli w wyimaginowanym i operetkowym świecie per-

manentnych zabaw i przyjemności. Nasunęło to armatorowi Royal Caribbean Cruise Line (RCCL) pomysł przełożenia fikcji w rzeczywistość i wybudowania ogromnej (73 000 BRT i 2740 pasażerów, wprowadzenie do eksploatacji w 1988 roku - M.M.) jednostki pasażerskiej nowej generacji o nazwie *Sovereign of the Seas*. Rezultat? Ogromny sukces marketingowy i finansowy, który przełożył się na natychmiastowe złożenie zamówienia na dwie dalsze, a potem następne, identyczne jednostki, we francuskiej stoczni Chantiers de l'Atlantique w Nantes – co stało się początkiem nowej ery pasażerskiego przemysłu okrętowego.

Na czym polegała idea RCCL i czym różnił się ten pomysł od działań prowadzonych w owym czasie przez innych armatorów? Można by to ująć najkrócej jako „zniesienie na statkach klas i wykorzystanie efektu skali". Ogromna bowiem większość jednostek starej generacji nie przekraczała 30 000 – 40 000 BRT wyporności, dysponując kilkunastoma, maksimum kilkudziesięcioma, superluksusowymi apartamentami pierwszej klasy i kilkuset kabinami bez żadnych wygód dla pozostałych pasażerów. Pasażerowie niższej, drugiej albo turystycznej klasy kabin nie mogli też korzystać z przeznaczonych dla zajmujących apartamenty - sal jadalnych, salonów dancingowych, itp.

O ile wspomniane apartamenty składały się często z sypialni, salonu z kominkiem, łazienki i kuchni, w klasie niższej kabiny nie miały nawet umywalek, łóżka były tam piętrowe, a średnia powierzchnia nie przekraczała 4 m^2… Tak złe warunki były akceptowalne jako smutna konieczność podczas podróży transatlantyckich, nikt jednak przy zdrowych zmysłach nie chciałby spędzać w nich wakacji! Dlatego właśnie ideą armatora RCCL było zniesienie podziału statków na klasy, wyposażenie ich w zuniformizowane kabiny z łazienką o powierzchni około 17 - 20 m^2, mniejsze i mniej luksusowe od apartamentów, jednak niepomiernie lepsze od „klatek na króliki" dla pasażerów drugiej klasy na transatlantykach starej generacji.

Nie stanowiło to jedynego novum. Prócz nowego typu kabin, RCCL wdrożył także wiele rozwiązań wymyślonych przez autorów telewizyjnej fikcji „Love boat". Ogromne sale widowiskowe (na kilkaset miejsc, o wielkości porównywalnej z warszawskim Teatrem Wielkim), sale sportowe (fitness), pływalnie (odkryte i zakryte), bary, dancingi (kilka równolegle, w różnym stylu), kina, kasyna, ośrodki zabaw dla dzieci i centra odnowy biologicznej. Różniło się to istotnie od wyposażenia „nudnych" i „nadętych" statków klasycznych, dając pasażerom możność spędzenia jedynych w swoim rodzaju, szampańskich morskich wakacji. Wymagało jednak zupełnie nowej technologii konstruowania jednostek pływających w stoczni, włączenie specjalistów od budowy hoteli, ośrodków wypoczynkowych, restauracji i sal widowiskowych.

Obecnie wydaje się to oczywiste, ale kiedy w 1987 roku wspomniana francuska stocznia Chantiers de l'Atlantique, wyspecjalizowana do tej pory w tworzeniu trawlerów rybackich, zaczęła masowo angażować architektów wnętrz, szukać kontaktów z najlepszymi kucharzami i prosić o konsultacje właścicieli dyskotek, zdziwieniu, oburzeniu (i protestom związków zawodowych!) nie było końca…

Duży, większy, największy…

W jaki jednak sposób te wszystkie unowocześnienia mogły być rentowne? Aby to zrozumieć, należy zdać sobie sprawę z dwóch faktów. Po pierwsze, armatorzy statków pasażerskich ponoszą przede wszystkim koszty stałe: koszt zużywanego paliwa okrętowego, amortyzacji i wydatki na pensje (personel hotelowy opłacany jest jednak nie przez armatorów, lecz głównie napiwkami pasażerów - M.M.), nie ma zatem na nie wpływu liczba przewożonych pasażerów. Po drugie zaś, osoby spędzające wakacje na morzu płacą za nie z własnych pieniędzy, mają ograniczony budżet i porównują go z ofertą ośrodków wakacyjnych na lądzie. Dlatego osiąganie rentowności nie mogło polegać na praktykowaniu przez armatorów wysokich cen, lecz wyłącznie na skutecznej sprzedaży dużej liczby biletów. Ona zaś, z konieczności ograniczona jest wypornością statku. Dlatego rozwijającemu się przemysłowi rejsów wycieczkowych tak ogromnie potrzebne były statki duże, większe, jeszcze większe i... coraz większe!

Po opisanej tu serii 70-tysięczników, armatorzy - rywale RCCL zaczęli budować inne jednostki. Ich sukces był tak duży, że bariera 100 tysięcy ton wyporności została pobita już w 1996 roku (statek *Carnival Destiny* amerykańskiego armatora Carnival Corporation), a osiem lat później przekroczono 150 tysięcy ton (*Queen Mary 2* Cunarda, który jest filią Carnival Corporation). Największy dziś pasażerski statek świata - *Freedom of the Seas* - liczy sobie aż 155 000 BRT (podobnie jego dwa bliźniaki *Liberty of the Seas* oraz *Independence of the Seas* amerykańskiego armatora RCCL – M.M.).

Za sprawą konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugowymi, równolegle do wzrostu wielkości jednostek pływających, spadają ceny rejsów. Powoduje to swoisty rodzaj sprzężenia zwrotnego, im większe statki, tym tańsze rejsy – dynamizuje to wzrost popytu i stymuluje budowę coraz bardziej wypornych jednostek pływających. Wspomniana francuska stocznia z Nantes bardzo prędko, bo już w latach 90., stała się ofiarą własnego sukcesu, nie mogąc sprostać składanym w lawinowym tempie zamówieniom. W budowie statków pasażerskich wyspecjalizowali się dzięki temu nie tylko Francuzi, ale także Finlandia (Kvaerner Masa-Yards), Włochy (Fincantieri) i Niemcy (Meyer-Wer). Niestety, w Polsce zaczął się zły czas dla stoczni…

Mało osób w Europie zdaje sobie sprawę ze skali przemysłu rejsów wycieczkowych. Stary kontynent i Azja pozostały bowiem trochę na uboczu jego ekspansji na przełomie XX i XXI wieku. Aż 69 proc. pasażerów współczesnych rejsów wakacyjnych stanowią osoby mieszkające w USA i Kanadzie. W 2008 roku było ich aż 11,2 milionów, co stanowi ponad szesnastokrotny wzrost w ciągu trzydziestu lat. Jednocześnie w tym okresie średnia cena pobytu na morzu, wyrażana zwyczajowo jako PPD - „person per

Zarobki załóg statków pasażerskich

Kelner - 200 dol. stałej pensji plus napiwki 1600-2600 dol. miesięcznie; steward kabinowy - 150 dol. plus napiwki 1800-2400 dol.; pielęgniarka - 2400 dol. stałej pensji; młody tancerz music-hall - 2000 dol. (stałe); drugi mechanik - 4200 dol. (stałe); cruise director (odpowiedzialny za wszystkie spektakle, sporty i imprezy) - 7000 dol. stałej pensji; oficer – szef części hotelowej statku - 9500 dol., kapitan - ponad 15 000 dol. pensji. Kwoty te nie są opodatkowane, załoga spędza bowiem co rok na morzu ponad 6 miesięcy.

day", czyli na osobę dziennie, spadła z 330 do 130 dolarów, w kabinie dwuosobowej z oknem, tzw. zewnętrznej (kabiny wewnętrzne, bez okna, są tańsze, zaś kabiny z balkonem droższe). I to bez obniżenia jakości rejsów! Dodajmy, że z wycieczkowych rejsów na całym świecie skorzystało ponad 16,2 miliona osób. Pasażerowie wygenerowali globalny przychód armatorów rzędu 30 miliardów dolarów, czyli około 5 proc. rocznego dochodu narodowego brutto Polski!

Co wliczone jest w powyższe opłaty? Po pierwsze oczywiście miejsce hotelowe (kabina z łazienką, WC, telewizorem i pełną obsługą), ale również pięć posiłków dziennie (śniadanie, obiad, podwieczorek, kolacja i podawane o północy zimne przekąski), wszystkie spektakle (codziennie inne), dancingi, kino, ośrodki fitness, pływalnie, centrum zabaw dla dzieci, okrętowe boisko do siatkówki, a także imprezy specjalne, np. bal kapitański, sztuczne ognie, itp.). Płaci się natomiast dodatkowo zazwyczaj za napoje alkoholowe, wycieczki na lądzie, kiedy statek odwiedza różne porty, od 3 do 5 w trakcie tygodniowego rejsu, zabiegi odnowy biologicznej, gry w kasynie, zakupy w okrętowych sklepach oraz usługi okrętowego fotografa.

Atrakcji jest mnóstwo, ale konkurujący ze sobą armatorzy ciągle prześcigają się w wymyślaniu nowych. W ten sposób w ostatnich latach pojawiły się kabiny z indywidualnymi balkonami, jacuzzi, wodospady, bale maskowe, kuchnie egzotyczne, loty helikopterem (nad Alaską – statki wyposaża się więc w lądowiska), centra komputerowe, wystawy (pływających na statku dzieł sztuki), mini-golf, kursy nurkowania, występy pasażerów (poszukiwanie talentów w stanowiącym wyposażenie statku studio telewizyjnym), korty tenisowe, ściany do wspinania się, a nawet sztuczne lodowiska. Do wielkich sal widowiskowych nowych statków zaczęło też opłacać się zapraszanie znanych na całym świecie artystów. Dodatkową atrakcją jest też egzotyczne życie na morzu, nie mniej egzotyczne porty i olśniewające bielą mundury oficerów!

Warto wiedzieć, że istnieje dodatkowe obciążenie finansowe ciążące na pasażerach statków pasażerskich, którym są napiwki. Zwyczajowo wynoszą od 10 do 12 dolarów od osoby na każdy dzień rejsu i należy traktować je nie jako fakultatywne, ale jako bezwzględnie konieczne. Chodzi bowiem o to, że zatrudniany przez armatorów pływający personel hotelowy, za wyjątkiem kucharzy i występujących na statku artystów, wynagradzany jest prawie wyłącznie w taki właśnie sposób. Płacona przez armatora pensja kelnera to np. równowartość 200 dolarów miesięcznie za około 56 godzin pracy tygodniowo, dlatego pozbawienie któregoś z kelnerów albo stewardów napiwku równoznaczne jest z nie wypłaceniem mu pensji.

Mimo tych konieczności, współczesne wakacyjne rejsy są w ogólnym rozrachunku na pewno tańsze (choć może nie dla przeciętnego Polaka), niż spędzanie wypoczynku na lądzie – zwłaszcza wobec liczby oferowanych na morzu atrakcji i jakości świadczonych na rzecz pasażerów usług. Wyjaśnia to znakomicie wzrost popytu i ogromną światową ekspansję opisywanego tu segmentu rynku turystycznego, a także fakt, że obecnie na świecie eksploatowanych jest nie mniej niż 220 statków pasażerskich o wyporności przekraczającej 30 000 BRT.

Polskie wątpliwości

Dokąd pływają? Wybór trasy wycieczki morskiej zależy nie tylko od kraju zamieszkania jej uczestnika i atrakcyjności odwiedzanych miejsc, ale również i często przede wszystkim, od klimatu i infrastruktury portu początkowego i docelowego, czyli czy łatwo jest dolecieć tam samolotem, znaleźć hotel i dostać się z miasta na statek? Dlatego zapewne najczęstszym kierunkiem rejsów pasażerskich (ponad połowa przewożonych osób) są wyspy Morza Karaibskiego i wschodnie wybrzeże Meksyku – ze wspaniałą, przez okrągły rok bardzo ciepłą i słoneczną pogodą tych rejonów. Największa liczba statków pasażerskich na świecie wypływa z Miami i oddalonego od niego o trzydzieści kilometrów Fort Lauderdale na Florydzie. Na drugim miejscu plasują się zachodnie wybrzeża USA i Meksyku, na trzecim jest południowa Europa (Morze Śródziemne, Wyspy Kanaryjskie i Madera), potem Alaska i Daleki Wschód (Singapur, Hongkong, Malezja, Australia), aż w końcu Europa Północna. W jednej z niedawnych ankiet marketingowych dotyczących preferencji osób uczestniczących w wycieczkowych rejsach pasażerskich Morze Bałtyckie cytowane było zaledwie przez 9 proc. respondentów.

Bez wątpienia to właśnie, prócz oczywiście stosunkowo wysokiej, jak na przeciętną krajową kieszeń, ceny rejsów (jak wynika z poprzednio cytowanych kwot, przy założeniu średniego kursu 3 zł za dolara, tydzień na morzu dla jednej osoby to średnio, z napiwkami: 7 x (130 dol. + 12 dol.) = 2982 zł, plus podróż do statku - M.M.), sprawia, iż liczba uczestników wakacji na morzu z Polski jest bardzo niewielka i nie przekracza kilku tysięcy rocznie (ok. 0,01 proc. korzystających z tego typu wakacji na świecie!). Rzecz jednak ciekawa, że nawet pośród tych z naszych ziomków, którzy dysponują całkiem wystarczającymi zasobami pieniężnymi, wielu odrzuca możliwość popłynięcia na morskie wycieczki, ma bowiem na ich temat bardzo złe zdanie. Rzeczywiście, z niewiadomych przyczyn statki pasażerskie postrzegane są często w Polsce niemal jak obozy, w których zamknięci wa-

Czołowi armatorzy

Armator	Kapitał	Standard i cena	Ilość statków
Carnival	USA	$	22
Celebrity	USA	$$	9
Costa	USA	$$	12
Crystal	Japonia	$$$$	2
Cunard	USA	$$$	3
Disney	USA	$	22
Holland America Line	USA	$$	14
MSC Cruises	Włochy	$$	11
Norwegian	Hong-Kong	$	10
Oceania	USA	$$$	3
Princess	USA	$$	22
Regent Seven Seas	USA	$$$	5
Royal Caribbean	USA	$	21
Seaburn	USA	$$$$	3
Silversea	USA	$$$$	5

kacjusze zmuszani są do przebywania w tłumie, ciasnocie, hałasie, zmuszeni do przestrzegania bezsensownych konwenansów związanych z ciągłym przebieraniem się. Gdyby tak rzecz się miała naprawdę, przedstawiony w tym tekście rynek na pewno nie rozwijałby się tak dynamicznie, ani też nie urósłby do tak ogromnych rozmiarów. Zatem negatywny w Polsce obraz turystycznych rejsów pasażerskich jest zwykłym nonsensem, wynikającym z braku wiedzy…

Czego szukają na morzu pasażerowie? Po pierwsze chcą zwiedzić egzotyczne miejsca: Arubę, Honolulu, Monaco, Barbados, Miami, Hong-Kong, Santo Domingo, Papeete, Alaskę, Wyspy Kajmana, Wenecję, Acapulco, Przylądek Horn (miejsce to jest odwiedzanie nie tylko przez nieustraszonych żeglarzy, ale także co roku przez tysiące uczestników rejsów pasażerskich…) - te porty i miejsca pobudzają wyobraźnię! A w trakcie morskiej wycieczki można je poznać bez konieczności pakowania i rozpakowywania bagaży, wracając po każdorazowym wypadzie na ląd, do wygodnej, bezpiecznej i przytulnej kabiny! Po drugie, wakacjusze korzystają z dostępnych na statkach atrakcji – od spektakli poczynając, a na doskonałym jedzeniu kończąc. I wreszcie czar rejsów pasażerskich tłumaczy się odmiennością życia na wodzie od szarej egzystencji „szczurów lądowych"...

Perspektywy

Błędem byłoby sądzić, że wszystkie eksploatowane obecnie na świecie jednostki pasażerskie są identyczne. Różnią się stylem, wyposażeniem, poziomem luksusu i przeznaczeniem dla różnych segmentów rynku (nasi Czytelnicy mogli się o tym przekonać m.in. za sprawą cyklu „Parada Statków Pasażerskich" - red.). Inne są statki dla młodych małżeństw z dziećmi, inne dla urzędników i średnich kadr kierowniczych, inne dla wolnych zawodów i szefów przedsiębiorstw i wreszcie inne dla osób starszych, już zawodowo nieaktywnych. Ta niejednorodność pasażerów stoi u podstaw naturalnej specjalizacji armatorów, których jest na świecie około trzydziestu. Lista na stronie obok przedstawia 15 najbardziej znanych – ilość symboli „$" ujmuje standard eksploatowanych przez każdego z nich statków (i jednocześnie praktykowane ceny rejsów), cyframi zaś oznaczono liczbę posiadanych jednostek pływających.

Jak widać kapitały większości linii żeglugowych są amerykańskie. W Europie istnieje tylko jedna licząca się i bardzo prężnie rozwijająca, niezależna firma żeglugowa - MSC Cruises, prócz niej działa też Costa, a także Ocean Village, AIDA, Iberocruceros, P & O Cruises, ale stanowią one filię Carnival PLC oraz Croisières de France, Azamara Cruises i Pullmatour, które należą do RCCL. Myliłby się jednak ten, który sądziłby, iż armatorzy stanowią firmy niezależne - 81 proc. globalnego światowego rynku należy do zaledwie trzech ogromnych grup kapitałowych (holdingów) zrzeszających po kilku z nich, które razem eksploatują aż 149 statków i w 2008 roku zrealizowały przychód przekraczający 22 miliardy dolarów, czyli ok 73 proc. przychodu całego przemysłu rejsów pasażerskich:

Jakie są perspektywy rozwoju pasażerskiego przemysłu okrętowego? Zależą od sytuacji ekonomicznej świata prawdopodobnie silniej, niż szanse wielu innych sektorów gospodarki, jak już bowiem wspomnieliśmy, armatorzy statków pasażerskich ponoszą przede wszystkim koszty stałe. Wszelkie zatem negatywne wahania popytu na ich usługi mogłyby mieć dla nich katastrofalne, finansowe skutki. Najwyraźniej jednak przedsiębiorstwa żeglugowe są nastawione do przyszłości optymistycznie, skoro trzy główne, wyspecjalizowane w budowie jednostek pasażerskich, stocznie na świecie mają portfele zamówień pełne na najbliższych kilka lat. Liczby w poniższej tabeli oznaczają wyporność oddawanych do eksploatacji statków wyrażoną w tysiącach BRT.

Na zakończenie warto zauważyć, iż bieżący, 2009 rok, będzie w opisywanym tu sektorze zupełnie wyjątkowy. Wśród statków, które w grudniu mają rozpocząć pierwsze rejsy, znajduje się *Oasis of the Seas* o niesamowitej wyporności aż 220 000 BRT (pisaliśmy o nim w numerze styczniowym – red.). Stanie się miejscem wakacji dla 5400 osób rozmieszczonych w 2700 kabinach na 16 pokładach. Statek ma 360 metrów długości, 2000 człon-

Dominujące grupy kapitałowe

Holding		
CARNIVAL PLC	Filie=armatorzy:	Carnival, Costa, Cuniard, Holland America Line, Princess, Seaburn oraz mniejsi: Ocean Village, AIDA, Iberocruceros, P & O Cruises, P & O Australia
	Pasażerów:	7 672 000 (w ciągu roku 2007)
	Zatrudnienie:	80 000 pracowników
RCCL	Filie=armatorzy:	Royal Caribbean, Celebrity oraz: Croisiéres de France, Azamara Cruises, Pullmatour
	Pasażerów:	3 905 000 (w ciągu roku 2007)
	Zatrudnienie:	40 000 pracowników
STAR CRUISES	Filie=armatorzy:	Norwegian oraz Star Cruises
	Pasażerów:	1 716 000 (w ciągu roku 2007)
	Zatrudnienie:	20 600 pracowników

Portfele zamówień

Stocznia	III 2009	IV 2009	I 2010	II 2010	III 2010	IV 2010	I 2011	II 2011	III 2011	IV 2011
Meyer Werft	122	-	71	122	-	-	124	71	-	122
Fincantieri	93 115	130 36	116	86	86 65	93	-	130	65	114
Aker Yards[1]	134	220 150	90	150	220	-	-	-	-	-

Fot. Cunard

Posiłek pod gwiazdami na Queen Victoria.

Fot. HAL

Apartament na Prinsendam.

ków załogi, koszt budowy wyniesie 1,24 miliarda dolarów. Dla porównania, koszt wytworzenie średniej wielkości masowca w polskich stoczniach to obecnie niewiele ponad 50 milionów dolarów.

Ta jednostka będzie prawdziwym pływającym miastem i największym wcieleniem w życie telewizyjnej fikcji „Love boat", od której rozpoczął się niniejszy tekst - fikcji wyimaginowanego, morskiego świata permanentnych zabaw i przyjemności…

By jednak nie pozostawić Czytelników w błędnym mniemaniu o idyllicznym charakterze pasażerskiego przemysłu okrętowego, warto dorzucić informację o tym, że w chwili jego powstania wszyscy uczestniczący gracze (armatorzy) stanowili przedsiębiorstwa od siebie wzajemnie niezależne, a utworzenie wspomnianych trzech dominujących na rynku grup kapitałowych - Carnival PLC, RCCL i Star Cruises - odbyło się stopniowo, kosztem giełdowych przejęć i fuzji. Największa i najbardziej spektakularna taka operacja miała miejsce pod koniec 2001 roku, po ataku na World Trade Center w Nowym Jorku, kiedy to Carnival PLC przejął Princess Cruises.

Ten proces kapitalistycznej intensyfikacji nie jest zakończony, ciągle powstają nowe przedsiębiorstwa, a do kupienia (wchłonięcia) pozostaje na rynku co najmniej kilka linii żeglugowych. W najbliższych latach systematycznemu wzrostowi tonażu statków pasażerskich towarzyszyć będą zatem bezlitosne rozgrywki armatorów, chcących zawładnąć jak największymi częściami opisanego tu gigantycznego światowego turystycznego rynku.

Michel Muszynski

Najważniejsze w historii przemysłu rejsów pasażerskich

1929 Pierwszy na statku basen kąpielowy.
1935 Wprowadzenie na statku współczesnego systemu klimatyzacji.
1958 Regularne loty samolotów odrzutowych pomiędzy Europą i USA - zmierzch transportu pasażerskiego i początek rejsów wycieczkowych.
1958 - 1965 Upowszechnienie na statkach jednej wspólnej klasy pasażerskiej.
1970 Pierwszy marketingowy program Air/Sea (transport lotniczy do portu okrętowania wliczony w cenę biletu morskiego).
1977 Film TV „Love boat" („Statek miłości") – najlepsza reklama rejsów.
1980 - 1985 Wyposażenie wszystkich kabin w indywidualne łazienki (prysznic i WC).
1989 Początek powszechnego wprowadzania kabin z balkonami.
1996 Pierwszy statek pasażerski o wyporności przekraczającej 100 000 BRT (*Carnival Destiny*), dysponujący 60 proc. kabin z balkonami.
1998 Wprowadzenie systemu Azipod: statek napędzany jest śrubą obracaną przez przymocowany do niej bezpośrednio silnik elektryczny, nie ma wału korbowego, a prąd wytwarzany być może w dowolnym miejscu (generatory ułożone na najniższym pokładzie wzdłuż całego statku). Scalony układ silnik-śruba obraca się i pełni rolę steru. Pierwszą pasażerską jednostką tak napędzaną był *Carnival Elation* (70 400 BRT).
2001 Wprowadzenie na statkach pasażerskich turbiny gazowej (zamiast silników Diesla). Istotnie zmniejsza wibracje i chroni środowisko (*Radiance of the Seas* – 88 000 BRT).
2001 Atak na World Trade Center w Nowym Jorku.
2001 Pierwszy statek, na którym można kupić kabinę na stałe (time-sharing).
2003 Fuzja Princess P & O z Carnival Corporation i powstanie Carnival Corp. Plc, która jest największym armatorem statków pasażerskich na świecie.
2009 Wprowadzenie do eksploatacji największego statku pasażerskiego na świecie *Oasis of the Seas* (220 000 BRT, 2700 kabin i aż 5400 pasażerów).

Fot. MSC Cruises

MSC Orchestra.

Czy będzie popyt?

Trzeci gazowy

Fot. Orlen Gaz

Trwa rozładunek.

Na budowę pierwszego terminalu LNG w Świnoujściu poczekamy jeszcze przynajmniej pięć lat. Tymczasem rozpoczął działanie trzeci już w Polsce terminal przeładunków tzw. gazów ropopochodnych (LPG - liquid petroleum gas), głównie propanu.

Orlen Gaz, spółka zależna PKN Orlen, zbudowała nowy terminal LPG w Szczecinie. W lipcu obsłużył swój pierwszy statek. Z pływającego pod singapurską banderą zbiornikowca *Lady Martine*, który przybył do nowego terminalu wieczorem, 20 czerwca, rozładowano 1,6 tys. ton propanu, dostarczonego z angielskiego portu Stanlow. Operacja przeładunku gazu ze statku do naziemnych zbiorników zajęła 15 godzin.

Lady Martine to typowy, mały gazowiec LPG przystosowany do transportu gazów płynnych, m.in. propanu, butanu i propylenu. Ma 3141 ton nośności, GT 2998, długość 96 m. Zbudowany został w 1998 r. przez Kanrei Shipbuilding w Tokushima, w Japonii.

Do nabrzeża terminalu morskiego Orlen Gaz jednostkę eskortowały dwa holowniki. Przeładunek gazu ze statku do trzech zbiorników odbył się według zatwierdzonej przez kapitana portu instrukcji bezpiecznej obsługi przeładunku gazu. W tym samym czasie akredytowane laboratorium zbadało jakość gazu, a następnie rozpoczął się jego załadunek do autocystern.

200 tys. ton rocznie

Terminal Morski LPG Orlen Gaz powstał na terenie byłej Bazy Magazynowej należącej do PKN Orlen SA w Szczecinie. Nabrzeże znajduje się przy rzece Parnica, która przepływa przez centralną część portu szczecińskiego i oddziela od południa wyspy Łasztownia i Ostrów Grabowski. Jego historyczna nazwa brzmiała „Nabrzeże CPN nr 3 w Szczecinie".

Działalność związana z obrotem paliwami była prowadzona na terenie obecnego terminalu LPG w Szczecinie jeszcze przed II wojną światową. Z tego okresu pochodzą najstarsze zbiorniki, dziś już nie eksploatowane.

Terminalowy basen ppoż. był wówczas kanałem portowym połączonym z Parnicą, w którym podobno bunkrowane były niemieckie U-Booty. Po wojnie powstała tu Baza Morska nr 3 CPN. Pierwszy zbiornikowiec - *Sachalin* z ładunkiem oleju napędowego - baza przyjęła w listopadzie 1947 r. Miała nawet własną flotę, niewielkie tankowce kupione od armii amerykańskiej - *Turnia* i *Rysy*. Służyły do bunkrowania statków, czyli burtowego tankowania ich w porcie lub na redzie. W czerwcu 1973 r. baza zyskała nowy statek, bunkierkę *Gorce*. Pięć lat później pod banderą armatorską CPN-Szczecin pływało już siedem jednostek, które zajmowały się m.in. importem i eks-

Fot. Orlen Gaz

Lady Martine przy nabrzeżu w szczecińskim terminalu.

portem paliw. Magazynowano tu też m.in. benzol, rozpuszczalniki do farb, oleje przemysłowe i spirytus.

Wybudowany przez Orlen Gaz kosztem ponad 50 mln zł terminal morski LPG w Szczecinie to trzeci tego typu obiekt w Polsce (po terminalach Gaspol SA w gdańskim Porcie Północnym, który może przyjmować największe w Polsce gazowce LPG i gdyńskim terminalu spółki Petrolinvest SA), drugi pod względem wielkości magazynowych i - jak zadeklarowano w oficjalnych informacjach - najnowocześniejszy pod względem możliwości przeładunkowych. Jest przystosowany do rozładunku jednostek o nośności około 6 tys. DWT. Zajmuje 5 hektarów, dysponuje nabrzeżem o długości 274 metrów, posiada trzy zbiorniki o łącznej pojemności 4,5 tys. m^3 oraz trzy w pełni zautomatyzowane stanowiska do przeładunku autocystern i dwa dla cystern kolejowych, a także 10 miejsc postojowych dla autocystern oraz tory odstawcze dla 30 cystern kolejowych. Nowy terminal ma umożliwiać przeładunek 200 tys. ton gazu płynnego rocznie.

Jak ocenia Bernard Cichocki, prezes Orlen Gaz, morski terminal LPG otwiera spółce drogę do nowych kierunków dostaw, a kontrahentom daje nieograniczony dostęp do gazu płynnego.

Uruchomienie szczecińskiego terminalu LPG daje całej branży perspektywę na szerszą dywersyfikację i pełne bezpieczeństwo dostaw.

Nowy terminal jest tzw. terminalem publicznym. Oznacza to, że nie będzie służył wyłącznie interesom handlowym i dystrybucyjnym grupy Orlen.

- Terminal będzie dostępny dla wszystkich podmiotów zainteresowanych usługą przeładunków- - podkreśla Agnieszka Woźniak, rzecznik Orlen Gaz. - To pełne urynkowienie branży LPG. Jeżeli tylko notowania cen w Europie Zachodniej ułożą się korzystnie, następny gazowiec może pojawić się przy nabrzeżu nawet za chwilę. Jeśli nie na potrzeby naszej spółki, to na zamówienie innych operatorów

Budowę terminalu morskiego Orlen Gaz zakończył w styczniu 2009 r. Później trwał odbiór obiektu oraz rozruch technologiczny.

Będzie czwarty?

Już 25 czerwca 2008 r. minister Skarbu Państwa Aleksander Grad wyraził zgodę na oddanie przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA w dzierżawę na 30 lat, terenu pod budowę nowego terminalu gazowego w Gdańsku. Port podpisał umowę ze Spółką Akcyjną Gdańsk LPG Terminal (spółka została założona w 2007 r., z posiadaczem 63 proc. akcji - holenderską firmą LPG Terminals Holding BV i z dysponującą 32 proc. udziałów akcji spółką dystrybucyjno-handlową Polski Gaz Holding).

Jej prezes, Tadeusz Zakrzewski, wieloletni szef gdańskiego Naftoportu, zadeklarował wybudowanie w Gdańsku pierwszego w Polsce ogólnodostępnego terminala LPG (jak się jednak okazuje pierwszym publicznym terminalem LPG stała się, przynajmniej według deklaracji właściciela, nowa inwestycja Orlenu w Szczecinie – P.S.).

Na obszarze 36 500 metrów kwadratowych w porcie gdańskim posadowionych ma być 26 zbiorników do składowania i przeładunków gazu płynnego LPG o łącznej kubaturze 15 600 m^3 wraz z nowoczesną, odpowiadającą wszelkim współczesnym reżimom bezpieczeństwa infrastrukturą.

Zakończenie pierwszego etapu budowy i rozpoczęcie eksploatacji planowane było na połowę 2009 roku, jednak panujący obecnie kryzys z pewnością zweryfikuje te plany. Docelowo terminal ma przeładowywać na Nabrzeżu Przemysłowym III do ok. 250 tysięcy ton płynnego gazu rocznie.

Nowy partner gdańskiego portu zobowiązał się do zrealizowania projektu za minimum 25 milionów złotych. Dzięki temu wypełniona zostanie coraz bardziej widoczna, wobec rosnącego popytu, luka zaopatrzenia pomorskiego rynku w LPG. Port, poza przychodami z dzierżawy terenu, uzyska także wpływy z opłat portowych za przybywające z gazem statki. Przewidywana jest bowiem częsta obsługa jednostek niedużych (500-4000 ton), ale regularnie odwiedzających Gdańsk. Ekspedycja gazu odbywać się będzie zarówno transportem kolejowym, jak i drogowym.

Nowopowstające w Polsce terminale LPG zdają się przekonywać o wzroście rynku i optymizmie inwestorów.

Gaz już niemodny?

Mało kto wie, że Polska jest jednym z większych w świecie konsumentów LPG, głównie autogazu. Jeszcze w roku 2006 nasz kraj znajdował się na drugim miejscu w świecie pod względem zużycia propanu w instalacjach samochodowych. Rynek ten, obejmujący 19,2 mln ton LPG w skali globalnej, pochłaniał u nas wtedy 1,8 mln ton płynnego gazu. Wyprzedzała nas jedynie Korea Południowa (4 mln), a za nami plasowały się m.in. Japonia i Turcja (po ok. 1,6 mln ton) oraz Meksyk i Australia (po ok. 1,2 mln).

Jednak polski rynek LPG zaczyna się kurczyć. Jak podaje „Gazeta Prawna", w 2008 roku cały rynek gazu płynnego LPG zmniejszył się o niemal 3 proc. Największe spadki odnotowały jednak, segment butlowy - o 4 proc. (m.in. dlatego, że rozwija się sieć gazociągów i butle są wypierane z gospodarstw domowych) i autogaz - o ponad 3 proc. Sprzedaż gazu płynnego w Polsce w 2008 roku wyniosła 2,38 mln ton, czyli była o ok. 3 proc. mniejsza niż rok wcześniej - wynika z danych Polskiej Organizacji Gazu Płynnego (POGP).

Symptomatyczny jest przede wszystkim spadek sprzedaży w największym segmencie rynku LPG (74,3 proc.), czyli autogazie. W 2008 roku konsumpcja tego paliwa wyniosła zaledwie 1,77 mln ton, czyli o 3,3 proc. mniej niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że to pierwszy w historii jego sprzedaży w Polsce spadek. Na zmniejszenie popularności „autogazu" i w ogóle LPG wpływają m.in. zapowiadane zwiększone obciążenia podatkowe dotyczące tego paliwa.

Rynek gazu płynnego, w odróżnieniu od gazu ziemnego, charakteryzuje się w Polsce sporą niezależnością, co jest efektem dywersyfikacji źródeł zakupu. Nowe terminale morskie służące importowi LPG dywersyfikację tę jeszcze poszerzą. Ale czy zwiększona zdolność przeładunkowa będzie w pełni wykorzystana…? Już dziś gazowce LPG nie są nadzwyczaj częstymi gośćmi w polskich portach. Jednak z drugiej strony, w morskim imporcie LPG drzemie jeszcze spory potencjał, ze względu na nie największy, jak dotąd, jego procentowy udział w całym imporcie płynnego propanu. Wg danych z 2007 roku, dostawy gazu do Polski drogą morską stanowiły zaledwie 16 proc. całego rynku (wolumen krajowy w 2007 r. wyniósł 2440 tys. ton, import drogą morską przez terminale - 399,9 tys. ton).

LPG Orlen Gaz w Szczecinie

Liczby:

- przystosowany do rozładunku i załadunku gazowców o nośności do ok. 6000 t
- infrastruktura logistyczna umożliwia magazynowanie i mieszanie 3 rodzajów gazu płynnego
- 3 stanowiska przeładunku autocystern i 10 miejsc postojowych dla autocystern
- 2 stanowiska przeładunku cystern kolejowych i 2 tory bocznicy kolejowej - każdy z możliwością przyjęcia 9 cystern
- tory odstawcze dla 30 cystern kolejowych
- powierzchnia całkowita -10 ha
- powierzchnia inwestycji - 5 ha
- głębokość wody przy nabrzeżu - 8 metrów
- całkowita długość nabrzeża - 274 m
- długość pomostu dalbowego - 74 m
- maksymalna długość gazowca cumującego na terminalu - 110 m
- liczba zbiorników - 3
- pojemność całkowita każdego ze zbiorników - 1500 m^3
- średnica zbiornika - 6 m
- długość zbiornika - 55 m
- koszt inwestycji - ponad 50 mln zł
- czas budowy- 16 miesięcy

Wyposażenie:

- 2 sprężarki, każda o wydajności 160 m^3/h
- 4 pompy, każda o wydajności 160 m^3/h
- 1,6 km rurociągów LPG
- 11-metrowe morskie ramię przeładunkowe LPG o przepływie 300 m^3/h, z linią fazy gazowej o średnicy DN80 oraz linią fazy płynnej DN150
- ramiona przeładunkowe LPG, węże elastyczne LPG ze złączami zrywnymi, system pomiarowy ENRAF, przepływomierze masowe, sprężarki powietrza, wagi samochodowe i kolejowe

Osiągi:

- 20 godzin - czas rozładunku typowego gazowca obsługiwanego przez terminal
- 45 minut - czas załadunku jednej autocysterny
- 1,5 godziny - czas załadunku cysterny kolejowej,
- 1200 ton gazu płynnego - dobowa możliwość załadunku na autocysterny (3 stanowiska, cysterna na godzinę, 20 godzin pracy = 60 autocystern),
- 800 ton gazu płynnego - dobowa możliwość załadunku na cysterny kolejowe (2 stanowiska, 2 składy, 1 cysterna na 1,5 godziny, 20 godzin pracy)

Piąty się opóźnia

Na razie pojawieniu się znaczącej nadpodaży na rynku morskich terminali LPG w Polsce przeciwdziałają opóźnienia planowanych inwestycji.

Dla przykładu planowany terminal sopockiej spółki Baltica Inc., który w I etapie inwestycji szacowanej na 30 mln zł, przeładowywać miałby 120 tys. t gazu rocznie i którego docelowa roczna zdolność przeładunkowa wynosić miałaby nawet 360 tys. t., od kilku lat nie może wejść w fazę robót budowlanych. Baltica Inc. podpisała z Zarządem Morskiego Portu Gdynia umowę o wydzierżawieniu 13 tys. m^2 na nabrzeżu Śląskim, na którym miałby stanąć niewielki terminal LPG, już w 2004 r. Pierwszy etap budowy miał zakończyć się w 2005 r., a cała inwestycja, w zależności od sytuacji rynkowej, w 2-3 lata później. Jednak wstrzymał ją najpierw protest konkurenta - Petrolinwestu eksploatującego terminal LPG (przeładowujący ok. 100 tys. ton gazu płynnego rocznie) po sąsiedzku z terenem wydzierżawionym przez Baltikę. Przepychanki prawne i administracyjne trwały cztery lata, by wreszcie zakończyć się otrzymaniem zgody wojewody dotyczącej środowiskowych uwarunkowań inwestycji, koniecznej do uzyskania pozwolenia na budowę. Gdyby budowa rozpoczęła się wiosną 2009 r., co nie nastąpiło, nowy terminal mógłby obsłużyć pierwszy gazowiec LPG na początku 2010 r. Jednak banki, które w obecnej, kryzysowej, sytuacji są znacznie bardziej ostrożne w przyznawaniu kredytów, stały się powodem dalszego przeciągnięcia terminu rozpoczęcia realizacji inwestycji.

Ostatnio mówi się, że prace budowlane ruszą nie wcześniej niż na przełomie 2009 i 2010 roku. Wszystkie warunki do rozpoczęcia realizacji inwestycji, łącznie z pozwoleniem na budowę, spółka już posiada. Pozostała kwestia finansowania inwestycji, a w tym przypadku wchodzi w grę niemała suma - ok. 100 mln zł.

Gaz w Polsce

Jak podaje „Gazeta Prawna" - gaz płynny używany w Polsce, w głównej mierze pochodzi z importu. Według Agencji Rynku Energii (ARE) w 2008 roku sprowadziliśmy go 1,984 mln ton, czyli o prawie 6,5 proc. więcej niż rok wcześniej (dla porównania import benzyn i oleju napędowego zanotował w tym okresie spadki rzędu 12 i 20 proc.). Rośnie jednak także produkcja krajowa. Rafinerie w minionym roku wyprodukowały o 14 proc. więcej LPG (prawie 307 tys. t) niż w 2007 roku. Najwięcej gazu płynnego sprowadzamy ze Wschodu (ok. 56 proc. gazu sprzedawanego w naszym kraju). W strukturze importu dominują Rosja i Kazachstan (odpowiednio 36 i 31 proc. importu z tego kierunku), duże znaczenie mają także dostawy z Białorusi (18 proc.) i Litwy (14 proc.). Jednocześnie Polska jest najważniejszym partnerem dla Rosji i Kazachstanu. W strukturze eksportu gazu płynnego z tych krajów nasz rynek stanowi odpowiednio 25 i 43 proc.

Poprzez terminale Orlen Gazu i firmy Baltica Inc. na znaczeniu zyska import z Litwy i Europy Zachodniej. Kierunek ten w 2007 r. stanowił 24 proc. importu do Polski. Gaspol, importujący dotąd dużo gazu z rejonu Morza Północnego, więcej będzie sprowadzać ze Wschodu. Już pod koniec 2008 roku ponad połowa gazu zużywanego w Polsce pochodziła stamtąd. Uzależnienie Polski od importu będzie rosnąć. Prawie 90 proc. zużywanego w kraju gazu sprowadzane jest z zagranicy, a niezbyt dużą część z tego - drogą morską). Rodzime rafinerie zaspokajają około 11 proc. popytu, a ich produkcja spada (w 2007 r. o 13 proc.). To dobre wiadomości dla portów, korzystających na ruchu statków - o ile rynek LPG ustabilizuje się, a nie zacznie się znacząco kurczyć i jeśli dywersyfikacja źródeł dostaw zwiększy udział importu drogą morską…

Piotr B. Stareńczak, rel

Fot. Unigas-Kosan

Gazowiec LPG Lady Martine.

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

Jak zamówić prenumeratę miesięcznika „Nasze MORZE”

Wybierz sposób, który Ci odpowiada:

Internet — Wypełnij dokładnie kupon zamówienia na stronie **http://www.naszemorze.com.pl/prenumerata.php** i kliknij na przycisk „zamów” u dołu tej strony. Zamówienie zostanie automatycznie przesłane do nas.

E-mail — Zamów wysyłając e-maila na adres: **sekretariat@naszemorze.com.pl**

Telefon — Zadzwoń pod nr tel. **058 307-17-90** i złóż zamówienie

Kupon zamówienia — Wypełnij zamieszczony na odwrocie tej strony kupon zamówienia i wyślij pocztą na adres: Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o., ul. Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk z dopiskiem „Prenumerata” lub prześlij faxem na nr **058 307-12-56**.

Polecenie przelewu — Wypełnij druk polecenia przelewu/wpłaty gotówkowej. W tytule zapłaty konieczne jest podanie czasu trwania prenumeraty (roczna, półroczna, kwartalna), numeru miesięcznika, od którego mamy ją rozpocząć oraz liczby egzemplarzy. Jeśli prenumerata ma być automatycznie przedłużana – dopisz „PA”. Kopię dowodu wpłaty prześlij do redakcji.

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

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy:

Nr rachunku odbiorcy:
57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Nr rachunku odbiorcy cd:

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

Kwota:

Zleceniodawca:

Opłata:

Dowód / pokwitowanie dla odbiorcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Nazwa odbiorcy: OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Odcinek dla banku odbiorcy:

Nazwa odbiorcy cd: UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Waluta: WP PLN

Kwota:

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Opłata:

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:

Opłata:

Dowód / pokwitowanie dla zleceniodawcy

Polecenie przelewu / Wpłata gotówkowa

Nazwa odbiorcy: OKRĘTOWNICTWO I ŻEGLUGA SP. Z O.O.

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

Nazwa odbiorcy cd: UL. NA OSTROWIU 1, 80-958 GDAŃSK

L.k. Nr rachunku odbiorcy: 57 1050 1764 1000 0018 0203 7869

Waluta: WP PLN

Kwota:

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

Nazwa zleceniodawcy:

Nazwa zleceniodawcy cd:

Tytułem:

Tytułem cd:

Opłata:

Odcinek dla banku zleceniodawcy:

F O R M U L A R Z P R E N U M E R A T Y

nasze MORZE maritime magazine

Prosimy uzupełnić poniższe pola

Nazwa firmy: .....

Adres: .....

Telefon: .....

Fax: .....

E-mail: .....

NIP: .....

Imię i nazwisko: .....

PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Prenumerata miesięcznika „*Nasze* MORZE”:

PRENUMERATA KRAJOWA		PRENUMERATA ZAGRANICZNA	
☐ Prenumerata roczna:	106,80 PLN (36 €)*	☐ Prenumerata roczna:	210 PLN (70,80 €)*
☐ Prenumerata półroczna:	59,40 PLN (19,80 €)*	☐ Prenumerata półroczna:	111 PLN (37,80 €)*
☐ Prenumerata kwartalna:	32,70 PLN (12 €)*	☐ Prenumerata kwartalna:	58,50 PLN (19,50 €)*
Od numeru ☐ / 09 ☐ × Ilość egz.		Od numeru ☐ / 09 ☐ × Ilość egz.	

** Prenumerata plus koszt przesyłki ekonomicznej.*

Niniejsze zamówienie jest podstawą do wystawienia faktury VAT.
Upoważniamy do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu.

Wyrażam zgodę na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych wydawnictwa "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Ostrowiu 1 oraz korzystanie z nich i przetwarzanie w celach marketingowych i promocyjnych. Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że podanie przeze mnie danych jest dobrowolne i przysługuje mi prawo do wglądu, poprawiania i żądania usunięcia ich ze zbioru. "Okrętownictwo i Żegluga" Sp z o.o. zapewnia ochronę danych zgodnie z ustawą – Dz. U. Nr 133 poz. 883 z 1997 r. oraz – Dz. U. Nr 144 poz. 1204 z 2002 r.

Potwierdzam prawdziwość ww. danych

.....

Własnoręczny podpis