

nasze MORZE

maritime magazine

Cena 9,50 zł
(w tym 0% VAT)

Nr 1 (1) styczeń 2006

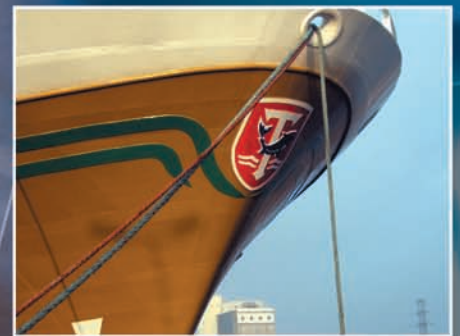
Nic
jeszcze
nie jest
przesądzone!
- mówi
w rozmowie
z nami
Kazimierz
Marcinkiewicz



Jeden Świętaczak
wśród grzeszników?



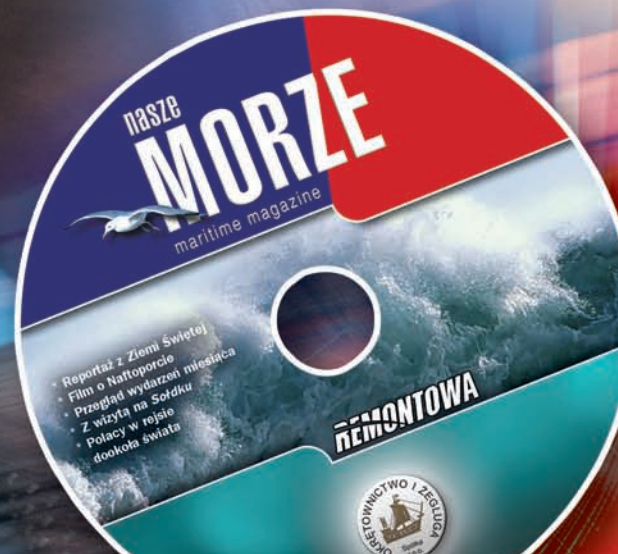
Transatlantyki polskie
Zbierz kolekcję!



Z polskiej stoczni
na Atlantyk

Nakład 3000 egz.

SŁOWO PREMIERA



REMONTOWA

Gdańska Stocznia "Remontowa"
im. J. Piłsudskiego Spółka Akcyjna



statki
jednostki offshore
konstrukcje stalowe
projektowanie
budowa
remonty
przebudowy

REMONTOWA S.A. 80-958 Gdańsk Na Ostrowiu 1 www.remontowa.com.pl tel. (058) 307 16 00 fax (058) 301 25 32



Z morza i z marzeń...



o debiucie miesięcznika „Nasze Morze” i na pytanie jednego z internautów – kto za tym stoi? Odpowiadam więc.

Miesięcznik „Nasze Morze” może być wydawany dzięki polskiemu kapitałowi, polskiej firmie i kierującemu nią polskiemu przedsiębiorcy. Wspominam o tym nie z poobudek ideologicznych, ale dlatego, że w naszym kraju to rzadkość. Każdy, kto choć trochę zna rynek wydawniczy w Polsce wie, o co mi chodzi. Tytuły prasowe w Polsce w przytłaczającej większości nie mają szczęścia do polskiego kapitału. I nie ma się co obrażać – taki jest ten rynek. Dla nas jednak – młodego zespołu dziennikarzy - jest ważne, że mamy zrozumienie, życzliwość i wsparcie polskiego inwestora, człowieka, który tak naprawdę przed laty zaszczepił w nas pomysł na stworzenie takiego tytułu i zachęcił do jego realizacji. Dał szansę i możliwości. To właśnie dzięki niemu mogło powstać i będzie się ukazywać czasopismo o morzu. I w tym sensie „Nasze Morze”, to także nasze wspólne dzieło „z morza i z marzeń”.

GrzegorzLandowski@naszemorze.com.pl

Trzymacie w rękach Drodzy Czytelnicy pierwszy numer nowego magazynu „Nasze Morze”. Nowego? Zaraz, zaraz... przecież to już kiedyś było – powie ktoś, mający albo wybitną pamięć, albo dużą wiedzę (albo jedno i drugie). I będzie miał rację. W maju 1945 r. ukazało się w Gdyni pierwsze po wojnie polskie czasopismo – „Nasze Morze”. Wydawała go Marynarka Wojenna, a nakład liczył 3 tysiące egzemplarzy. I nieprzypadkiem teraz, w przeddzień 80. urodzin miasta „z morza i z marzeń” (czyt. na str. 6) na rynku wydawniczym w Polsce ukazują się „Nasze Morze”, w nakładzie... 3 tysięcy egzemplarzy.

Było więc kiedyś „Nasze Morze”, potem była „Gazeta Morska”, „Marynarz Polski”... No, a przede wszystkim było legendarne „Morze”. Nakład jego pierwszego numeru z 1924 roku wyniósł... 3 tysiące egzemplarzy. Za to w roku 1939 „Morze” miało już... 254 tysiące egzemplarzy! Kosztowało złotówkę i 20 groszy. Jak widać, wtedy morze, a także pismo mu poświęcone naprawdę były w cenie – dosłownie i w przenośni. Także w Polsce pojawienie „Morze” wychodziło, przeżywając wzloty i upadki. Aż upadło na dobre...

A dziś? Czy na współczesnym polskim rynku prasowym jest miejsce na pismo o morzu? Na tytuł poświęcony ludziom morza i dziedzinie gospodarki, w której w Polsce żyje przynajmniej kilkadziesiąt tysięcy ludzi? Odpowiedź - jak zawsze – zależy od Was, drodzy Czytelnicy. To Wy o tym zdecydujecie.

Zaczynamy skromnie, tak jak przed laty zaczynało „Morze”. Wnikliwy Czytelnik znajdzie zresztą i inne podobieństwa. Wszystko już było – powie ktoś. To prawda, dlatego „Nasze Morze” nie będzie powtórką z tamtego „Morza”. Ono było jedyne w swoim rodzaju, niepowtarzalne, tak jak czasy, w których się rodziło i które opisywało. A jednak chcemy w „Naszym Morzu” nawiązywać do tej bogatej i drogocennej tradycji. Tradycji, przed którą chylimy czoła i którą chcemy kontynuować.

I na koniec – *last but not least* – jeszcze jedna sprawa. Przeglądając ostatnio rozmaite fora internetowe, natrafiłem na informację

www.naszemorze.com.pl



Nr 1 (1) Rok I
ISSN 1895-4812
Nakład 3000 egz.

WYDAWCA

„Okrętownictwo i Żegluga”
Spółka z o.o.

Prezes zarządu, Redaktor naczelny:

Grzegorz Landowski,
tel. (58) 307 12 49,

GrzegorzLandowski@naszemorze.com.pl

Zastępca redaktora naczelnego:

Piotr Witek

Dyrektor ds. wydawniczych:

Aleksandra Dylejko,
tel. (58) 307 15 54,

AleksandraDylejko@naszemorze.com.pl

Sekretarz redakcji

Czesław Romanowski,
tel. (58) 307 16 35

CzeslawRomanowski@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 S.A., Kolporter S.A.

Oprac. graficzne i DTP:

Sławomir Włodarczyk

Autorzy:

Jakub Bogucki, Tomasz Falba,
Maciej Goniszewski, Anna Gromnicka,
Aldona Kaszubska, Tomasz Konopacki,
Krzysztof Kubiak, Grażyna Milewska,
Waldemar Okrój, Ewa Opieła,
Krystyna Pohl, Bartłomiej Pomierski,
Zbigniew Szczypiński,
Jerzy Szymoniewski.

Druk:

Drukarnia SPARTAN Sp. J.
ul. Poleska 25, 81-321 Gdynia

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



OD REDAKTORA

Z morza i z marzeń...

..... str. 3

WYDARZENIA

Uśmiechnij się. Jesteś w Gdyni.

Miasto obchodzące w tym roku 80. urodziny, szykuje się do kolejnego skoku..... str. 6

Komu w górę, komu w dół...

...czyli podsumowanie roku 2005 i plany na 2006 rok w największych polskich stoczniach i portach..... str. 11



To Kociołek kazał strzelać

Klemens Gniech oskarża Stanisława Kociołka w sprawie Grudnia '70..... str. 15

Rząd się wywiązał

Rodziny marynarzy, którzy zginęli na promie *Jan Heweliusz*, dostały odszkodowania..... str. 15

ROZMOWA MIESIĄCA

Słowo Premiera

O polskiej gospodarce morskiej z premierem Kazimierzem Marcinkiewiczem rozmawiają Grzegorz Landowski i Piotr Witek..... str. 16



KONTROWERSJE

Jedyny Świętaczak wśród grzeszników...?

...czyli z kim i o co toczy boje szef Związku Zawodowego Stoczni Gdynia SA „Stoczniovec”..... str. 19

O TYM SIĘ MÓWI

Pech pod żaglami

Izba Morska bada wypadki na polskim żaglowcu *Dar Młodzieży*..... str. 24

MORZE FIRM

Daleko od morza...

Dalmor - największa niegdyś polska firma połowowa dziś zamiast ryb łowi deweloperów..... str. 26

OPINIE

Demokracja w głowie

O tym dlaczego w Polsce rewolucja moralna może się nie udać..... str. 28

MORZE TRADYCJI

Przyjaciele *Soldka*

Towarzystwo Przyjaciół Statku-Muzeum chce ocalić go od zapomnienia..... str. 29

MORZE PIENIĘDZY

Morze na warszawskiej giełdzie

Jak sobie radzą notowane na warszawskiej giełdzie firmy związane z gospodarką morską?..... str. 32

Słabnące euro, mocniejszy dolar...

Rynki walutowe – jak było w starym roku i jak może być w roku 2006..... str. 36

Morze pełne pudeł

Jak długo trwać będzie hossa na rynku morskich przewozów kontenerowych?..... str. 39

POCZTÓWKA Z MORZA

Największy z „Klejnotów Królowny Dagmary”

Wszystko o pierwszym polskim transatlantyku *Polonia*..... str. 43



48

REPORTAŻ MORZA

W tamtym życiu byłem kapitanem

O tym dlaczego elektryk ze Śląska buduje piękne modele żaglowców. str. **48**

OBRAZY MORZA

Gdynia jak malowana...

Odkrywamy tajniki sztuki polskich malarzy – marynistów. str. **52**



52

MORZE – ŚWIAT

Prywatni, mali, dochodowi

Jak na swojej flocie handlowej zarabiają greccy armatorzy. Może dlatego, że państwo im nie przeszkadza? str. **56**

Wpuszczeni pieniędzy kanał

Historia i teraźniejszość słynnego Kanału Panamskiego, który przeżywa właśnie swoją drugą młodość. str. **58**

MORZE PODRÓŻY

Sto dni z maszyną do szycia

Jarek Kaczorowski, żeglarz-zawodowiec, opowiada o najbardziej fascynujących regatach ostatnich lat - The Race 2000. str. **60**

MORZE TAJEMNIC

Żelazne trumny atakują w nocy

Fakty i mity wojny U-bootów. str. **65**

MORZE FILMÓW

Historia podwodna

Film Titanic doczekał się czteropłytkowej kolekcjonerskiej edycji DVD str. **68**

MORZE W TV

Zapowiedzi najciekawszych programów o morzu emitowanych na kanałach tematycznych str. **70**



52

PROJEKTY

Wizytówka portu

Nowe pomysły i trendy w projektowaniu współczesnych holowników portowych. str. **87**

FLOTA NA ŚWIECIE

Pływające Czarnobyle

Rosja zamierza rozpocząć budowę pływających elektrowni, których turbiny będą zasilane przez reaktory atomowe... str. **92**

KONTRAKTY

Jakie statki zamówiono ostatnio w stoczniach na świecie str. **94**

Z BRANŻY

KORAB-RINA AWARD 2005

W Gdańsku rozstrzygnięto konkurs organizowany przez okrętowców polskich oraz królewskich projektantów statków z Londynu. str. **96**

POLEMIKA

Głos w dyskusji na temat kadr morskich

Polemika na temat tego artykułu „Poszukiwanie czynnika ludzkiego” i konwencji STCW 78/95 str. **98**

Dodatek branżowy o stoczniach i statkach

ŻEGLUGA TOWAROWA

Od Kujaw do Warmii

Nowe masowce Polskiej Żeglugi Morskiej odwiedzają Polskę. I cieszą oko... str. **76**

Z POLSKICH STOCZNI

Duma norweskiego rybaka

Stocznia Północna S.A. należąca do Grupy Gdańskiej Stocznia Remontowa S.A. oddała armatorowi jeden z najnowocześniejszych statków w norweskiej flocie rybackiej. str. **81**

Na okładce:
Premier rządu RP
Kazimierz Marcinkiewicz.
Zdjęcie: Robert Jaworski/FORUM

80 lat miasta z morza i marzeń...



*Uśmiechnij się.
Jesteś w Gdyni*

Gdynia, obchodząca w tym roku osiemdziesiąte urodziny, szykuje się do kolejnego skoku. W porcie powstają trzy nowe terminale, w Strefie Prestiżu dwie wieże, budowana jest Trasa Kwiatkowskiego. To nie koniec, bo... - Szukamy nowych szans, nie zapominając o tym, co od zawsze napędza to miasto - mówi prezydent Wojciech Szczurek.

Nie byłoby zapewne Gdyni, gdyby nie Traktat Wersalski ustalający nowy ład w Europie po zakończeniu I wojny światowej. Dzięki niemu uzyskaliśmy co prawda dostęp do morza, ale bez portu z prawdziwego zdarzenia. Tymczasem powstający z gruzów kraj bardzo go potrzebował. Potrzebowała go także rodząca się marynarka wojenna.

Trochę historii

Na początku 1920 roku wiceadmirał Kazimierz Porębski - ówczesny dyrektor Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, oddelegował na Pomorze inż. Tadeusza Wendę, by poszukiwał najdogodniejszego miejsca pod budowę portu wojennego. W czerwcu złożył on sprawozdanie z przeprowadzonej lustracji Wybrzeża. Napisał w nim tak: „... najdogodniejszym miejscem do budowy portu wojennego (jak również w razie potrzeby handlowego) jest Gdynia, a właściwie nizina między Gdynią a Oksywą, położoną w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku. Miejscowość ta ma następujące zalety:

1. Osłonięta jest przez półwysp Hel nawet od tych wiatrów, od których nie jest wolny Gdańsk.

2. Głęboka woda leży blisko od brzegu, a mianowicie linia 6 mt. głębokości w odległości 400 mt. od brzegu, a 3. linia 10 mt. głębokości w odległości od 1300 do 1500 mt.
4. Brzegi są niskie, wzniesione na 1 do 3 mt. nad poziomem morza
5. Jest obfitość wody słodkiej w postaci strumyka „Chylonja”
6. Bliskość stacji kolejowej Gdynia (2 km)
7. Dobry grunt na rejdzie ...”

Tak rozpoczął się kilkuletni okres przygotowawczy do budowy portu, a w efekcie także miasta, co zakończyło się 10 lutego 1926 roku nadaniem mu praw miejskich.

Jedziemy do Niemiec

O Gdyni mówi się często, że narodziła się z „morza i marzeń”. Nie ma w tym powiedzeniu wielkiej przesady. Gdynia powstała bowiem jako miasto przyportowe i przez całe dwudziestolecie międzywojenne z morza czerpała energię do rozwoju. Dodajmy od razu: imponującego rozwoju.

Miasto powstało praktycznie z niczego. Według spisu z 1921 roku wieś Gdynię zamieszkiwało 1268 osób. W chwili wybuchu II wojny światowej miasto o tej samej nazwie liczyło już 150 tys. ludności. Port, którym na początku był zwyczajny drewniany pomost o długości 550 metrów, stał się w ciągu dziesięciu lat największym portem na Bałtyku. W 1938 roku przeładowano w nim rekordową, jak na tamte czasy, ilość ładunku: 9,2 mln ton.

Bez wielkiej przesady można też powiedzieć, że przed wojną nie było w Polsce takiego drugiego miasta. Ciągnęli do niego ludzie z całego kraju. Tu można było łatwo znaleźć pracę i zrobić biznes. Ci, którym i to nie wystarczało, mogli stąd, dzięki uruchomionej w 1930 roku linii, w poszukiwaniu lepszego życia wyruszyć do Ameryki.

Gdynia była polskim oknem na świat. Jeśli chodzi o morze, to także jedynym. Ale nie tylko to stanowiło o jej sile. W niedługim czasie miasto obrosło w legendę, która w pewnym sensie służy jej dobrze do dzisiaj. Legendę jednego z najbardziej polskich miejsc na świecie, udowadniającego, że gospodarczo nasz naród nie ustępuje innym nacjom. Gdynianie lubią do dzisiaj podkreślać, że ich miasto zostało całkowicie „wymyślone” przez Polaków, zbudowane przez Polaków i zamieszkanе przez Polaków. Charakterystyczne, że jeszcze



Śródmieście Gdyni bezpośrednio styka się z morzem. Na zdjęciu: Basen Prezydenta przy Skwerze Kościuszki, wchodzący w skład Strefy Prestiżu.

obecnie zdarza się, że starzy mieszkańcy miasta wybierając się do Sopotu albo Gdańska mówią, że jadą do Niemiec.

Czasy buntu

Gwałtowny rozwój Gdyni przerwał wybuch II wojny światowej. Z miasta wysiedlono większość Polaków. Na pięć lat zostało ono pozbawione nawet nazwy. Jako Gotenhafen służyło za wielką bazę niemieckiej marynarki wojennej Kriegsmarine.

Po wojnie Gdynia przestała być już jedynym morskim oknem na świat Polski. Obok niej polskie stały się także porty w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Nie zahamowało to jednak jej dalszego rozwoju. Do miasta wrócili jego starzy mieszkańcy. Uruchomiono ponownie port. Ponownie, podobnie jak w II RP, wokół morza zaczęło się koncentrować życie Gdyni. Tu swoją siedzibę znaleźli: największy polski amator - Polskie Linie Oceaniczne i największe polskie przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich - Dalmor. Miasto pozostało głównym ośrodkiem szkolnictwa morskiego i Marynarki Wojennej. W jego pejzażu pojawiły się także nowe elementy, również związane z morzem. Aglomeracja stała się bowiem ważnym ośrodkiem przemysłu stoczniowego. W 1988 roku Gdynia osiągnęła liczbę 250 tys. mieszkańców.

Także legenda miasta wzbogaciła się o nowe elementy. Było ono nadal dyna-

micznie rozwijającym się ośrodkiem polskości, ale polskości, o którą trzeba było walczyć. Najważniejszym niewątpliwie wydarzeniem, jakie odcisnęło się na nim w czasach PRL, były Wydarzenia Grudniowe. 17 grudnia 1970 roku wojsko i milicja zabiły na ulicach miasta 18 robotników. Wspominanie tej tragedii jest drugą obok nadania praw miejskich najważniejszą uroczystością w rocznicowym kalendarzu miasta.

Dorównują stolicy

W III RP Gdynia weszła z wielkimi obawami i nadziejami. Obawy szybko się sprawdziły. W obliczu wielkiej transformacji ustrojowej kolejne rządy spychały na dalszy plan gospodarkę morską. W efekcie znalazła się ona w głębokim kryzysie. W gdyńskim porcie zrobiło się pusto. PLO rozpadło się na szereg spółek redukując liczbę statków, Dalmor zszedł z większości łowisk, stocznie produkcyjne – w tym także gdyńska, popadły w ogromne długi.

Nadzieją okazały się władze miasta. Gdynia jest jedną z niewielu polskich aglomeracji rządzonych od początku lat dziewięćdziesiątych przez tę samą ekipę. Najpierw prezydentem była Franciszka Cegielska, obecnie jest nim Wojciech Szczurek. W ostatnich wyborach uzyskał rekordowe 77 proc. głosów poparcia. Jak na razie nie pojawił się nikt, kto mógłby

mu zagrozić. Prawie pewne wydaje się, że jeśli wystartuje w najbliższych wyborach samorządowych, to wygra je w cudach.

Dlaczego gdyńskie tak ufają władzom w mieście? To efekt ich rzeczywistych sukcesów i dobrego PR. Z jednej strony, Gdynia postawiła na inwestycje (w ciągu ostatnich dziesięciu lat powstały tu nie tylko nowe hipermarkety i centra handlowe, jeszcze w tym roku otwarte zostanie choćby zbudowane od podstaw Muzeum Miasta Gdyni – przyp. red.), stara się też maksymalnie wykorzystywać fundusze unijne. Z drugiej natomiast, bardzo dba o wój wizerunek, urządzając np. kampanie promocyjne w innych miastach. „Gdynia - otwarte miasto dla otwartych ludzi” - to jedno z haseł, jakimi się reklamuje. Nie bez znaczenia jest też fakt, że w mieście nie wybuchła, jak dotąd, żadna większa afery. Do tego kojarzony z szeroko rozumianą prawicą prezydent Szczurek potrafi umiejętnie dogadywać się z politykami różnych opcji, co pogłębia wrażenie jego niezależności.

W efekcie Gdynia ma opinię najlepiej zarządzanej gminy w Trójmieście. W porównaniu z Gdańskiem czy Sopotem mieszkańcom aglomeracji trójmiejskiej miasto „z morza i marzeń” jawi się jako nowoczesne, zadbane i spokojne. A że nie jest to opinia wzięta tylko z powietrza świadczą rankingi publikowane przez różne media i instytucje. Od kilku lat w każdym z nich Gdynia znajduje się w ścisłej czołówce. Najbardziej spektakularny sukces osiągnęła w opublikowanym jesienią przez tygodnik „Wprost” rankingi miast. Według niego życie w Gdyni jakością ustępuje tylko Warszawie. I to bardzo nieznacznie.

Budować, budować, budować

Władze Gdyni mają wielkie plany. Jeśli uda się je zrealizować, to w ciągu najbliższych dziesięciu lat, miasto może się zmienić nie do poznania. A to przede wszystkim za sprawą prowadzonych i planowanych w mieście inwestycji, w dużej mierze związanych z morzem.

Miasto postawiło przede wszystkim na rozwój infrastruktury. W Gdyni trwa budowa Drogi Różowej - arterii dublującej główne ulice miasta. Modernizowana są też trasy dojazdowe do portu.

189 mln zł - tyle dostała Gdynia z Unii Europejskiej na dokończenie tzw. Trasy Kwiatkowskiego. Dzięki niej port uzyska w końcu wygodne połączenie z Obwod-

nicą Trójmiasta i dalej autostradą A-1, której budowa już trwa. Miasto zostanie w ten sposób skomunikowane z południem kraju i Europy, co z kolei może do niego przyciągnąć inwestorów a co za tym idzie, da szansę na stworzenie nowych miejsc pracy.

To ożywienie widać już gołym okiem. W samym porcie powstają mają niebawem aż trzy nowe terminale: kontenerowy, gazowy i promowy. Budowa dwóch pierwszych ruszy lada dzień, natomiast prace nad koncepcją trzeciego właśnie się zakończyły. Przy tej okazji odżył pomysł przywrócenia do życia Dworca Morskiego, z którego kiedyś korzystali pasażerowie polskich transatlantyków. O powrocie do tej funkcji nie ma już mowy, ale

miasto chce zamienić obiekt w wielkie centrum konferencyjno-biznesowe, ośrodek polskiego biznesu morskiego. Realizacja tego planu pociągnie za sobą przebudowę sporej części miasta.

Śródmieście Gdyni bezpośrednio styka się z morzem, co jest unikatem nawet na skalę europejską. Kilka lat temu powstała więc koncepcja stworzenia w mieście tzw. Nadmorskiej Strefy Prestiżu, w skład której wchodziły tereny w centrum Gdyni, rozciągające się pomiędzy Skwrem Kościuszki a pirsami Dalmoru. Mają być w niej lokowane szczególnie ważne dla miasta obiekty. W tej właśnie strefie już powstało Centrum Kultury i Rozrywki Gemini, w którym znalazł się m.in. kompleks kin. Rozpoczęły się także prace na

budowie tzw. dwóch wież, czyli wieżowców, które będą najwyższymi mieszkalnymi budynkami w Polsce (więcej na ten temat na str. 26).

Jakby tego było mało, od kilku lat dyskutowany jest pomysł budowy nowego centrum Gdyni. Ma ono zostać zlokalizowane na wolnym obszarze miasta w bezpośrednim sąsiedztwie portu, na tzw. międzytorzu. Realizacja tej koncepcji jest na razie jeszcze bardzo odległa. Choć, znając historię Gdyni, niewykluczone, że przy okazji kolejnych okrągłych urodzin, zamieścimy w „Naszym Morzu” relację z otwarcia nowego centrum.

Tomasz Falba

Z Wojciechem Szczurkiem, prezydentem Gdyni, rozmawia Tomasz Falba

Dwa płuca jednego organizmu

Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek. W tle po lewej – terminal promowy, z prawej – Stocznia Gdynia S.A.

- Ostatnio coraz częściej pojawiają się na Wybrzeżu głosy o połączeniu Gdańska, Gdyni i Sopotu w jeden organizm o nazwie Trójmiasto. Co Pan na to?

- Mogę się tylko uśmiechnąć. Jestem zdecydowanie przeciwny takim pomysłom. Gdańsk, Gdynia, Sopot mają swoje własne tożsamości. Każde z tych miast jest inne i tak powinno zostać. Jestem natomiast gorącym rzecznikiem coraz ściślejszej współpracy pomiędzy nimi, dołączając do tego także Wejherowo, Redę, Rumie i Pruszcz Gdański.

- W aglomeracji trójmiejskiej Gdynia ma najbardziej morskie korzenie. Czy także dzisiaj morze jest ważne dla miasta?

- Jak najbardziej. Każde miasto ma swoją historię i tradycję, na których buduje swoją tożsamość. Dla Gdyni jest to morze i to, co ono symbolizuje: otwartość na świat. Takie było to miasto przed wojną, takie też jest teraz.

- Wydaje się jednak, że Gdynia buduje w tej chwili swój wizerunek na czymś zupełnie innym. Miasto kreuje się jako centrum biznesu, zwłaszcza

z branży nowych technologii. Świadczy o tym choćby fakt, że w Gdyni ma swoją centralę firma informatyczna Prokom.

- Nie zgadzam się. Jedno z haseł promujących Gdynię brzmiało: „Otwarte miasto dla otwartych ludzi”. Nie zapominamy o morzu, bo w tym miejscu nie można o nim zapomnieć. Wystarczy niemal wyrzucić przez okno, aby je zobaczyć. Ale rozwój miasta nie może się opierać wyłącznie na gospodarce morskiej. Szukamy nowych szans, nie zapominając o tym, co od zawsze napędza to miasto.

- Gdyby Pan miał porównać Gdynię przedwojenną z tą dzisiejszą. W czym byłyby do siebie podobne, a w czym by się różniły?

- Nie zmienił się na pewno duch. Najważniejszą cechą łączącą tamtą Gdynię z obecną jest dynamizm ich obu. Drugą cechą jest na pewno otwartość na świat, wszystko, co nowe. Dzięki oczywiście uwarunkowania historyczne. Gdynia powstawała jako polskie okno na świat. W dużej mierze w opozycji do naszych sąsiadów. Teraz uwarunkowania są zupełnie inne. Jesteśmy w NATO i w Unii. Nie otaczają nas wrogowie, tylko przyjaciele. Morze nie dzieli, tylko łączy.

- Jakie są zatem w tej chwili priorytety władz Gdyni?

- Stawiamy na zrównoważony rozwój. Tak jak już mówiłem morze jest ważne, ale ważne są także: infrastruktura, edukacja, kultura czy zdrowie. Wierzę, że suma tego wszystkiego gwarantuje sukces, a za tym idzie poprawa jakości życia mieszkańców.

Gdynia w liczbach

pow. - 136 km kw.
ludność - 252 tys. (kobiet jest o 10 tys. więcej niż mężczyzn); wykształcenie - prawie 60 proc. mieszkańców ma wykształcenie średnie, policealne i wyższe; stopa bezrobocia - 8,9 proc.; liczba podmiotów gospodarczych - 30 tys.
pow. portu - 240 ha
długość nabrzeży - 10 km
liczba stanowisk statkowych - 40
przeładunki w porcie (w 2005 roku) - 11 mln ton (w tym drobnica prawie 7 mln ton, kontenery - 366 tys. TEU)

pasażerowie promów - ponad 400 tys. osób
wycieczkowce - 96 wizyt, 88 723 turystów
teatry - 2
miejsca w kinach - 1, 5 tys.
muzea - 3
hale sportowe - 7
stadiony sportowe - 3
baseny pływackie kryte - 7
kąpieliska morskie - 5
ścieżki rowerowe - prawie 50 km
miejsca noclegowe - 2,5 tys.
szpitale - 4

- Jaka będzie, pańskim zdaniem, Gdynia za lat dziesięć, dwadzieścia. Czy to będzie miasto portowe, czy przy porcie?

- Uważam, że takie rozróżnienia nie mają sensu. Port i miasto, przynajmniej w przypadku Gdyni, to powinno być jed-

no. Tak jak nie można oddzielić Gdyni od morza, tak nie można jej także odseparować od portu. Miasto i port, to są jak dwa płuca w jednym organizmie ludzkim. Ten organizm może oczywiście żyć bez jednego z nich, ale jakość tego życia będzie o wiele gorsza.

Miasto przyszłości

1 Dwie Wieże

2 nowy terminal promowy

3 estakada Kwiatkowskiego

4 nowy terminal kontenerowy

Muzeum Marynarki Wojennej (w budowie)

GDYNIA

Infografika: Władek Okój

Komu w górę, komu w dół...

Jaki był rok 2005 dla firm polskiej gospodarki morskiej? Co się udało zrealizować, a co nie? Jakie plany i cele na rok 2006 stawiają sobie zarządy polskich stoczn i portów? Takie pytania zadaliśmy menedżerom największych firm sektora morskiego. Publikujemy głosy tych spośród nich, którzy nam odpowiedzieli...

Nadzieja w szybkich decyzjach

Dariusz Adamski, członek Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia SA.,
przewodniczący NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdynia S.A.

W mijającym roku, mimo że Agencja Rozwoju Przemysłu zamknęła programy restrukturyzacyjne, nie osiągnięto celów, które zakładano dla Stoczni Gdynia, a więc stabilności ekonomicznej firmy, uzyskania pewnej pozycji rynkowej. Żyjemy z kontraktu na kontrakt, od finansowania do finansowania, z bagażem śledztwa Unii Europejskiej, z ograniczeniami możliwości inwestowania, i tak dalej. Pojawił się jednak pewien przełom, ostatnia informacja formalna odchodzącego rządu, gdzie zapisano dwa warianty funkcjonowania stoczni: jeden – konsolidacyjny, drugi – pozyskania kapitału i inwestorów. I na tym drugim się bardzo skupiamy, bo sądzimy, że jeśli stocznie nie pozyskają kapitałów, to perspektywa ich rozwoju będzie mało optymistyczna. To, co można pozytywnego powiedzieć o mijającym roku, to polityczna akceptacja dla działań w celu pozyskania inwestorów, deklaracje osób z nowego rządu w tym względzie. Druga informacja, która nas cieszy, to taka, że Korporacja Polskie Stocznie nie będzie budowała zjednoczenia polskiego



Fot. Waldemar Okroj

przemysłu okrętowego, a raczej zajmie się działalnością usługową dotyczącą wspierania finansowania sektora. Jeśli to znów nie będzie tylko teoria, to nie mam nic przeciwko temu, ale jeżeli jest to taki humbug, poszukiwanie możliwości funkcjonowania dla siebie, to znów będziemy mieli problem. Cała nadzieja w tym, że zgodnie z deklaracją premiera Marcinkiewicza, decyzje wobec sektora zapadną w miarę szybko, że jest on otwarty na kwestię inwestorów. W tym jest nadzieja na przyszły rok dla stoczni. Reasumując – kolejny rok kończymy na trwaniu stoczni, bez jasnej perspektywy, stabilności, oferty, że za chwilę się coś zmieni i poprawi. Skutek jest taki, że odchodzą od nas pracownicy. I możemy mieć doki, maszyny i hale, ale nie będziemy mieli najważniejszego – fachowców, którzy te statki będą budować.



Piotr Soyka, Prezes Zarządu Gdańskiej Stoczni Remontowa S.A.,
(Grupa Kapitałowa Remontowa S.A.)

Nowe statki – nowa jakość

Rok 2005 oceniam jako bardzo udany. Mimo generalnie trudnej sytuacji w całym polskim przemyśle stoczniowym, a także coraz ostrzejszej konkurencji w skali globalnej, w Remontowej S.A. osiągnęliśmy przychód 860 mln zł – czyli o ponad 20 proc. więcej niż w roku 2004. Także zysk netto, który wypracowaliśmy w 2005 roku – ponad 22 mln zł jest większy niż w latach poprzednich. Natomiast przychód całej Grupy Kapitałowej Remontowa znacznie przekroczył 1,2 mld zł.

Wzrost przychodów to efekt konsekwentnie realizowanej w naszej stoczni strategii dywersyfikowania produkcji. Przy czym w roku 2005 pojawiła się nowa jakość. Grupa Remontowa oprócz rozwijania swojego dotychczasowego *core business'u* czyli remontów i przebudów statków coraz większą rolę odgrywa także w segmencie budowy nowych kompletnie wyposażonych jednostek. Odnotowano to w raporcie *Community of European Shipyards Associations* w roku 2005. Potwierdzam, że w strukturze przychodów stoczni za 2005 rok aż 32% przyniosły budowy nowych statków, zaś 31% - przebudowy. W 2004 roku w obu przypadkach było to po ok. 26 %.

Mamy więc do czynienia nie tylko ze wzrostem dynamiki sprzedaży całej naszej produkcji, ale także z istotnym zwiększeniem wpływów z budowy nowych jednostek w całości przychodów naszej stoczni. Coraz większą rolę odgrywa tu także spółka zależna – Stocznia Północna S.A., która, stanowiąc „ramię produkcyjne” Grupy Remontowa, będzie budować więcej nowych w pełni wyposażonych statków niż do tej pory.

W 2005 roku wyremontowaliśmy blisko 200 statków. Zbudowaliśmy i oddaliśmy armatorom 10, m. in. holowniki oceaniczne AHTS dla Amerykanów, promy dla Norwegów i armatora ze Szkocji, kontenerowiec arktyczny, nowoczesne jednostki rybackie. Przebudowaliśmy kilka dużych promów ro-pax dla polskich i europejskich armatorów, a także zbudowaliśmy niemal od nowa unikatową w skali świata jednostkę *Rocknes*. Rozpoczęliśmy budowę 9 kolejnych statków. W 2006 roku oddamy armatorom 14 jednostek, wśród nich m.in. statki ewakuacyjne dla projektu Kashagan, 1 statek interwencyjny oraz 2 do obsługi torów wodnych dla Trinity Lighthouse, następne holowniki oceaniczne i promy. Zaczniemy też budowę następnych 11 statków.

Portfel zamówień na 2006 rok mamy już zamknięty, obecnie kontraktujemy nowe budowy już na rok 2007. A w tym roku przeprowadzimy jeszcze 2 skomplikowane przebudowy statków armatora Finlines, a także „zmienimy” 2 tankowce w statki do transportu platform wiertniczych. W 2006 roku i kolejnych latach zakładamy wzrost dynamiki sprzedaży oraz dalsze zwiększanie przychodów z budowy nowych statków. Oprócz budowania promów, holowników i jednostek specjalistycznych chcemy stać się ważnym graczem na rynku europejskim także w segmencie budowy statków towarowych.

Rok 2005 był także rekordowy jeśli chodzi o wielkość nakładów na inwestycje. Najważniejszą była duża przebudowa jednego z naszych średnich doków pływających, dzięki czemu nasza stocznia ma obecnie trzy największe doki w Polsce. Przyjęliśmy też do pracy 300 nowych ludzi, wśród nich także mieszkańców okolic Nowego Dworu Gdańskiego – regionu dotkniętego na Pomorzu największym bezrobociem...

Rekordowe inwestycje

Andrzej Kasprzak,
Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.



Fot. Lukasz Glowala

- Z uwagi na podjęcie kluczowych dla przyszłości portu zadań, mijający 2005 rok był bardzo trudny dla Portu Gdańskiego. Nie tylko w wyniku akcesji Polski do Unii Europejskiej, ale także w konsekwencji przyjęcia przed laty strategii rozwoju portu, obliczonej na jego uniwersalizację, podjęliśmy wiele zadań, które właśnie w 2005 roku finalizowaliśmy. Kluczowym było rozpoczęcie budowy największego w Polsce głębokowodnego terminalu kontenerowego. To największa w polskiej gospodarce morskiej inwestycja nie tylko w 2005 roku. Kosztem prawie 200 mln EUR w ciągu dwóch lat powstanie terminal o zdolności przeładunkowej 500 tys. TEU rocznie (w pierwszym etapie), a docelowo – 1 mln TEU.

Jednak terminal ten to nie tylko zwiększenie potencjału przeładunkowego kontenerów w Porcie Gdańskim. To swiste koło zamachowe rozwoju całego portu, to inwestycja na miarę budowy przed ponad 30 laty Portu Północnego. O ile tamta inwestycja na lata określiła Port Gdański jako port masowy koncentrujący się na przeładunkach ropy i węgla, o tyle terminal kontenerowy to z jednej strony możliwość obsługi ogromnych ilości kontenerów, ale zarazem powstanie centrum logistyczno-dystrybucyjnego oraz otwarcie nowych możliwości w zakresie obsługi samochodów czy ładunków ro-ro.

Interesującym doświadczeniem było uczestnictwo w organizacji pierwszej w Polsce i w tej części Europy światowej konferencji Autologic, która potwierdziła zainteresowanie dużym potencjałem portu w kontekście obsługi ogromnego rynku samochodowego w tej części Europy.

Korzystne usytuowanie Portu Gdańskiego, jego istniejący potencjał i realizacja planów rozwojowych jest pozytywnie oceniana przez Komisję Europejską i Parlament Europejski. Wyrazem tego było nadanie mu ważnej roli w Transeuropejskim Korytarzu Transportowym Północ-Południe nr VI i w konsekwencji wpisanie na listę projektów prioryteto-

wych zadań związanych z modernizacją linii kolejowych, których początek bierze się w Gdańsku. Nie zwalnia to nas jednak z obowiązku modernizacji pozostałej, konsekwentnie przez lata zaniedbywanej infrastruktury dostępu do portu od strony lądu. Stąd m.in. nasze projekty, które wpisane w Sektorowy Program Operacyjny-Transport zyskały akceptację, a tym samym 75-procentowe dofinansowanie ze środków unijnych. Łącznie z czwartym projektem (dotyczącym poszerzenia wejścia do portu, którego ostatecznym beneficjentem jest Urząd Morski) koszt ich realizacji oszacowany został na 30,5 mln EUR. W listopadzie 2005 roku podpisaliśmy umowę związaną z pierwszym z tych projektów, który dotyczy modernizacji nabrzeża i dróg dojazdowych w rejonie Wolnego Obszaru Celnego (pozostałe dwa projekty dotyczą Nabrzeża Przemysłowego i Terminala Promowego Westerplatte). Umowa ta oznacza przystąpienie do realizacji projektu wartości 45 mln zł, z czego ponad 5 mln zł wyasygnuje gmina Gdańsk. To również wartościowy przykład dobrej współpracy między portem a gminą, która jest przecież współwłaścicielem portu.

Oprócz tego finalizujemy także sprawę nowej dzierżawy Europortu, zatem i w tym kontekście rok 2005 zaznaczy się znaczącym osiągnięciem.

Jeżeli do wskazanych tu wartości dodać pozostałe przedsięwzięcia, w tym nasz własny program modernizacyjno-remontowy, to w tej chwili w Porcie Gdańskim zaangażowane jest ok. 1,2 mld zł, które tylko w ciągu dwóch lat zostaną zainwestowane. To niebывały wysiłek, świadczący o ogromnym przełomie w historii Portu Gdańskiego. Przełomie, który zmieni oblicze portu, jego charakter i rolę, nadając mu rangę czołowego portu na Bałtyku.

Więcej przeładunków

Jerzy Wieliński, Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA

Mijający 2005 rok jest dla Portu Gdynia rokiem bardzo dobrym. Jest to kolejny rok dynamicznego wzrostu przeładunków, których wskaźnik dynamiki po 10 miesiącach w porównaniu do takiego samego okresu 2004 roku wyniósł ponad 112 proc. Tym samym prawdopodobnie osiągniemy wynik rocznego przeładunku na poziomie 11,7 mln ton. Szczególnie cieszy dynamika przeładunków drobnicy (110 proc.), w tym wyższe przeładunki kontenerów (107 proc.). Na dzień dzisiejszy przekroczone już ubiegłoroczne przeładunki w takich grupach jak zboża i pasze oraz paliwa płynne. Bardzo dobre wyniki uzyskano w przeładunkach ładunków innych masowych, natomiast przeładunki węgla i koksu osiągną poziom ubiegłoroczny.

Do sukcesów należy zaliczyć prywatyzację Bałtyckiego Terminalu Zbożowego. Udziały w tej spółce od Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. zakupiło Konsorcjum CEFETRA B.V. oraz Wielkopolskie Zakłady Tłuszczowe ADM Szamotuły sp. z o.o. Wspólne inwestycje inwestora oraz ZMPG SA umożliwią w przyszłości obsługę statków wielkości 70 tys. ton.

Rok 2005 jest udanym z uwagi na liczbę zawinięć statków wycieczkowych – w 94 zawinięciach port odwiedziło

88 723 pasażerów. W porównaniu do roku ubiegłego stanowi to wzrost o 12 zawinięć i 15 746 pasażerów.

Rok 2005 upływa również jako okres wzmożonej działalności inwestycyjno-remontowej w Porcie Gdynia. Do najważniejszych inwestycji ZMPG SA należy zaliczyć oddanie do eksploatacji tzw. linkspan na Terminalu Promowym, dzięki któremu jednocześnie na dwa pokłady promów Stena Line wjeżdżają i wyjeżdżają ciężarówki oraz samochody osobowe. Trwa modernizacja ulicy Janka Wiśniewskiego, kontynuowana jest przebudowa Nabrzeża Holenderskiego, budowana jest trzecia rampa ro-ro w Basenie V.

Łączne nakłady na inwestycje i remonty ze środków własnych w 2005 roku wyniosą ponad 100 milionów złotych.

W swój potencjał inwestują również poszczególne spółki działające na terenie Portu Gdynia, co sprawia, że port staje się bardziej nowoczesny i atrakcyjny dla klientów.



Fot. Lukasz Glowala

Inwestor pilnie potrzebny

Jerzy Lewandowski, Prezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A.



Fot. Waldemar Okrój

W tym roku Stocznia Gdynia zakończyła pierwszy etap procesu restrukturyzacji. Udało się nam zrealizować niemal wszystkie zadania wynikające z programu. To dla nas źródło wielkiej satysfakcji. Tym większej, że stocznia działała w niezwykle trudnych warunkach zewnętrznych - znacznie trudniejszych niż w czasie, gdy program restrukturyzacji był opracowywany i przyjmowany. Nastąpiło w tym czasie znaczne umocnienie się złotego, a ceny stali gwałtownie wzrosły. Miarą sukcesu Stoczni Gdynia jest fakt, że mimo tych niezwykle trudnych warunków zewnętrznych, suma spłaconych w tym czasie zobowiązań była niemal dwukrotnie wyższa niż zasilenie gotówkowe, które stocznia otrzymała.

Niestety, obok sukcesów mamy też poważne problemy. Stocznia nie wykona tegorocznego planu produkcyjnego. Główny powód to ubytek mocy produkcyjnych wskutek gwałtownego odpływu ze stoczni spawaczy i monterów kadłubów, którzy bez trudu znajdują lepiej płatną pracę w trój-

miejskim otoczeniu stoczni lub za granicą. Przekazanie jednego ze statków armatorowi jest też opóźnione o kilka miesięcy ze względu na niedotrzymanie terminu dostawy zawieszenia steru przez angielskiego producenta. Opóźnienia produkcyjne powodują, że stocznia nie wykona także planu finansowego.

Problemem, z którym Stocznia Gdynia stale się boryka, jest brak płynności finansowej. Bez poważnych inwestycji kapitałowych nie jest już możliwe pogodzenie bieżącego finansowania budowy statków, spłaty zaległych zobowiązań i przeprowadzenie koniecznych inwestycji – warunkujących rozwój stoczni. Optymalnym rozwiązaniem wydaje się wprowadzenie do stoczni prywatnego inwestora, który weźmie na siebie ciężar dokapitalizowania spółki i zapewni środki na podniesienie płac załodze, aby powstrzymać odpływ najlepszych pracowników.

Ostatnie tygodnie 2005 roku to zatem dla Stoczni Gdynia S.A. czas intensywnych rozmów i negocjacji dotyczących przyszłości przedsiębiorstwa, a także usamodzielnienia się Stoczni Gdańskiej.

To Kociotek kazał strzelać

Klemens Gniech, były dyrektor Stoczni Gdańskiej twierdzi, że wicepremier Stanisław Kociotek akceptował użycie broni przez milicję i wojsko w grudniu 1970 roku. Takie zeznania złożył podczas kolejnej rozprawy w procesie oskarżonych o masakrę robotników w 1970 roku. Kociotek stanowczo zaprzecza.

72-letni dzisiaj Gniech (w latach 1976-1981 - dyrektor Stoczni Gdańskiej) w czasie wydarzeń grudniowych był kierownikiem wydziału kadłubowego stoczni i członkiem komitetu strajkowego. Jego zadaniem było zebranie i zredagowanie postulatów stoczniowców. Jak powiedział przed warszawskim sądem, 15 grudnia 1970 r. wieczorem, w czasie rozmowy w siedzibie Służby Bezpieczeństwa z jednym z wojskowych usłyszał meldunek generała Korczyńskiego o sytuacji w mieście. Meldunku wysłuchał wicepremier Kociotek.

- Korczyński powiedział, że ustalono, że w wypadku wyjścia robotników ze stoczni padnie rozkaz zatrzymania się. Że jeśli to nie poskutkuje, zostanie wydany

rozkaz strzelania - w górę, potem pod nogi, jeśli nie będzie rezultatu, trzeci strzał na wprost. Kociotek wysłuchał i powiedział tak jak w wojsku: „Proszę wykonać”.

Gniech następnego dnia od rana ostrzegał stoczniowców, że żołnierze będą strzelać. Próbował wpłynąć na ludzi, żeby nie wychodzili na ulicę. Było jednak za późno. Pytany przez sąd, dlaczego nie mówił o sprawie wcześniej, argumentował, że „w latach 80. nie było można”. W 1983 r. (w stanie wojennym) wyjechał do pracy za granicę, bo „nie było dlań żadnej pracy”. Do Polski wrócił dopiero w tym roku.

Stanisław Kociotek zaprzeczył w sądzie, by kiedykolwiek rozmowa, o której mówił Gniech, się odbyła.

- Nie uczestniczyłem i nie mogłem uczestniczyć w żadnej naradzie, na której któryś z generałów miał mi składać meldunek. Polecenia ani gen. Korczyńskiemu, ani nikomu z wojska czy z MSW nie wydawałem – stwierdził.

Według oficjalnych danych w 1970 r. na ulicach Gdańska, Gdyni, Szczecina i Elbląga zginęły 44 osoby, a ponad 1160 zostało rannych. W PRL nikogo nie pociągnięto za to do odpowiedzialności. Możliwość taka powstała dopiero po przełomie 1989 r. Proces Wojciecha Jaruzelskiego, Stanisława Kociotka i dowódców wojskowych oskarżonych o sprawstwo kierownicze w sprawie masakry toczy się od czterech lat.

Rząd się wywiązał

Rodziny marynarzy, którzy zginęli w katastrofie promu *Jan Heweliusz*, dostały od polskiego rządu odszkodowania. Cały czas trwają natomiast przepychanki z armatorem.

która w imieniu stowarzyszenia wniosła skargę do Trybunału w Strasburgu na Izby Morskie rozpatrujące sprawę tragedii, które najpierw prowadziły dochodzenie, a potem orzekały w sprawie.

Przypomnijmy, w marcu tego roku Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu stwierdził, że Izby Morskie w Szczecinie i Gdyni, jako zależne od Ministerstwa Gospodarki Morskiej, nie rozpatrzyły sprawy zatonięcia promu w sposób bezstronny. Zdaniem sędziów, pogwałcona w została jedna z zasad Europejskiej Konwencji Praw Człowieka. Trybunał przyznał w związku z tym odszkodowania za straty moralne w wysokości 4600 euro każdemu z 11 powodów, krewnych i członków rodzin ofiar katastrofy promu.

Polski rząd, mimo że początkowo zastanawiał się nad odwołaniem od orzeczenia, pół roku później wypłacił odszkodowania. Jak mówi Brudnicka, bliscy ofiar dostali od państwa po około 20 tysięcy złotych. Natomiast, jeżeli chodzi o sprawy, które rodziny ofiar tragedii wytoczyły armatorowi, to - jak twierdzi Irena Brud-

nicka - większość z nich jeszcze się nie zakończyła.

- Sądy w jednych wypadkach przyznają odszkodowania, w innych nie. Nie wiem, dlaczego ludzka śmierć traktowana jest przez różnych sędziów w różny sposób. W wypadku niekorzystnego orzeczenia, Euroafrika się od niego odwołuje. Jesteśmy zmęczone, zrezygnowane, kilka pań przyjęło ugode, nie mając siły walczyć dalej o swoje. Podzielono nas - mówi Brudnicka. - W moim wypadku jest orzeczenie sądu na moją korzyść, ale oczywiście Euroafrika się odwołała. Nie wiem, co będzie dalej.

Prom Euroafriki *Jan Heweliusz* zatonał na Bałtyku w pobliżu niemieckiej wyspy Rugia 12 lat temu podczas sztormu, będąc w rejsie ze Świnoujścia do szwedzkiego Ystad. Zginęło wówczas 55 obywateli Polski, Austrii, Węgier, Szwecji, Czech i Norwegii: 35 pasażerów i 20 członków załogi. Była to najtragiczniejsza katastrofa w historii polskiej floty handlowej.

Cze

Fot. Łukasz Glowala



- Nie wiem, dlaczego ludzka śmierć traktowana jest przez różnych sędziów w różny sposób - mówi Irena Brudnicka, wdowa po starszym mechaniku, przewodnicząca Stowarzyszenia Wdów i Rodzin Marynarzy promu *Jan Heweliusz*.

- Rodziny się poróżniły. Z jedynymi zawierane są ugody, z innymi nie. Jedni przyjmują to, co im armator daje, inni się nadal procesują - mówi Irena Brudnicka, wdowa po starszym mechaniku i przewodnicząca Stowarzyszenia Wdów i Rodzin Marynarzy promu *Jan Heweliusz*,



Słowo Premiera

Z premierem rządu RP Kazimierzem Marcinkiewiczem rozmawiają Grzegorz Landowski i Piotr Witek.

- Panie premierze, na wstępie dziękujemy, że w tym gorącym czasie znalazł Pan chwilę także dla miesięcznika *Nasze MORZE*. Jeszcze w trakcie kampanii wyborczej do parlamentu podróżował Pan m.in. także po polskim wybrzeżu. Miał Pan okazję zobaczyć, jak wyglądają polskie stocznie i inne firmy sektora morskiego. Na temat przemysłu stoczniowego pa-

nują bardzo różne opinie. Jedni mówią, że stocznie i budowanie statków to już „*sunset industry*”, inni zaś twierdzą, że to najbardziej innowacyjna i obiecująca gałąź gospodarki w przyszłości. A jaka jest Pana opinia?

- Pogląd, że przemysł stoczniowy jest przemysłem schyłkowym, zamierającym i tracącym na znaczeniu, jest całkowicie nietrafny i nie odpowiada rzeczywistości, ani w Polsce, ani tym bardziej w Europie czy na świecie. Choć światowa koniunktura na statki jest falująca i zmienia się w cyklach 7-10 lat, to jednak niezmiennie przemysł stoczniowy



Fot. Adam Chelstowski/FORUM

szłość czeka polskie stocznie w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie? Czy państwo będzie kontrolować i dotować stocznie produkcyjne, tak jak robią to rządy w Niemczech i Hiszpanii, czy raczej doprowadzi w krótkim czasie do ich prywatyzacji i pozostawi ich los w rękach nowych właścicieli? A może będzie jakaś „trzecia” droga?

- Jak wiadomo, sytuacja ekonomiczno-finansowa stoczni jest trudna. Zawążyły tutaj m.in. kontrakty zawarte w okresie niższych cen na statki, wysoki wzrost cen na wyroby hutnicze, niekorzystne relacje kursu dewizowego. Oprócz wdrażania programów restrukturyzacyjnych potrzebne są również decyzje porządkujące kwestię nadzoru państwa nad sektorem morskim. Aktualnie nadzór ten jest bardzo rozproszony pomiędzy kilka ministerstw oraz Agencję Rozwoju Przemysłu. Ministerstwo Transportu i Budownictwa, które – wydawałoby się – powinno koordynować politykę morską, praktycznie nie ma żadnych kompetencji w tej materii. Myślimy o stworzeniu spójnej polityki wobec przemysłu morskiego w Polsce.

- Dlaczego rząd zdecydował o odłączeniu Stoczni Gdańskiej od Grupy Stoczni Gdynia? Czy przemawiają za tym względy ekonomiczne, czy to raczej wypełnienie zobowiązania wobec opowiadających się za taką secesją związkowców z „Solidarności”, którzy poparli PiS w wyborach parlamentarnych?

- Nic jeszcze nie zostało przesądzone w tej materii.

- Podczas kampanii parlamentarnej kandydaci PiS, w tym także Pan, mówiliście o tym, że nie będzie konsolidacji sektora stoczniowego pod egidą Korporacji Polskie Stocznie. Minister skarbu w Pana rządzie zapowiadał ostatnio, że jednak konsolidacja będzie, tyle, że bez Stoczni Gdańskiej. Skąd ta zmiana i dlaczego bez SG Korporacja ma być lepszym przedsięwzięciem?

- Jeszcze raz powtarzam: nic nie zostało jednoznacznie przesądzone. Kontynuowane są prace na temat planów restrukturyzacji przemysłu stoczniowego.

- Panie Premierze, podczas kampanii wyborczej kandydaci PiS mówili o dotychczasowym braku spójnej polityki państwa wobec sektora gospodarki morskiej. Czy rząd ma teraz wizję takiej polityki? Czy będzie to polityka kupowania za pieniądze

podatników spokoju społecznego w zagrożonych upadkiem przedsiębiorstwach? Czy i za jaką cenę rząd będzie bronił miejsc pracy w takich przedsiębiorstwach?

- Panowie stawiacie pytanie tak, jakby rząd stał przed alternatywą: sprzedać stocznie lub wiecznie do nich dopłacać. Na pewno trzeba poprawić zarządzanie w sektorze morskim i nakreślić długofalowe cele. Pracujemy nad tym intensywnie.

- Pytamy o to, ponieważ w polskim przemyśle morskim pracuje, jak się ocenia, około 80-100 tysięcy ludzi. Pracują w firmach państwowych i prywatnych. Wśród nich są pracodawcy i pracownicy, właściciele i menedżerowie, stoczniowcy, marynarze, związkowcy. Każda z tych grup walczy o swoje interesy, których czasami pogodzić nie sposób. Czy lansowane przez PiS podczas kampanii parlamentarnej hasło solidaryzmu społecznego przeciwstawianego wizji Polski liberalnej oznacza, że nowy rząd będzie słuchał raczej pracowników niż właścicieli?

- Jest to nienajlepsze postawienie sprawy. Nasz program „Solidarnej Polski” zakłada harmonizację celów gospodarczych i społecznych. Działania rządu chcemy ukierunkować na osiągnięcie wzrostu zatrudnienia, efektywnego funkcjonowania podmiotów gospodarczych z jednoczesnym łączeniem interesów pracowników i pracodawców.

- Skoro mówimy o pracodawcach... Stocznie w Polsce eksportują ponad 90 proc. swojej produkcji. Z punktu widzenia polskich eksporterów ich interesom może sprzyjać m.in. niski kurs złotego wobec walut obcych, w których kontraktowane są statki, oraz – w tym kontekście – brak pośpiechu z wejściem Polski do strefy euro. Z drugiej strony wahania kursów walutowych wystawiają stocznie na ryzyko. Czy rząd będzie przyspieszał, czy raczej opóźniał wejście Polski do strefy Euro? Czy i w jaki sposób Pana rząd będzie pomagać polskim eksporterom?

- Wprowadzenie w naszym kraju wspólnej waluty europejskiej jest operacją zbyt poważną, aby mogło to nastąpić szybko. Zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej z Maastricht, wszystkie kraje członkowskie powinny przystąpić do unii walutowej, ale rząd nie będzie przyspieszał tego procesu zbyt pochopnie. Nie-

uznawany jest za dziedzinę strategiczną, sprzyja rozwojowi zaawansowanych technologii także w innych gałęziach przemysłu, współdziałających ze stoczniami w procesach budowy coraz bardziej nowoczesnych morskich środków transportu. Światowe długoterminowe prognozy zakładają wzrost popytu na statki i znaczny wzrost potencjału okrętowego w latach 2005-2010.

- Jak ten wzrost przełoży się na sytuację polskich firm? Jaka przy-

zależnie od ogólnych korzyści wprowadzenia euro, które ujawniają się w dłuższym okresie czasu, najpierw trzeba uwzględnić wysokie koszty dostosowawcze tej operacji i inne czynniki ryzyka.

- Panie Premierze, Paweł Brzezicki - były szef PŻM i bohater ostrego sporu z ministrem skarbu w rządzie SLD, bez którego zgody sprzedał akcje Polskiej Żeglugi Morskiej, został Pana doradcą ds. gospodarki morskiej. Z jakiego powodu? Jakie będą jego najistotniejsze zadania?

- Pan Paweł Brzezicki sprzedał akcje Żeglugi Polskiej po odczekaniu ustawowych 30 dni, w czasie których minister skarbu powinien był jednoznacznie wyrazić swój brak zgody na tę czynność. Minister Skarbu po pierwsze nie wykorzystał przysługującego mu uprawnienia, po drugie, swój spóźniony brak zgody obarczył warunkiem, który został spełniony przez pana Pawła Brzezickiego. Wreszcie po trzecie, wszystkie akcje Żeglugi Polskiej są kontrolowane przez Grupę Polskiej Żeglugi Morskiej. Ponieważ uważam, że gospodarka morska jest jedną z kluczowych dziedzin gospodarki polskiej, a pan Paweł Brzezicki sprawdził się w warunkach kryzysu na rynku żeglugowym ratując jedyne tak ważne przedsiębiorstwo żeglugowe od upadku, będzie on wykorzystany do doradztwa przy wyznaczaniu kierunków rozwoju i restrukturyzacji całego sektora tj.: żeglugi, portów, stoczni oraz rybołówstwa.

- Biało-czerwona bandera wróci na statki należące do polskich armatorów – mówił Pan o tym jako premier-elekt podczas spotkań w Trójmieście i Szczecinie... Jak Pan wyobraża sobie realizację tego postulatu? W jaki sposób Rada Ministrów zamierza spowodować, że armatorzy przestaną rejestrować swoje jednostki w rajach podatkowych?

- Ministerstwo Transportu i Budownictwa pracuje od dłuższego czasu nad ustawą wprowadzającą nową formułę opodatkowania armatorów, tj. podatek tonażowy. Ustawa ta powinna przywrócić opłacalność uprawiania żeglugi pod polską banderą, która jest uważana na świecie za banderę pewną i gwarantującą wysoką jakość przewoźnika.

- Wspomniał Pan premier wcześniej o rybołówstwie... Ostatnio polscy rybacy nie mieli wielu powodów do radości. Jak Pana rząd zamierza rozwiązać drażliwą dla naszych ry-

baków kwestię limitów połowowych i okresów ochronnych? Chodzi nam tu o głośną sprawę ponadczteromiesięcznego okresu ochronnego na połowy dorsza w naszej części Bałtyku. Brak możliwości poławiania od czerwca do września budzi oczywiście sprzeciw rybaków.

- Jest to problem bardzo trudnych negocjacji strony polskiej w Komisji Europejskiej. Ograniczenia połowów dotyczą w równym zakresie rybaków wszystkich państw członkowskich UE basenu Morza Bałtyckiego. Restrykcje te wynikają z bardzo złego stanu dwóch stad dorszy w Bałtyku – stada wschodniego i zachodniego. Ich ochrona jest obecnie koniecznością, podobnie jak na Morzu Północnym i Północnym Atlantyku. Na Bałtyku program odbudowy stad dorsza ma obowiązywać od 2007 r., stąd też zapewne będą zwiększone okresy ochronne.

Delegacja polska konsekwentnie przedstawia negatywne skutki ekonomiczne tego stanu rzeczy. Jednocześnie opowiadamy się za wprowadzeniem równoległe z działaniami ochronnymi działań osłonowych dla tego sektora, szukając sojuszników dla takiego stanowiska. Inaczej mówiąc, szukamy kompromisu, bo tylko taka droga jest możliwa.

- Rybołówstwo to jednak o wiele szerszy problem. Polska flota rybacka nie istnieje. Niegdyś nasz największy armator, „Dalmor”, dysponuje obecnie tylko trzema kilkunastoletnimi jednostkami i gdyby nie tereny w centrum Gdyni, zbankrutowałby. Co więcej, nie będzie odnawiać floty. Innymi słowy za kilka lat przestanie funkcjonować jako przedsiębiorstwo rybackie. Czy rząd ma pomysł na odwrócenie tej sytuacji? Czy państwo w ogóle powinno w tej sytuacji zareagować?

- Rząd pracuje nad przygotowaniem Narodowej Strategii Rozwoju Rybołówstwa na lata 2007-2013, a w tych ramach aktualna jest kwestia zmodernizowania istniejącej, choć obecnie niewielkiej, floty dalekomorskiej i pozyskiwania nowych łowisk. W tym ostatnim zakresie konieczne jest intensywne współdziałanie Polski z Komisją Europejską ze względu na ustanawianie długofalowych zasad dostępu do przyznaných Polsce limitów połowowych.

- Czy w Ministerstwie Rolnictwa, ewentualnie w resorcie gospodarki zostanie powołany sekretarz stanu odpowiedzialny za rybołówstwo?

- Zagadnienia rybołówstwa w obecnej strukturze administracji publicznej podlegają kompetencji podsekretarza stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi – funkcję tę pełni obecnie pan Andrzej Kowalski. Myślimy o tym, by rybołówstwo potraktować jako integralną gałąź przemysłu morskiego. Jednak żadne decyzje w tej sprawie jeszcze nie zapadły.

- Panie premierze, dla rozwoju Pomorza niezwykle ważne jest powstanie autostrady A-1. Prace przy jej budowie nie przebiegają jednak w oczekiwanym tempie. Co więcej, nie widać, by wkrótce miały się zacząć kolejne inwestycje drogowe, tym razem łączące porty Trójmiasta z planowaną autostradą. Czy rząd będzie interweniować w tej sprawie, zaangażuje się, np. finansowo?

- Autostrada A-1 jest inwestycją o znaczeniu europejskim i z istoty rzeczy jej realizację będą zaangażowane środki europejskie. Obecnie trwają przygotowawcze prace terenowe do budowy w latach 2006-2008 pierwszego odcinka Gdańsk-Nowe Marzy. W 2006 r. przewiduje się także rozpoczęcie budowy odcinka Sośnica-Gorzyczki, współfinansowanej z Funduszu Spójności. Ten odcinek autostrady A-1 połączy region Górnego Śląska i autostradę A-4 z systemem drogowym Czech. W bliskim czasie harmonogram prac dla pozostałych odcinków autostrady zostanie określony w Programie Operacyjnym Infrastruktura.

- Panie premierze, na koniec proszę powiedzieć, jakie skojarzenia w ogóle budzi w Panu słowo „morze”?

(Uśmiech i krótka chwila namysłu) - Trudno tutaj o jakieś bardzo oryginalne stwierdzenia... Te najbardziej spontaniczne skojarzenia przywołują obraz niezmiernego obszaru wodnego, który kusi obietnicą wielkiej przygody...

- Były prezydent RP Aleksander Kwaśniewski upodobał sobie Półwysep Helski. Często powtarza, że lubi wypoczywać nad polskim morzem, konkretnie w Juracie... A Pan gdzie planuje najbliższy urlop?

- Oczywiście, lubię nasze morze, ale jeszcze nie mam sprecyzowanych planów urlopowych...

- Może jednak w czasie urlopu da się Pan premier skusić obietnicą jakiejś morskiej przygody. Nad naszym morzem lub innym... Życzymy tego i dziękujemy za rozmowę.

- W stoczni pracuję od ponad 30 lat. Od kwietnia 1998 roku do chwili obecnej, z dwuletnią przerwą w pracy zafundowaną przez pana Szlantę, jestem przewodniczącym związku – mówi Leszek Świętczak, szef „Stoczniowca”.

Jedyny Świętczak *wśród grzeszników?*

Prawdziwy obrońca robotników z gdyńskiej stoczni - mówią jego zwolennicy. Człowiek lubiący zamieszanie wokół siebie - twierdzą ci, którzy za nim nie przepadają.

Jaka jest prawda o Leszku Świętczaku, szefie „Stoczniowca” ?

Leszek Świętczak, przewodniczący Związku Zawodowego Stoczni Gdynia SA „Stoczniowiec” mówi o sobie, że robi to, co robi, nie dla popularności, a z obowiązku.

- W stoczni pracuję od ponad 30 lat. W 1997 roku miał miejsce protest, którego nie poparły funkcjonujące związki. Byłem nieformalnym przywódcą tego protestu i po jego zakończeniu powiedziałem, że jeżeli związki zawodowe nie wezmą się do pracy i nie będą reprezentować pracowników, będziemy sami się bronić - założymy własny związek zawodowy. Minął rok, koledzy nie zmienili swe-

go podejścia do spraw pracowniczych. Od tej pory rozpoczęła się nasza działalność. Od kwietnia 1998 roku jestem przewodniczącym związku do chwili obecnej, z dwuletnią przerwą w pracy zafundowaną przez pana Szlantę. Mimo tej przerwy w pracy cały czas pełniłem funkcję przewodniczącego związku.

Tak na pytanie o początki związkowej działalności odpowiada przewodniczący Świętczak. Przy czym od razu zaznacza, że wolałby rozmawiać nie o sobie, a o związku i problemach stoczniowców. Wyraźnie denerwują go opinie o nim jego adwersarzy. Uznaje je za obraźliwe.

W końcu rozmowę z nami uznaje za niepoważną, a pytania za napastliwe. Potem jeszcze pokłóci się z naszym fotoreporterem (nie spodoba mu się miejsce, w którym ma pozować do zdjęcia).

- Wizja świata pana Świętczaka polega na tym, że cały świat jest przeciwko niemu. Nie tylko związki, nie tylko zarząd, Rada Nadzorcza, ale dosłownie wszyscy - twierdzi Dariusz Adamski, przewodniczący NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdynia.

- Krzyczą, żeby pokrzyknąć. Lubią posądzać chodzić. Rozgrywają jakieś swoje interesy - mówi o działaczach „Stocznio-wca” (a więc także, a może – przede wszystkim, o przewodniczącym związku) Jan Gumiński, przewodniczący konkurencyjnego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej.

- Zarząd stoczni jest dla niego instrumentem do gry o swoją pozycję w relacji z innymi związkami. Dla niego interes stoczni jako taki jest nieistotny - tak postrzega Świętczaka Janusz Szlanta, były prezes Stoczni Gdynia SA.

- Jest niewygodny dla zarządu i pozostałych związków, bo wyciąga różnie śmierdzące sprawy, które ich obciążają. Dlatego go nie lubią i robią z niego oszołoma - twierdzi z kolei jeden ze stocznio-wców Stoczni Gdynia, prosząc jednak o niepodawanie nazwiska.

Na wojnę ze Szlantą

O przewodniczącym „Stocznio-wca” zrobiło się głośno w lutym 2002 roku. W Stoczni Gdynia zaprotestowała wówczas część załogi. Od jakiegoś czasu, z powodu trudności finansowych, trwały tam zwolnienia grupowe. Bezpośrednim powodem protestu była likwidacja gorących posiłków w niektórych barach na terenie zakładu. Pytany przez dziennikarzy Świętczak nazwał decyzję prezesa Janusza Szlanta „cynicznym posunięciem”.

- Na zewnątrz pan Szlanta uchodził za wybitnego menedżera - mówi dzisiaj Świętczak. - A tu była szara rzeczywistość, nie było pieniędzy za ubrania, sprzęt ochrony osobistej, należnej zapłaty za wykonaną pracę, a było niegodne traktowanie pracowników. Szanta bagatelizował nastroje załogi, nie reagował na nasze uwagi, że w stoczni źle się dzieje i może dojść do wybuchu protestu. Chcieliśmy przekazać postulaty załogi, nikt nie chciał z nami rozmawiać.

Tak się zaczęła prawdziwa wojna między oboma panami. Wkrótce Świętczak, razem z dwoma zastępcami, został zwol-

niony z pracy. Według kierownictwa stoczni, to on i jego ludzie kierowali protestem, który naraził zakład na wielomilionowe straty. Zabroniono im wchodzić na teren stoczni.

- Wszystkim zależało na tym, żeby był spokój - mówi Janusz Szlanta. - Więc jeżeli z powodu tak błahych postulatów robi się nielegalny strajk w firmie, która buduje, która wykonuje zlecenia, to jest to kompletny dramat. Oni ciężko naruszyli obowiązki pracownicze, dlatego zostali dyscyplinarnie zwolnieni. Gdybyśmy ich trzech wówczas nie zwolnili, mielibyśmy za miesiąc kolejny nielegalny strajk, nie mielibyśmy firmy w ogóle. To, że byli na zewnątrz, było dobre z punktu widzenia interesów stoczni.

Biuro w przyczepie

Szef „Stocznio-wca” nie zamierzał się jednak poddawać. Wyrzucony za bramę stoczni, rozpoczął działalność związkową poza jej murami. Biuro „Stocznio-wca” od tej chwili miało znajdować się w przyczepie kempingowej. To zapewniło mu nieustającą popularność wśród dziennikarzy. Popularność, jak sam twierdzi, niezamierzona. Jego adwersarze mówią natomiast, że ten stocznio-wy happening przyniósł mu więcej rozgłosu niż pożytku stocznio-wcom, o których prawa walczył.

- Wywindowanie się nie było moim celem i prosiłbym, aby pan nie używał takich słów, bo w tej chwili mnie pan obraża - mówi wyraźnie zdenerwowany szef „Stocznio-wca”. - Przecież to nie ja sobie zafundowałem dwa lata za bramą stoczni w przyczepie bez pracy i bez środków do życia. Musiałem utrzymać rodzinę: żonę i dwie córki. Nie fundowałem sobie tego wszystkiego na własne życzenie. Przecież ja robiłem tylko to, co powinien robić związkowiec: bronić słabszego, a więc pracownika

Świętczak i jego ludzie wykazali się wyjątkową determinacją. Musieli przenosić się z miejsca na miejsce, bo władzom stoczni akurat zachciało się np. upiększyć teren wokół przedsiębiorstwa, sadząc kwiatki. Kilka miesięcy później na przyczepę ktoś zrzucił (a może sama spadła?) płytę chodnikową. Na szczęście, wówczas nikogo w niej nie było. Wszystko to z boku wyglądało na wojnę zarządu stoczni z niepokornymi związkowcami.

Prezes Szlanta temu zaprzecza.

- Ja nigdy nie traktowałem tej sprawy w taki sposób, że jestem dla niego głównym przeciwnikiem - mówi. I dodaje: -

Z wniosku „Stocznio-wca” mieliśmy dwa spory zbiorowe w latach 1999–2001. Rzecz nie wyszła poza stocznie, były debaty, negocjacje, itd. Byliśmy przekonani, że oni wiedzą, gdzie są granice prawne. Ale w 2002 roku uznali, że strajk, nawet nielegalny jest konieczny, żeby budować swoją pozycję.

Ofiara kapitalizmu

Szlanta podaje przykład typowego działania „Stocznio-wca”:

- Negocjowaliśmy podwyżkę płac, „Stocznio-wiec” to oprotestował, pozostałe dwa związki podpisały porozumienie. Stało na 3 procentach podwyżki co 4 miesiące. „Stocznio-wiec” przychodzi i mówi, że on by się zgodził na te 12 procent podwyżki pod warunkiem, że jedna z tych transz będzie o dwa miesiące wcześniej wypłacona. Nie chodziło im o to, czy to będzie 12 czy 15 procent, tylko o to, że myśmy („Stocznio-wiec”) wywalczyli więcej niż inni. Nie podpisali razem z innymi porozumienia, tylko samodzielnie, żeby dokopać pozostałym dwóm. To technologia budowania swojej popularności, ewidentny przykład, że przeciwnikiem są dwa pozostałe związki.

W spór między prezesem Szlantą i zwolnionymi związkowcami wciągnięci przez „Stocznio-wca” zostali (lub sami się zaangażowali, po stronie protestujących, oczywiście) m.in. Lech Wałęsa, prałat Henryk Jankowski, senator Anna Bogucka-Skowrońska czy Jacek Kuroń. Świętczak sam opisywał siebie i swoich zwolnionych współpracowników jako „ofiary dzikiego kapitalizmu”. Twierdził (i do tej pory twierdzi), że nie był przywódcą protestu i że ze stoczni został zwolniony nielegalnie. Przed gdyńskim sądem wciąż trwa proces o przywrócenie go i jego kolegów do pracy w zakładzie.

Szefowie „Stocznio-wca” przez dwa lata urzędowali w przyczepie. W lutym 2004 roku nowy zarząd Stoczni Gdynia SA udostępnił im poprzednie pomieszczenia.

W międzyczasie związkowcy nie próżnowali. Z jeszcze większym impetem zaczęli ujawniać nieprawidłowe, według nich, działania zarządu stoczni. Złożyli m.in. wniosek o upadłość Stocznio-wego Funduszu Inwestycyjnego, który miał być winny załozdzie ok. 3 milionów złotych z tytułu odszkodowania za obiecanie akcje. Stocznio-wcy, około 3 tysięcy, wpłacali na ten cel do SFI zaliczki. Zgodnie z umową Stocznia Gdynia miała wejść na giełdę do końca 2000 roku, a pracownicy mieli do-

stać po 400 akcji. Później termin wejścia na giełdę został przesunięty na koniec 2001 roku, ze stoczniowcami podpisane zostały stosowne aneksy do umów. W rezultacie pracownicy przedsiębiorstwa pieniądze nie dostali.

„Stoczniowiec” akurat tę walkę przegrał, bo warszawski sąd oddalił wnioski o upadłość.

Wykrywają, bo wybory

Podobnych spraw związków ujawnił kilka, może kilkanaście. Paroma zajęła się prokuratura. Na łamach „Głosu Stoczniowca” Świątczak walczył m.in. o korzystny dla robotników Zakładowy Układ Zbioro-

zować zasługi Leszka Świątczaka i jego kolegów w obronie praw pracowniczych. Według nich, wiele ze spraw można załatwić za pomocą negocjacji i rozmów z zarządem, a nie opowiadania o nich dziennikarzom. W ten sposób, argumentują, tylko pogarszają sprawę, bo zarząd staje się mniej elastyczny w rozmowach.

- Oni wykrywają różne sprawy, i owszem, np. ta historia z PZU, ale to są rzeczy, o których już od dawna wiadomo. Ale akurat zbliżały się wybory do Rady Nadzorczej. Była okazja, to wyweleki - twierdzi Jan Gumiński, przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej. I tłumaczy, dlaczego jego związek nie nagłośnił tej sprawy.

Według Leszka Świątczaka, pozostałe związki nie reprezentują robotników, najwyżej administrację stoczni, a są jeszcze do tego uwikłane w nieczyste interesy z zarządem. Nie pełnią więc swojej statutowej roli. O genezie swego związku Świątczak mówi tak: - Nie mieliśmy zamiaru robić tego samego, co koledzy z innych związków, bo po co ich dublować, siedzieć za biurkiem i mieć problemy pracownicze w nosie? Podjąłem się tej roli, żeby coś rzeczywiście zrobić. Od chwili powstania naszego związku zawsze staliśmy na straży praw pracowniczych i staraliśmy się jak najlepiej reprezentować interesy załogi. Nasze motto to: być jak najbliżej załogi.



Był czas, gdy „Stoczniowiec” urzędował w przyczepie kempingowej

wy Pracy. Ostatnio nagłośnił w lokalnych mediach fakt, iż władze stoczni przetrzymują odciągane wcześniej z pensji pracowników składki na ubezpieczenie w PZU SA. Faktem jest, że niedługo po tym, gdy w prasie pojawiły się artykuły na ten temat, prezes Stoczni Gdynia obiecał rozpoczęcie regulowania w ciągu kilku tygodni wszelkich zaległości.

Czy stałoby się tak, gdyby „Stoczniowiec” nie nagłośnił sprawy? Przewodniczący innych związków próbują bagatelizować

- My cały czas rozmawiamy, podpisujemy porozumienia. Na początku było 26 milionów złotych zaległości okołoplacowych wobec pracowników, w tej chwili jest około 9 milionów, więc to się systematycznie zmniejsza. Trzeba wybierać, co jest ważniejsze, to jest cały czas łatanie dziur. Sytuacja jest bardzo ciężka, ale przecież nie mówimy: dawajcie kasę, nic nas nie obchodzi. Trzeba czasami wybierać mniejsze zło. Trzeba się cieszyć, że są wypłaty, że jest praca, trzeba współpracować.

- Różnica między nami wypływa z pewnej filozofii: my bronimy praw pracowniczych, ale także uważamy, że problemy zakładu są naszymi problemami. Koledzy ze „Stoczniowca” mówią: „Nie, to nie jest nasza sprawa, to sprawa zarządu, to, co się dzieje, to co się dzieje na rynkach, co ma wpływ na funkcjonowanie firmy nas nie interesuje” – dodaje Dariusz Adamski.

- Naszym obowiązkiem jest stanie na straży przestrzegania praw pracowniczych

przez pracodawcę i jeżeli dzieje się źle, to krytykowanie zarządu, patrzeć mu na ręce. Nie po to założyliśmy związek, żeby przyklaskiwać prezesowi. Od kierowania tą firmą jest zarząd i od niego należy wymagać, bo za to otrzymuje wynagrodzenie i to niemałe – swój punkt widzenia wyłuszcza Świętczak.

Zło niejedno ma imię

Można odnieść wrażenie, że przewodniczący „Stoczniowca” uważa, iż całe zło, które spotkało jego były zakład pracy, nosi nie tylko nazwisko Janusza Szlanta, ale także Dariusza Adamskiego, przewodniczącego stoczniowej „Solidarności”.

- Dzięki panu Adamskiemu nie jestem pracownikiem tej firmy (od 2004 r. pracuje w spółce-córce stoczni – dop. red.), mimo że jak ja zaczynałem pracę w stoczni, to pan Adamski nie miał pojęcia, co to jest statek - mówi. - Także podczas strajków stoczniowców w roku 1980 żaden z członków zarządu „Solidarności” tu nie pracował i nie uczestniczył w protestach. Przewodniczący „S” na posiedzeniu Rady Nadzorczej powiedział: jeżeli przyjmiecie Świętczaka, Szopińskiego i Tetzlaffa, to proszę przyjąć stu z administracji zwolnionych w czasie zwolnień grupowych. To ma być związkowiec? Stocznia do tej pory ma przerosła administracji. A dlaczego? Dzięki panu Adamskiemu, jego związek zrzesza głównie nadzór i administrację.



to także ludzie, którzy z winy zakładu pracy zostali zwolnieni - wyjaśnia Adamski.

Świętczak dodaje, że „Solidarność” stoczniowa prześladowa jego związek od 2002 roku.

- To nie my walczyliśmy z „Solidarnością”, a oni z nami, my się tylko bronimy. Po zwolnieniu zarządu „Stoczniowca” wydawali oświadczenia, że nasz związek nie posiada statutowych władz i nie chcieli z nami rozmawiać, apelowali do naszych członków, aby wybrali sobie nowe władze, że biorą ich w ochronę. Wszystkie biuletyny „Solidarności” były poświęcone szkoleniu nas. Domagali się sądu nad nami, kuratora. Jak wykazał proces sądowy, Adamski wydzwaniał do prezesów na komórki mówiąc, że jeżeli zarząd ustąpi protestującym i „Stoczniowcowi”, to on ma czterech ludzi w Radzie Nadzorczej i doprowadzi do zwolnienia prezesa! „Solidarność” odwołała się od wyroku uniewinniającego nas, mimo że nie byli stroną, dostarczali kasety niby nas obciążające. Jaki mieli w tym interes? Zamiast się poświęcać działalności związkowej, co tydzień jestem w sądzie. I ja mam być im za to wdzięczny? Mimo wszystko nie życzę im tego wszystkiego, co mnie zafundowali.

Dariusz Adamski: - Ich wizja świata polega na tym, że cały świat jest przeciwko nim. Nie tylko związki, nie tylko zarząd, Rada Nadzorcza, niedawno były wybory, wszyscy są przeciwko nim.

Na forach internetowych niektórzy piszą o związkowcach „Stoczniowca”: „zadymiarze”, „banda rozrabiaków”. Ale są tam też komentarze w stylu: „Prawda i walka Świętczaka ze złodziejami stoczni boli „Solidarność” Stoczni Gdynia, oj boli...”. No właśnie, może krytykujące „Stoczniowca” pozostałe związki po prostu zazdroszą ludziom Świętczaka skuteczności, z jaką bronią praw szeregowych pracowników? Może nie w smak im bezkompromisowość działaczy „Stoczniowca”?

Dariusz Adamski, przewodniczący NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdynia: - Wizja świata pana Świętczaka polega na tym, że cały świat jest przeciwko niemu.

- To dobrze brzmi - bezkompromisowy związek, ale zasada porozumiewania się między ludźmi polega jednak na kompromisie i wzajemnym szacunku - tłumaczy Adamski. - Ja mam zasadę, najpierw jest zakład i załoga, a potem związek. „Stoczniowiec” budował swoje funkcjo-

wanie nie tyle na krytyce pracodawcy, ale na krytyce obu związków, do czego miał zresztą prawo. Pewnie jednym z celów, może najważniejszym, było zdobywanie członków i własna popularność. Te wszystkie działania nasiliły się po strajku 2002 roku, gdzie według „Stoczniowca” winą wszelkiego zła, wszelkich patologii, była „Solidarność”.

Janusz Szlanta: - To jest tragedia wielu firm, gdzie jest wiele związków zawodowych i istotą rzeczy dla szefa takiego związku jest to, żeby mieć jak najwięcej członków. To jest nasze nieszczęście – ten jest dobry, kto kopie a nie ten, kto negocjuje.

„Głos” na puszczy?

Biuletyn „Głos Stoczniowca” stał się dla Leszka Świętczaka i jego współpracowników trybuną, dzięki której nie tylko informują robotników o swoich działaniach, nieprawidłowościach w stoczni, ale także wyzywają się literacko. Wyzywają się, dodajmy, przede wszystkim na konkurencyjnych związkach. Niektóre numery niemal w całości poświęcone są atakom na przewodniczącego Adamskiego. O działaczach tamtych związków pisze się tu z nieukrywaną ironią. Nazywa ich „obrońcami ludu”, „super działaczami”, którzy „w imię obrony własnych stołków i ciepłych posadek dla swoich zasłużonych ludzi po raz kolejny kupczą Załogą Stoczni”.

- Opluwają nas, mówią, że my nic nie robimy. Wyciągają rzeczy, które są już dawno pozalatwiane, albo wszyscy o tym wiedzą, wyciągają ot tak, żeby zaistnieć – ocenia przewodniczący Gumiński.

- Kiedy więc doszło do słusznego protestu załogi trzy lata temu, naszym obowiązkiem było stanie po jej stronie, bo taka jest nasza rola. Niestety, pozostałe związki stanęły po stronie prezesa Szlanta. Ale, jak się okazało, cały ten protest był sprowokowany przez ówczesny zarząd stoczni i przy wydatnej pomocy i przyzwoleniu KM NSZZ „Solidarności” Stoczni Gdynia. Właśnie w tym celu, żeby nas później oskarżyć o organizację i kierowanie protestem i wyrzucić nas ze stoczni, bo byliśmy zagrożeniem dla ówczesnego zarządu stoczni i pozostałych organizacji związkowych, gdyż byliśmy najliczniejszą organizacją związkową. „Solidarność” do dziś nie może się pogodzić, że mimo szykan w stosunku do zarządu naszego związku i naszych członków związek przetrwał i nadal jest najliczniejszą orga-

nizacją związkową w stoczni - wyjaśnia Świętczak przyczyny swojej niechęci.

Według niego Janusz Szlanta, Rami Ungar (izraelski inwestor w Stoczni Gdynia) i przewodniczący stoczniowej „Solidarności” to jedna drużyna, która powstała, by szkodzić zakładowi i jego pracownikom. Adamski twierdzi, że to bzdura, że to jakieś oderwane od rzeczywistości fantasmagorie szefa „Stoczniowca”.



- Krzyczą, żeby pokrzyknąć. Lubią po sądach chodzić - mówi o działaczach „Stoczniowca” Jan Gumiński, przewodniczący konkurencyjnego Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej.

jednak wejść do Rady, za to dostało się tam dwóch członków „Solidarności”, w tym Dariusz Adamski. Świętczak nie może się z tym pogodzić. Dla niego to kolejny, wymierzony w „Stoczniowca”, spiszek:

- Jeżeli chodzi o wybory do Rady Nadzorczej, to gdyby dano robotnikom podwyżki w wysokości pięciu złotych, wszyscy poszliby głosować na „Stoczniowca”. Ale dla robotników stoczni nie znalazły się duże pieniądze, tylko po 30 groszy, po wielkich bojach z naszej strony. Natomiast po cichu, bez zgody i wiedzy naszego związku, dano wysokie podwyżki dla biura konstrukcyjnego. Jak pracuję w stoczni 30 lat, nie było nigdy takiej frekwencji podczas wyborów w administracji: 67 procent i 200 osób głosuje na pana Adamskiego? To jest przypadek?

Adamski bezradnie rozkłada ręce: - Jak już mówiłem, pan Świętczak wyznaje spiskową teorię dziejów. W stoczni pracują ludzie na różnych stanowiskach, ja nie dzielę ich na fizycznych i pozostałych, tylko na takich, którzy są stoczni potrzebni lub nie. Jeżeli ktoś próbuje podzielić załogę i traktować pracowników np. biura konstrukcyjnego jako takich, którzy nie mają prawa uczestniczyć w powszechnych, wolnych i równych wyborach, a pan Świętczak nie jest w stanie pogodzić się z werdyktem załogi, to raczej dyskredytuje to jego a nie mnie.

- Nie uznaję spiskowej teorii dziejów - odparowuje Świętczak. - Jeżeli np. ktoś kradnie, to my mamy obowiązek patrzeć mu na ręce. Związkowcy z pozostałych związków nie widzą wielu problemów, my je zauważamy i robimy to nie dla popularności, ale z obowiązku.

Nie można odmówić Leszkowi Świętczakowi charyzmy, zdolności przywódczych i zaangażowania. Potwierdza to nawet człowiek, który nie ma zbyt wielu powodów, by go lubić.

- To jest na pewno bardzo pracowity i aktywny facet - mówi prezes Szlanta. - Tylko niepotrzebnie swoją aktywność i umiejętności kieruje w złą stronę. Jemu nie chodzi o stocznię, każdy ze związków chce być duży, stocznia jest polem takiej rywalizacji. Jedni posilkują się takimi, a inni innymi metodami. On jest więźniem pew-

nego sposobu spojrzenia na swoją pozycję w stoczni, odniósł bardzo duży sukces posilkując się różnymi metodami i je kontynuuje. On konkuruje z innymi związkami, nie z zarządem stoczni, on walczy o swoją pozycję w firmie.

Walczy, czy chce zaistnieć?

Trójmiejski dziennikarz zajmujący się przemysłem stoczniowym: - Świętczak robi całkiem sensowne wrażenie, na pewno nie jest jakimś oszołomem. Wydaje mi się, że on jako jedyny stoi po stronie zwyczajnych pracowników stoczni. Z tym, że jest bardzo mało elastyczny, z nim się ciężko dyskutuje. Mówi, że jest gotów do dialogu, ale jak przychodzi co do czego, jest pierwszym zadymiarzem. Nienawidzi się z pozostałymi związkami, ze wzajemnością zresztą. Z tym, że ma prawo ich nie lubić, oba pozostałe związki dziwnie mocno stoją po stronie prywatnego inwestora, były po stronie zarządu w czasie prezesury Szlanta. Dla niego nie ma znaczenia: Rami Ungar, Skarb Państwa, czy ktokolwiek inny. Wygląda na to, że to wszystko, co wyciąga na światło dzienne, robi z myślą o interesie robotników.

Jan Gumiński, przewodniczący WZZPGM tak ocenia działalność Świętczaka i jego ludzi: - Z boku patrząc, to dla szeregowych pracowników może oni i lepiej robią. Gdyby jednak większość działań „Stoczniowca” nie były stopowana, to już by tej firmy nie było, albo na jej gruzach powstałaby nowa.

Roman Gałęzewski, przewodniczący „Solidarności” Stoczni Gdańskiej: - Były momenty za prezesa Szlanta, kiedy się wspomagalismy. Teraz te kontakty są luźniejsze. On na pewno przeszedł ciężkie chwile, takie przeżycia działają na każdego człowieka.

Krzysztof Grabowski, rzecznik zarządu Stoczni Gdynia SA, poproszony o opinię na temat przewodniczącego „Stoczniowca”: - Zarząd Stoczni Gdynia przyjął zasadę, że nie rozmawia ze związkami zawodowymi za pośrednictwem prasy. Swoją opinię o panu przewodniczącym Świętczaku i jego działalności przekazujemy mu bezpośrednio, podczas osobistych spotkań.

Leszek Świętczak dopisał podczas autoryzacji do swoich wypowiedzi: - Dziękuję wszystkim, którzy nas popierają w walce o prawa pracownicze.

Nie wybrali – czyli spiszek

Ostatnio punktem zapalnym stały się wybory przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej Stoczni Gdynia SA. Zgłosiło się kilkunastu kandydatów, m.in. troje z ramienia „Stoczniowca”. Nie udało się im

**Czesław Romanowski
Zdjęcia: Waldemar Okrój**

Izba Morska w Gdyni
bada wypadki na Darze Młodzieży

Pech pod żaglami

Czy kapitanowie Marek Szymoński i Leszek Wiktorowicz, czyli były i aktualny komendant *Daru Młodzieży* będą mieli problemy? To zależy od orzeczenia w sprawach toczących się właśnie przed Izbą Morską w Gdyni.

Pierwsza sprawa dotyczy zdarzenia, do którego doszło w pobliżu norweskiego portu Alesund, w 2001 roku, gdy *Dar Młodzieży* miał otrzeć się o podwodną przeszkodę. Druga - tragicznego wypadku z września 2005 roku, kiedy na pokładzie żaglowca po zawodach w przeciąganiu liny zmarł 48-letni Wojciech H. z Warszawy, adiunkt w Klinice Urologii Centrum Medycznego Kształcenia Podyplomowego.

Tajemniczy rejs

21 lipca 2001 roku jednostka szkoleniowa Akademii Morskiej brała udział w paradzie żaglowców. Na rozprawie, która w połowie grudnia odbyła się przed

Izbą Morską w Gdyni, ujawniono m.in. oświadczenie kapitana należącego do Marynarki Wojennej żaglowca *ORP Iskra*, który podczas parady płynął przed *Darem Młodzieży*. Jej dowódca utrzymuje, że *Dar* wykonał manewr sprzeczny z wytycznymi, które przed imprezą jej uczestnicy otrzymali od Norwegów. Żaglowiec próbował wyminąć przeszkodę morską lewą, a nie prawą burtą. Chwilę potem na *Darze Młodzieży* zachwiały się maszty.

- Jestem zdziwiony, że kapitan *Iskry* składa fałszywe oświadczenia – mówił sędziom Szymoński, powołując się na dokumenty, które uzyskał w sekretariacie zastępcy dowódcy Marynarki Wojennej RP. Mają one odzwierciedlać pozycje, jakie zajmowała na morzu w dniu wypadku *ORP Iskra*. - Kapitan tego żaglowca nie mówi prawdy. Na materiałach fotograficznych, które są w aktach widać wyraźnie, którą burtą mijają skałę *ORP Iskra* i jak to robią inne jednostki - twierdzi Szymoński.

Byłego wiceministra infrastruktury zeznania obciążył jednak kolejny świadek. Ryszard N. był pierwszym oficerem na *Darze Młodzieży* i pełnił wachtę.

- Poczulem dwie następujące po sobie wibracje – mówił przed izbą. - Najpierw jedną, może pięcio-, a może dziesięciosekundową, po jakimś czasie drugą.

Statek się nie przechylił, ale musieliśmy się o coś otrzeć. Wiedziałem, że jesteśmy w odległości około kabla (185,2 m – dop. red.) od pławy, która oznaczała przeszkodę. Obserwowałem morze z lewej burty, jednak nic nie zauważyłem. Poszedłem do komendanta i poinformowałem go, że z map wynika, iż zbliżamy się do pławy. Reakcji nie było. Norwescy piloci byli tym zaskoczeni. Po tym, gdy już poczułem wibrację, jeszcze raz określiłem pozycję statku i wyszło, że możemy znajdować się jakieś 30 - 40 metrów od mielizny.

Nokaut oficera

Sędziowie Izby Morskiej pytali Ryszarda N., dlaczego zdarzenia nie odnotował w dzienniku okrętowym.

- Zamieściłem wzmiankę o tym w brudnopisie - wyjaśnił oficer. - Gdy to się stało, poszedłem na mostek i zapytałem komendanta, czy notować incydent w dzienniku okrętowym. Usłyszałem, że on się tym zajmie. Odebrałem to jako sugestię, aby nie notować. Kapitan Szymoński był wtedy jednocześnie prorektorem Wyższej Szkoły Morskiej, ważną osobą.

Oficer z *Daru Młodzieży* sugerował, że gdyby odnotował zdarzenie w dzienniku, mógłby mieć potem kłopoty. Pełnomocnik Marka Szymońskiego, mecenas Andrzej Drania, oraz sam były komendant

próbowali podważyć te zeznania. Przekonywali, że Ryszard N. podczas całego rejsu w 2001 roku nieprawidłowo wypełniał dziennik okrętowy. W brudnopisie często nie dokonywał żadnych wpisów.

Izba Morska, badając sprawę incydentu, analizować będzie także dokumenty, m.in. raport z rutynowej kontroli Polskiego Rejestru Statków z lutego 2003 roku, która ujawniła uszkodzenia kadłuba. Według kpt. Henryka Śniegockiego, prorektora Akademii Morskiej ds. morskich, odkryte ślady świadczą o tym, że *Dar Młodzieży* dotknął dna. Analizowane będą także materiały, przekazane przez administrację Norwegii, m.in. zeznania norweskich pilotów.

O winie Szymońskiego są przekonani specjaliści ze Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich. To oni zawiadomili Izbę Morską o nieprawidłowościach.

- Gdy *Dar* wychodził z Alesund, dwukrotnie dotknął dna - mówi Lech Rezler z SSMM. - Mimo, że na pokładzie było 200 osób, nie sprawdzono, czy uszkodzenia grożą zatonięciem. Nie zgłoszono wypadku kapitanatowi portu i Izbie Morskiej. Nie odnotowano w dzienniku okrętowym, a w brudnopisie dziennika wyrwano kartki z tego dnia. Wzmianka znajduje się jedynie w dzienniku maszynowym. Takie zachowanie jest karygodne.

- To zemsta środowisk morskich - uważa Szymoński. - Chcą mnie zniszczyć za to, że jako wiceminister infrastruktury prowadziłem działania zmierzające do likwidacji Polskiego Rejestru Statków.

Dramat lekarzy

Wyrok rozstrzygający spór pomiędzy Szymońskim, a innymi uczestnikami rejsu, może zapaść w ciągu najbliższy miesięcy. Ale Izba Morska ma twardszy orzech do zgryzienia. W trakcie wrześniowego rejsu *Daru Młodzieży* podczas odbywającego się na pokładzie sympozjum naukowego lekarzy urologów, u wybrzeży Łotwy, rozegrano zawody w przeciąganiu liny. Lina pękła, ścięła z nóg pięciu lekarzy. Czterech doznało złamań, pęknięć kości i potłuczeń. Jeden zmarł.

- Uczestnicy rejsu chcieli wystąpić w tych zawodach - wspominał feralny dzień komendant *Daru* kpt. Leszek Wiktorowicz. - Na ich przeprowadzenie należał reprezentujący lekarzy profesor K. Zleciłem przygotowania starszemu oficerowi. Uznałem, że wszystko zabezpieczy.

Ale medycy zaczęli wchodzić w pole rażenia liny.

- Czy w poprzednich latach, podczas podobnych zawodów, też dochodziło do takich zaniedbań? - dopytywał się kpt. Tadeusz Klemeński, delegat ministra transportu i budownictwa.

- Nie - odparł kapitan Wiktorowicz. - Jednak lekarze nie mieli nawyku morskiej dyscypliny. Zauważyłem to nawet podczas manewrów, kiedy czasami musiałem używać mocnych słów, aby przepędzić ich w bezpieczną strefę. Ale w momencie rozpoczęcia zawodów stali tam, gdzie mogli stać. Gdy wzrosły emocje, niektórzy z obserwujących podeszli zbyt blisko i zaczęli robić zdjęcia. Na pokładzie było wtedy około 120 osób...

Kapitan Wiktorowicz podkreślał, że wcześniej ostrzegł medyków, aby nie podchodzili do miejsca, w które mogłaby uderzyć zerwana lina. Zapewniał też, że sprzęt używany do zawodów posiadał niezbędne atesty.

- Ja go tylko oglądałem, a przygotowywał bosman ze starszym oficerem - mówił. - Jednak na statkach w zasadzie nie ma lin, które nie miałyby atestu.

To prawie niemożliwe

W okoliczności wypadku nie może także uwierzyć zeznający przed izbą starszy oficer z *Daru Młodzieży*, Krzysztof Kocyba. Doświadczony marynarz z tytułem kapitana żeglugi wielkiej, jednocześnie wykładowca na wydziale nawigacji Akademii Morskiej w Gdyni, bezpośrednio organizował przeciąganie liny. Przed rozpoczęciem zawodów wykonał obliczenia wytrzymałości, z których wynikało, że lina nie ma prawa się zerwać.

- Zanim rozpoczęto przeciąganie, prosiłem wszystkich, aby opuścili niebezpieczne miejsce - wspomina. - Potem nikt tego nie pilnował, bo w momencie sędziowania zawodów nie miałem w polu widzenia zawodników i kibiców.

- A nie można było odgrodzić niebezpiecznego pola choćby taśmą? - dopytywał Krzysztof Jarmoc, pełnomocnik rodziny zmarłego lekarza H.

- Nie mieliśmy takiego zwyczaju - przyznał Kocyba. - Nigdy wcze-

śniej w trakcie identycznej zabawy nikomu nic się nie stało.

- Początkowo myślałem, że lekarze po prostu tylko usiedli na pokładzie - relacjonował kapitan Leszek Wiktorowicz. - Potem zauważyłem, że doktorowi H. mogło stać się coś poważniejszego. Natychmiast poleciłem, aby przenieść go do ambulatorium. Wezwaliśmy śmigłowca. Ranny w asyście medyków odleciał do Ventspilis. Wiadomość o tym, że zmarł, bardzo nas zaskoczyła. Według mnie, doktor H. znalazł się w szpitalu w związku z wypadkiem, ale przyczyny jego zgonu nie miały z odniesionymi obrażeniami nic wspólnego.

Wątpliwości do wyjaśnienia

W sprawie wypadku jest wiele niewiadomych. Skład sędziowski uchylił pytania Krzysztofa Jarmocia na temat tego, czy uczestnikom rejsu podawano alkohol.

- To dla wyjaśnienia okoliczności zdarzenia jest nieistotne - uznał sędzia Ryszard Kopicki.

Podczas dokonanej na pokładzie przez policję rekonstrukcji zdarzeń okazało się ponadto, że zaginął jeden ze stropów, który w momencie zawodów podtrzymywał przeciąganą linę i pękl.

- Inny sprzęt jest zabezpieczony w prokuraturze, a inny widnieje na zdjęciach, wykonanych przed wypadkiem - stwierdził pełnomocnik rodziny zmarłego lekarza. - W wyjaśnieniu jego okoliczności na pewno to nie pomoże.

Jerzy Szymoniewski
Zdjęcia: Waldemar Okrój



Po wrześniowym wypadku policja przeprowadziła na pokładzie *Daru Młodzieży* rekonstrukcję zdarzeń. Okazało się, że zaginął jeden ze stropów, który w momencie zawodów podtrzymywał przeciąganą akurata linę.

Daleko od morza

Ryba nie dla nas

W tej chwili Dalmor dysponuje trzema statkami: *Altaiem*, *Atria* i *Dalmorem II*. Ich armatorem jest Dalmor Fishing Limited. Wszystkie pływają pod banderą maltańską. *Atria* i *Altair* poławiają na łowiskach Nowej Zelandii, *Dalmor II* natomiast cumuje w porcie rybackim w Gdyni, gdzie przechodzi modernizację mającą mu umożliwić połowy kryla. Statek ten niebawem zmieni też banderę na polską. Nie zdecydował o tym jednak patriotyzm, ale twarda ekonomia. Chodzi o to, że Polska ma jeszcze limity połowowe na kryla w strefie arktycznej, a Malta już nie. Dodatkowo przeflagowanie jednostki może umożliwić w przyszłości jej zezłomowanie w zamian za korzystne odszkodowanie z Unii Europejskiej.

Dwa miesiące temu taki los spotkał inny dalmorowski statek *Acamar*. Za poświęcenie go na złom firma dostanie niedługo przelew w wysokości 5 mln euro.

Nic, co poławia Dalmor, nie trafia bezpośrednio na polskie stoły. *Altair* i *Atria* łowią głównie kalmary, mirunę i błękitka. Cały połów trafia do partnerów Dalmoru w Nowej Zelandii. Kryl, który w przyszłości łowić będzie *Dalmor II*, przeznaczony jest natomiast dla jednej z japońskich firm.

Tereny na wagę złota

Dalmor prawdopodobnie już by nie istniał, gdyby nie to, że firma jest właścicielem niezwykle atrakcyjnie położonych działek w samym centrum Gdyni, tuż obok Skweru Kościuszki. Chodzi o 19 hektarów terenów, na których stoją budynki o powierzchni 92 tys. mkw. Większość z nich jest wynajmowana ponad 100 firmom. Na jednej z działek dzierżawionych od Dalmoru powstało Centrum Kultury i Rozrywki „Gemini” z ośmioma salami kinowymi, lokalami gastronomicznymi i galerią handlową.

Inną działkę Dalmor sprzedał firmie deweloperskiej Invest-Komfort. Za ile? Strony nie chcą ujawnić tej informacji, tłumacząc się tajemnicą handlową. Ma na niej powstać budynek o nazwie „Sea Towers”, który mieszkańcy nazywają po prostu dwiema wieżami, bo będzie się składał z dwóch wież różnej wysokości. Jedna mieć będzie 36, a druga 28 kondygnacji.

Wyższa wieża, wraz z zamontowanym na niej masztem antenowym, będzie miała w sumie 138 metrów wysokości. Dzięki temu będzie to najwyższy budynek



Fot. Waldemar Okroj

- Realia są takie: prędzej, czy później zejdziemy z łowisk - mówi prezes Dalmoru Krzysztof Rychlicki. - Nie jestem w stanie powiedzieć, kiedy dokładnie to nastąpi, może za pięć, może za dziesięć lat. Ale raczej nie później.

Głównym bogactwem Dalmoru - niegdyś naszej największej firmy połowowej - nie są już ryby, ale atrakcyjne tereny w centrum Gdyni. Ponad połowa obecnych przychodów tej firmy pochodzi z działalności lądowej. Gdyby nie zyski z dzierżawy ziemi, spółki dawno by już nie było.

Niebawem Dalmor obchodzić będzie 60-lecie istnienia. Firma powstała bowiem w Gdyni 29 stycznia 1946 roku. W PRL była największym polskim przedsiębiorstwem połowów dalekomorskich. W okresie największej

światłości Dalmor dysponował prawie 50 statkami i poławiał ryby w niemal każdym zakątku świata.

Kłopoty firmy zaczęły się już w latach osiemdziesiątych, ale prawdziwy kryzys przyszedł dziesięć lat później. Ograniczenia prawne połowów i wprowadzenie stref połowowych, przy biernej postawie kolejnych polskich rządów, zmusiły Dalmor do opuszczenia większości łowisk. Firma zaczęła generować straty.

1 maja 1992 roku przedsiębiorstwo zostało przekształcone w jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Przedsiębiorstwo Połowów, Przetwórstwa i Handlu Dalmor SA. Firma ta jest spółką-matką dla grupy kapitałowej, w skład której wchodzi jeszcze trzy inne spółki: Dalfish Limited (eksploatacja statków), Dalmor Fishing Limited (czarter statków i nabór załóg) i World Trade Center Gdynia (dzierżawa i wynajem nieruchomości). Cała grupa zatrudnia około pół tysiąca ludzi (w większości rybaków).

mieszkalny w Polsce. W gdyńskich wieżach znajdzie się miejsce dla ponad 270 komfortowych mieszkań, głównie apartamentów.

W „Sea Towers” będzie również kompleks rekreacyjno-rozrywkowy o powierzchni 1,3 tys. m kw., a w nim dwa baseny zadaszone szklaną kopułą, jacuzzi, sauny i solarium, salony pielęgnacji i odnowy biologicznej, a także strefa aktywnego wypoczynku z siłownią, salą do gry w squasha, salami do aerobiku i fitness oraz bar i ogród zimowy. Całość dopełniać ma taras widokowy na najwyższej kondygnacji wyższej z wież.

- Realizacja inwestycji już się rozpoczęła - mówi zastępca dyrektora do spraw marketingu Invest-Komfortu Hanna Baranowska. - Planujemy, że prace potrwać około trzech lat.

Dalmor nie poprzestaje jednak na tym. Firma prowadzi także rozmowy o budowie na swoim terenie hotelu i centrum rozrywki. W tej chwili działalność lądowa stanowi ponad połowę wpływów przedsiębiorstwa. Dzierżawa i wynajem to jednak nie jedyna jej forma. Firma świadczy też usługi przeładunkowe i statkowe w porcie rybackim, którego jest właścicie-

lem. Przedsiębiorstwo dysponuje też magazynami i dwiema chłodniami o pojemności 12 tys. ton.

Gotowi na wszystko

Szefowie Dalmoru przewidują, że 2005 rok spółka zakończy zyskiem w wysokości około 2,5 mln zł. Nie wiadomo jednak, jaki będzie dalszy los firmy. W kwietniu 2005 r. Ministerstwo Skarbu Państwa wstrzymało prywatyzację, która rozpoczęła się kilkanaście miesięcy wcześniej.

Dalmor miał być sprywatyzowany przez konsorcjum złożone z pracowniczo-menedżerskiej spółki Inwest-Dal, Invest-Komfortu oraz spółki giełdowej Wilbo. Proces prywatyzacji wstrzymano, gdy „Gazeta Wyborcza” ujawniła, że miało na niej skorzystać głównie kierownictwo fir-

my i działacze związkowi. Prawdziwość tych informacji sprawdza Najwyższa Izba Kontroli.

W ubiegłym roku MSP zakwestionowało też pierwszą wycenę przedsiębiorstwa sporządzoną przez gdyńską firmę Nexus i zarządziło kolejną. Nieoficjalnie mówiło się, że wartość Dalmoru wyceńniona przez Nexusa została zaniżona. Według niektórych mediów pomiędzy Nexusem a Dalmorem miały też istnieć powiązania finansowe, które mogły mieć wpływ na wysokość wyceny.

- Nie jestem przyspawany do stołka. Pracuję w tej firmie od dwudziestu lat - mówi Rychlicki. - Przejąłem Dalmor, kiedy był na skraju bankructwa, teraz przynosi zyski. Jestem przygotowany na wszystko.

Tomasz Falba

„Sea Towers” będzie się składał z dwóch wież różnej wysokości. Wyższa będzie miała 138 metrów wysokości. Dzięki temu będzie to najwyższy budynek mieszkalny w Polsce.

Rewolucja w głowie

W głoszonych hasłach budowy IV Rzeczypospolitej dominuje rewolucja moralna. Naprawa instytucji państwa i wyeliminowanie korupcji - a wszystko dzięki nowym ludziom, których zwycięski obóz wprowadzi wszędzie tam gdzie może (a może wszędzie). Kto ma pamiętać, pamiętać musi, że lat temu zaledwie parę, twórcy obecnego sukcesu przypisywano autorstwo hasła Teraz K... My (hasła, któremu trudno przypisać jakiegokolwiek inną, poza czystą żądzą władzy, motywację).

Hasła formułowane przez obecną władzę wskazują, że ich autorzy nie uwzględniają tego, iż oprócz władzy państwowej jest także społeczeństwo obywatelskie, z jego organizacjami pozarządowymi, aktywnością ludzi. Kilkanaście lat transformacji nie wytworzyło jednak w Polsce społeczeństwa obywatelskiego na miarę współczesnych wyzwań. Wciąż utrzymuje się podział na „my” i „oni”, a frekwencja we wszystkich możliwych wyborach systematycznie spada.

Nie negując potrzeby naprawy państwa sędzę, że rewolucji moralnej nie da się zadekretować. To proces zachodzący w świadomości ludzi. Instytucje można usprawniać, ale zawsze jest lepiej, gdy ma to charakter ewolucyjny niż rewolucyjny. Jak Polacy postrzegają demokrację? Odpowiedzi może udzielić wynik badań CBOS, które od początku lat 90. prowadziło pomiar stosunku Polaków do demokracji. W poglądach na temat treści pojęcia „demokracja” na przestrzeni lat 2001 – 2005 zaszły zmiany.

W odpowiedzi na pytanie: czy demokracja to przede wszystkim wolność, czy bałagan i chaos, opinia społeczna w Polsce kształtowała się następująco: demokracja to przede wszystkim wolność – w 1995 roku – 72%, w 1996 roku – 67%, w 1997 – 63%, w 2005- 60%, demokracja to przede wszystkim bałagan i chaos – w 1995 – 19%, w 1996 – 24%, 1997 – 23%, w 2005 – 31%.

W przedziale lat 1995-2005 nastąpił więc spadek o 12 punktów procentowych

postrzegania demokracji jako przede wszystkim wolności i taki sam wzrost ilości ludzi postrzegających demokrację przede wszystkim jako bałagan i chaos.

W tych samych latach mierzono poziom akceptacji dla następujących opinii:

- demokracja to najlepszy sposób rządzenia
- silny człowiek u władzy może okazać się lepszy niż rządy demokratyczne

Akceptacja dla pierwszego z tych poglądów zmieniała się tak: w 1995 r. – 53%, 1996 – 50%, 1997 - 52% i w 2005 – 45%. Akceptacja dla drugiego poglądu wyglądała tak: w 1995 – 31%, 1996 – 30%, 1997 – 31%, i w 2005 – 40%

W ciągu 10 lat nastąpił spadek akceptacji dla rządów demokratycznych o 8 pkt. proc. i wzrost o 9 pkt. proc. akceptacji dla rządów niedemokratycznych. I nie chodzi tu o wielkości, ważny jest kierunek zmian. Te liczby wskazują na niebezpieczeństwo powstania w Polsce rządów autorytarnych. Ich nastanie może przekreślić całkowicie wizję budowy społeczeństwa obywatelskiego.

Zbigniew Szczypiński

The advertisement features a screenshot of the PortalMorski.pl website interface on the left, showing various news articles and navigation menus. To the right, a large graphic displays '100%' in orange and white, followed by the text '% polskiej gospodarki morskiej' in white. Below this, a blue circular logo with a white ship silhouette is shown. At the bottom left, a hand icon points to the text '300 000 odsłon miesięcznie'. The main text 'PortalMorski.pl' is written in large white letters at the bottom right.



Sołdek zacumowany jest przy nabrzeżu koło Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Przyjaciiele Sołdka

Reaktywowało się Towarzystwo Przyjaciół Statku-Muzeum *Sołdek*. Jego członkowie chcą, by zabytek stał się jednym z żelaznych punktów programu zwiedzania Gdańska.

- *Sołdek* jest bardzo ważną historycznie jednostką: prawdziwy statek, zbudowany do przewożenia ładunków, wyposażony w maszyny... Z tego, co zauważyliśmy, wciąż ekscytuje zwiedzających.

Tacy Brytyjczycy całymi godzinami gotowi są przebywać w maszynowni i oglądać jej poszczególne elementy - mówi Jerzy Litwin, dyrektor Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. - Zachowa-

nych do dzisiaj statków towarowych, parowych, jest na świecie bardzo niewiele. Młodzież odwiedzająca nasze muzeum, pierwsze kroki kieruje właśnie na *Soldka*. Mamy większą jednostkową frekwencję właśnie na nim niż w kompleksie spichlerzy, gdzie przecież znajduje się bardziej nowoczesna ekspozycja.

Towarzystwo Przyjaciół *Soldka* utworzone zostało w 1981 roku, po przejściu przez Centralne Muzeum Morskie wycofanego ze służby statku. Wspomagało muzeum w zabezpieczeniu jednostki i przekształceniu go w obiekt muzealny. Po zorganizowaniu w ładowniach *Soldka* ekspozycji i otwarciu go dla zwiedzających Towarzystwo zawiesiło działalność, uznając, że spełniło swoje zadanie.

W listopadzie 2005 roku, po 24 latach w CMM odbyło się spotkanie reaktywacyjne, w którym uczestniczyło 37 osób zainteresowanych przyszłością statku, chcących zaangażować się w pracę nad zachowaniem go w dobrym stanie przez następne kilkadziesiąt lat. Wśród nich był prof. Jerzy Doerffer, który kierował budową *Soldka* w Stoczni Gdańskiej, a 32 lata później został współzałożycielem i prezesem pierwszego Towarzystwa.

Nowym przewodniczącym TP *Soldka* wybrano prof. Bolesława Mazurkiewicza, na wiceprzewodniczących Witolda Kuszewskiego i Józefa Tymułę. Honorowym przewodniczącym został profesor Jerzy Doerffer.

- Powodem reaktywacji Towarzystwa jest włączenie szerokiego grona osób we współodpowiedzialność za ten statek - mówi prof. Mazurkiewicz. - Należy docenić fakt, że nasi stoczniowcy byli w stanie w tym czasie, tymi środkami, wybudować statek, który dobrze służył przez cały okres przewidywanej eksploatacji.

Jak mówi profesor Mazurkiewicz, *Sołdek* to - jeden z niewielu - „żywy” przykład powojennej techniki. - Nie cierpimy na wielki nadmiar takiego rodzaju zabytków. Mamy cały okaz, cały, kompletny statek. Zwiedza go nie tylko młodzież, ale także ludzie starsi, w których budzi wspomnienia.

- Chcemy lepiej wykorzystać *Soldka*, jego przeszłość i znaczenie dla polskiego przemysłu stoczniowego. Potrzeba więcej osób, żeby go dobrze chronić - z jednej strony, i promować - z drugiej - mówi dyrektor Litwin.

Zadania Towarzystwa Przyjaciół *Soldka* to m.in.: poszukiwanie świadków i świadectw historii jego budowy oraz służby morskiej, tworzenie historii polskiego

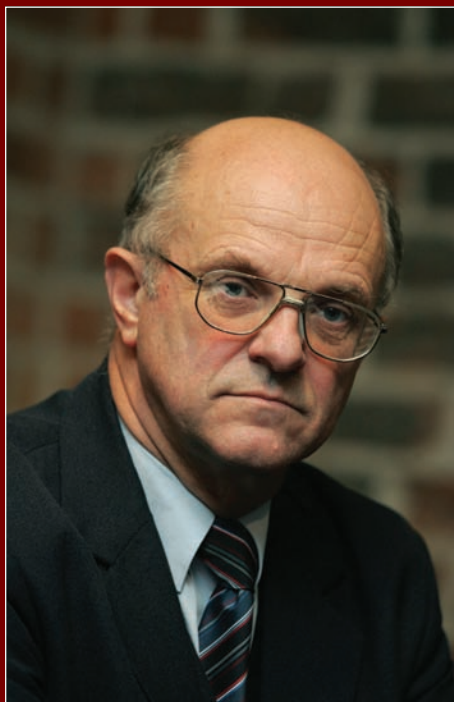
Historia

Solodka

Był to pierwszy statek pełnomorski oddany do eksploatacji w powojennej historii polskiego przemysłu stoczniowego. Zaprojektował go zespół konstruktorów pod kierunkiem mgr. inż. Henryka Giełdzika. Zbudowany został w utworzonej 19 października 1947 roku Stoczni Gdańskiej. Stępkę pod prototypowy rudowęglowiec typu B-30 położono 3 kwietnia 1948 roku na pochylni A 2. Pierwszy nit w elementy konstrukcyjne wbił ówczesny minister żegluga - Adam Rapacki. Do budowy rudowęglowca zużyto około 300 tys. nitów, ich ciężar wyniósł około 6 procent całego kadłuba. Statek zwodowano 6 listopada 1948 roku. Zgodnie z wcześniejszymi decyzjami, jednostka miała nosić nazwisko przodującego stoczniowca. Rywalizację wygrał Stanisław Soldek - traser, który zasłużył się podczas budowy racjonalizatorskimi pomysłami. W dziewiczy rejs *Soldek* popłynął do Szczecina. Służył biało-czerwonej banderze przez 31 lat i 65 dni. Odbił w tym czasie 1476 podróży, przewożąc ponad 3,5 miliona ton węgla i rudy, zawinął do ponad 60 portów. Napędzała go maszyna parowa o mocy 1300 koni mechanicznych. Jego załoga liczyła 29 osób.

Do końca eksploatacji jego armatorem była Polska Żegluga Morska. Statek pływał do 30 grudnia 1980 roku, kiedy to w Szczecinie opuszczono na nim banderę. 13 kwietnia 1981 roku został przyholowany do Gdańska i przekazany Centralnemu Muzeum Morskiemu. Od lipca 1985 roku działa jako statek-muzeum. *Soldek* ma 87 metrów długości i nośność 2610 t.

W 2003 roku wybuchł spór o to, czy statek powinien zacumować przy nabrzeżu w Szczecinie (PŻM była wciąż jego nominalnym armatorem). Ostatecznie jednak pozostał w Gdańsku. Co roku zwiedza go około 40 tysięcy turystów.



Solodka odwiedza więcej turystów niż spichlerze, gdzie przecież znajduje się bardziej nowoczesna ekspozycja - mówi dyrektor CMM w Gdańsku Jerzy Litwin.

budownictwa okrętowego, podtrzymywanie polskich tradycji morskich. A przede wszystkim: zachowanie dla przyszłych

pokoleń statku-muzeum, sprawowanie pieczy nad jego stanem technicznym, konserwacją i remontami oraz jak najszerza jego popularyzacja.

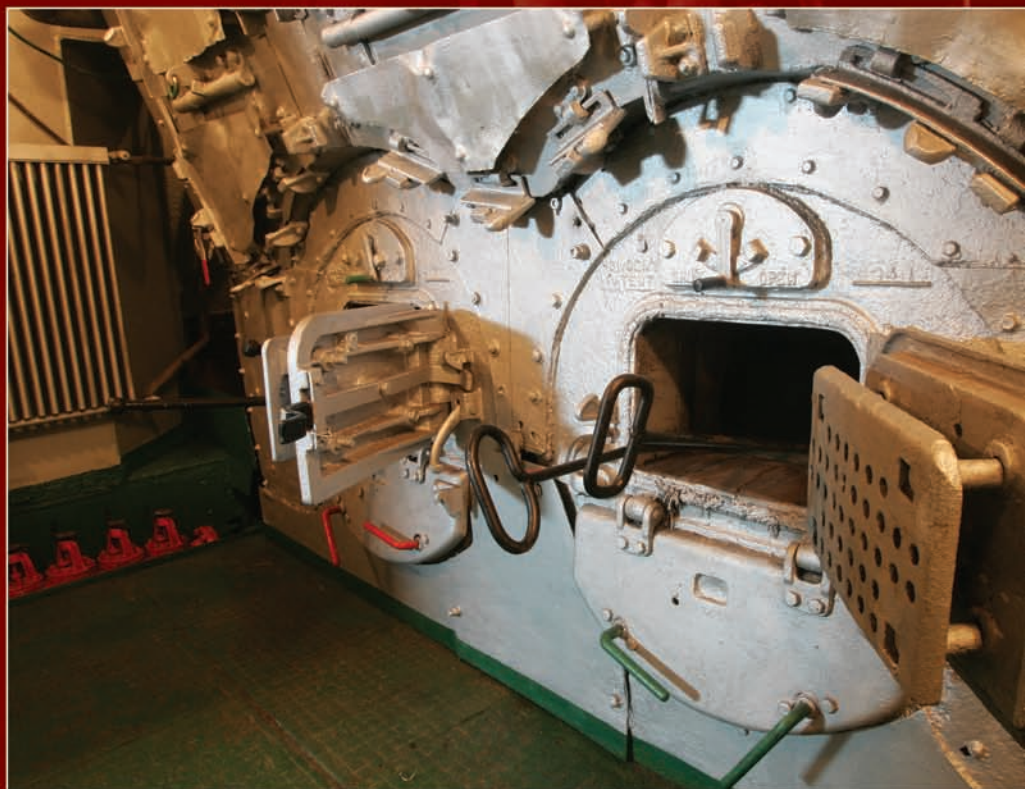
- Musimy razem współdziałać, żeby statek promować, organizować na nim ciekawsze wystawy, by ludzie chcieli bywać w naszym muzeum. Żeby nie przychodzili tylko raz, a wracali chcąc zobaczyć, co tam się nowego dzieje - tłumaczy dyrektor CMM.

Może więc, żeby zwiększyć liczbę zwiedzających, zacumować *Solodka* przy Długim Pobrzeżu? Dyrektor Litwin twierdzi, że nie jest to najlepszy pomysł.

- To, że *Soldek* stoi przy Muzeum spowodowane jest względami praktycznymi: to jest nasze nabrzeże, tutaj mamy swoją ochronę; przepłynięcie promem na Wyspę Spichrzów też jest pewną atrakcją. Zresztą, przed wojną w tym miejscu często cumowały statki - wyjaśnia.

Jednak za kilka lat *Soldek* może zmienić miejsce cumowania. Mówi się o powstaniu muzeum przemysłu stoczniowego (prawdopodobnie na terenie Stoczni Gdańskiej), gdzie byłby on jednym z eksponatów.

Czesław Romanowski
Zdjęcia: Łukasz Głowala:



Tacy Brytyjczycy na przykład całymi godzinami przebywają w maszynowni i oglądają jej poszczególne elementy...



- Statek zwiedza nie tylko młodzież, ale także ludzie starsi, w których budzi wspomnienia - wyjaśnia nowy przewodniczący TP *Sołdka* prof. Bolesław Mazurkiewicz.

Stanisław Sołdek...

...urodził się w 1916 roku na kielecczyźnie. Po wojnie razem z żoną przeniósł się do Gdańska. Zatrudnił się w Stoczni im. Lenina. Trasernia, w której pracował, przekraczała miesięczną normę średnio o sto procent. Podczas budowy pierwszego z pięciu rudowęglowców mistrz Stanisław Sołdek wygrał współzawodnictwo pracy. W nagrodę pierwszy powojenny statek pełnomorski otrzymał jego imię. Matką chrzestną statku była żona Stanisława - Helena.

W 1948 roku, już po wodowaniu statku, Sołdek zgodził się zapisać do partii - pod warunkiem, że będzie mógł się dalej uczyć. Obietnicy dotrzymano. Traser został oddelegowany na kurs maturalny, następnie na studia. W 1956 roku otrzymał tytuł magistra inżyniera Wydziału Budowy Okrętów na Politechnice Gdańskiej. Miał kłopoty, kiedy jego syn przystąpił do Pierwszej Komunii Świętej.

Dwa lata później Sołdek opuścił stocznice. Najpierw pracował w Polskim Rejestrze Statków, potem był dyrektorem gdańskiej stoczni Wisła. Po czterech latach miał pierwszy zawał. Nie zgodził się wyjechać na rekonwalescencję, bo nie chciał zostawić zakładu bez opieki. Zmarł trzy lata później, w 1970 r., powodem był drugi zawał serca. Władze nie pozwoliły go pochować w trumnie z krzyżem.



Więcej zdjęć *Sołdka*
- zobacz na naszej płycie CD!



Morze na parkiecie...

W powszechnym przekonaniu na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych nie ma spółek gospodarki morskiej. Mówi się co najwyżej o firmach współpracujących lub zaopatrujących porty i stocznie. Gdy jednak dokładnie przeanalizować działalność poszczególnych przedsiębiorstw okaże się, że niektóre z nich prowadzą działalność stoczniową i portową.

Spółki notowane na GPW, które w sposób najbardziej oczywisty i bezpośredni powiązane są z gospodarką morską, to Graal i Wilbo, zajmujące się przetwórstwem rybnym. Analiza osiągniętych w tym roku przez nie wyników dowodzi, że wbrew temu, co słyszy się czasami od polityków, kłopotów branży morskiej nie należy tłumaczyć ogólnogospodarczą tendencją. Obydwie firmy pochodzą z Kaszub – Graal z Wejherowa, Wilbo z Władysławowa, obydwie prowadzą identyczną działalność, a pomimo to pierwsza z nich przynosi zyski i jej cena osiąga kolejne rekordy, a druga generuje straty, jej notowania ciągle spadają. To doskonały przykład, jak wiele zależy od sposobu zarządzania.



Przetwórstwo rybne

Zarówno Graal S.A. jak i Wilbo oferują klientom ten sam asortyment - konserwy rybne i mięsne, owoce morza, kawioiry, ryby mrożone oraz wędzone, a także sałatki rybne i warzywne. Działalnością charakterystyczną dla Graala jest import owoców w puszkach i sprowadzanie z Kanady syropu klonowego oraz masła z orzeszków ziemnych. Wilbo natomiast wyróżnia się siecią barów rybnych funkcjonujących pod nazwą Pesca Bar.

Obie firmy eksportują - Graal do Czech, Węgier, Słowacji, Rumunii, Jamajki i Stanów Zjednoczonych, a Wilbo na rynki Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych.

Pomimo tylu podobieństw, Graal po trzech kwartałach zarobił na czysto ponad 100 proc. więcej niż przed rokiem, a Wilbo już od pół roku nie wygenerował zysku. Producent i dystrybutor konserw rybnych z Wejherowa zyskał w tym czasie 6,2 mln zł i brakowało mu 1,2 mln zł, by wykonać całoroczną prognozę. Oznacza to, że jeżeli wyniki ostatniego kwartału będą zbliżone do uzyskiwanych w trzech poprzednich, to zapowiedzi zostaną zrealizowane z nawiązką. Wilbo natomiast w trzecim kwartale odnotował stratę operacyjną na poziomie 2,6 mln zł, a stratę netto 2,5 mln zł.

Powodów tak diametralnie odmiennych wyników należy upatrywać we wspomnianej sieci Barów Pesca. Zostały one utworzone na początku 2004 roku i do tej pory są nierentowne. Ponieważ zarząd spółki na razie oficjalnie nie zaprezentował nowej strategii, jedynie z nieoficjalnych informacji wiadomo, że przedsiębiorstwo planuje zredukować koszty stałe, ma skoncentrować się na działalności podstawowej, oraz pozbyć się Pesca Barów.

Przemysł hutniczy

W sposób oczywisty z branżą stoczniową kojarzony jest także przemysł hutniczy – stal jest podstawowym surowcem, z którego powstają statki. Na warszawskiej giełdzie notowane są co najmniej dwie spółki tej branży produkujące na rzecz okrętownictwa – Alchemia, właściciel Huty Batory i Impexmetal, właściciel Aluminium Konin.

Analizując wykres przedstawiający notowania ceny akcji Alchemii można uznać, że firma ta zasługuje na swoją magiczną nazwę. W niecałe pół roku podrożały one z 20 zł do 140 zł. Cud ten wynika z faktu, że Alchemia to dawniej Garbarnia Brzeg, spółka którą interesowali się głównie spekulanci giełdowi. Wszystko się zmieniło, gdy kontrolę nad nią przejął znany polski inwestor giełdowy Roman Karkosik. Odsprzedał on Alchemii 100 proc. udziałów Huty Batory Sp. z o.o., która zajmuje się produkcją rur bez szwów oraz stali stopowych we wlewkach. To trzeci zakład tego typu w Europie pod względem zdolności produkcyjnych. Wokół tego przedsiębiorstwa będzie zbudowana grupa, w skład której ma wejść jeszcze kilka firm metalurgicznych. Dla stoczni Huta Batory jest o tyle istotna, że produkuje m.in. stale i rury okrętowe bez szwu.

Także druga z wymienionych spółek branży stalowej produkujących na rzecz stoczni – Impexmetal – należy do Romana

Karkosika. Także jej akcje w ostatnich miesiącach gwałtownie drożeją na skutek fuzji, której ma zostać poddana ta firma z Boryszewem – najbardziej znanym przedsiębiorstwem Karkosika. Dotychczas to Impexmetal S.A. był podmiotem podporządkowującym sobie kolejne spółki. Zbudował w ten sposób grupę kapitałową, w skład której wchodzi około 70 firm, krajowych i zagranicznych, operujących przede wszystkim w sektorze metali nieżelaznych. Jest wśród nich Aluminium Konin, jedyny w Polsce producent aluminium, a także producent blach dla okrętownictwa charakteryzujących się bardzo wysoką odpornością na korozję zwłaszcza w warunkach wody morskiej. Posiadają one certyfikaty Polskiego Rejestru Statków, Det Norske Veritas, Bureau Veritas, Ü-Zeichen, atest składu chemicznego i własności mechanicznych.

Wśród hut produkujących m.in. na potrzeby przemysłu stoczniowego jest także taka, która produkuje nie stal, a szkło - Krosńskie Huty Szkła Krosno. Jednym z jej produktów jest mata szklana EM 1002. Laminaty wytwarzane z udziałem tej maty charakteryzują się dobrymi własnościami mechanicznymi i bardzo dobrą odpornością na warunki atmosferyczne w długim czasie. Stosuje się ją do produkcji wyrobów o dość skomplikowanych kształtach, np. łodzi, kajaków, kutrów, jachtów, wyposażenia wnętrza statków itp. Uzyskała ona certyfikaty: Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping i Polskiego Rejestru Statków.

Huta szkła w przeciwieństwie do huty stali nie cieszy się uznaniem giełdowych graczy. Spowodowane to jest niewykonaniem planów finansowych przewidzianych na ten rok. W wakacje zarząd Krosna został zmuszony do obniżenia szacunków zysku z 22 mln zł do 12-14 mln zł i bardzo możliwe, że nawet tego nie zrealizuje. Kłopoty Krosna związane są z umocnieniem się złotówki. Spółka połowę sprzedaży rozlicza w dolarach, 25-30 proc. w euro, 5 proc. w funtach i resztę w złotych. Zarząd firmy zapowiada jednak, że przyszły rok będzie lepszy.

- Przeprowadziliśmy restrukturyzację firmy i zoptymalizowaliśmy zatrudnienie. Korzyści będą widoczne w 2006 r. - mówi Jan Kurkus, prezes Krosna.

Chemia ma porty

Branżą, która obala teorię, że na warszawskiej giełdzie nie ma właściwej gospodarki morskiej jest chemia. Grupa Lotos posiada 69 proc. akcji PPIEZRIg Petrobaltic S.A., który wydobywa około 300 tys. ton ropy rocznie na obszarze Morza Bałtyckiego. Obecność tej spółki w grupie ma istotny wpływ na notowania koncernu, które stale rosną – z 30 zł w połowie 2005r. do 45 zł pod koniec grudnia 2005r. Dzięki obecności Petrobalticu w strukturze Grupy Lotos mogła ona dokonać zmian w statucie i wpisać do niego jeszcze jedną działalność - prowadzenie przez spółkę handlu ropą naftową.

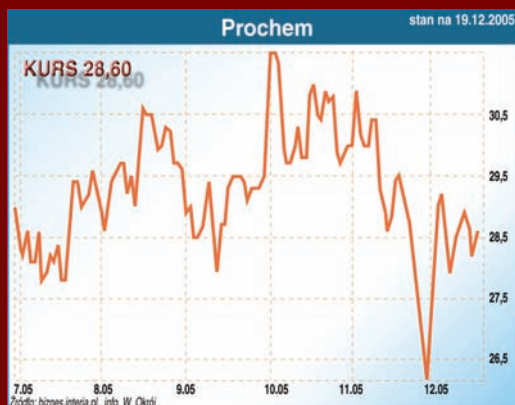
- Na Bałtyku wiele nie da się już zdziałać, więc rozwój wydobycia należy łączyć z wyjściem spółki za granicę – stwierdza Paweł Olechnowicz, prezes Lotosu.

Żadnych konkretów w tej sprawie na razie jednak nie ma.

Lotos posiada także 25,64 proc. udziałów w Przedsiębiorstwie Przeładunku Paliw Płynnych Naftoport Sp. z o.o., które jest obecne na giełdzie nie tylko poprzez gdańską rafinerię, ale także poprzez drugiego swojego właściciela – PKN Orlen. Największy polski producent paliw nie ma wprawdzie tak dobrych notowań jak Lotos, ale także na nim zarabiali w drugiej połowie 2005 gracze giełdowi. Udział Naftoportu w zwiększaniu warto-



ści obu spółek jest niewątpliwy. Spółka stanowi istotny element logistyki dostaw ropy naftowej dla polskich i niemieckich rafinerii oraz eksportu ropy z kierunku rosyjskiego. Dwa stanowiska przeładunkowe należące do Naftoportu i zlokalizowane w gdańskim porcie mają potencjał przeładunkowy na poziomie 23 mln ton ropy naftowej i produktów ropopochodnych rocz-



nie. Są one technologicznie połączone z trzecim stanowiskiem o potencjale przeładunkowym 10 mln ton oraz z manipulacyjną bazą zbiornikową PERN Przyjaźń SA i Grupą Lotos S.A. Planowana też jest dalsza rozbudowa instalacji.

– Planujemy wybudowanie na bazie Naftoportu centrum logistyki naftowej – informuje Cezary Lewandowski, dyrektor ds.

prognoz i rozwoju PERN. - Koszt tej inwestycji może wynieść nawet 100 mln zł. Projekt powinien zostać zrealizowany w ciągu pięciu lat.

Plany zakładają budowę terminali umożliwiających przeładunek paliw z cystern kolejowych.

- To jednak nie wszystko - dodaje Cezary Lewandowski. - Potrzebne są także krótkie odcinki rurociągów, które umożliwią przetransportowanie paliw do już istniejących terminali Naftoportu, gdzie będzie odbywał się ich załadunek na tankowce.

Kolejną chemiczną spółką silnie związaną z morzem są Zakłady Chemiczne Police, które posiadają własny port, który pod względem przeładunków sięgających 2,6 mln ton rocznie zajmuje czwartą pozycję w Polsce. Cały zespół portowy składa się z trzech elementów: Portu Morskiego, Barkowego i Mijanki. Port jest wykorzystywany prawie w 100 proc. na potrzeby zakładów jako terminal przeładunkowy towarów masowych. Sytuacja portu i zakładów chemicznych jest zbliżona i znajduje odzwierciedlenie w kursie akcji Polic, który w drugiej połowie 2005 potaniał o 1 zł z 9,5 do 8,5 zł. Zarówno zakład, jak i port potrzebują inwestora, żeby dalej się rozwijać.

- Najbardziej pożądanym jest jak najszybsze wyjście Skarbu Państwa i sprzedaż znaczącego pakietu akcji inwestorowi branżowemu – mówi Michał Janik z BDM PKO BP. - Polskie spółki chemiczne to mikrusy na tle światowej branży i bez wsparcia inwestora w dłuższej perspektywie nie mają szans na samodzielną egzystencję.

Andrzej Mikosz, jeszcze jako minister skarbu (niedawno złożył dymisję) zapowiadał, że w pierwszej połowie 2006 r. dojdzie do kolejnej oferty publicznej Zakładów Chemicznych Police. Na razie nie określono czy będzie to oferta skierowana do inwestorów branżowych czy finansowych.

Budownictwo także stoczniowe

Podobnie jak firmy chemiczne reprezentują na giełdzie sektor portowy, tak niektóre firmy budowlane po zapoznaniu się z ich realizacjami okazują się prowadzić działalność stoczniową. Najwięcej doświadczeń w tym zakresie ma Energomontaż-Północ - grupa kapitałowa spółek prowadzących modernizacje w energetyce, przemyśle chemicznym i petrochemicznym, przemyśle nafty i gazu, ochronie środowiska oraz budownictwie przemysłowym i komunalnym. Wśród zrealizowanych inwestycji spółka wymienia m.in. 8 pokładów stalowych dla dwóch platform wydobywczych dla Pola Nini & Cecilie z Dani, zespół ramp rufowych dla US Navy Yard z USA, ponton dla farmy rybnej w Norwegii, sekcję kadłubową dla Stoczni Gdynia, dwutorową windę do pionowego przemieszczania wagonów wewnątrz promu dla hiszpańskiej stoczni Astilleros Espanoles i dostawę dźwigów kontenerowych dla firmy Arhus z Danii.

Działalność stoczniową prowadzi także Mostostal Płock. Stało się to dzięki przejęciu 50 proc. majątku Płockiej Stoczni Rzeczej w 1998 r. i utworzeniu wraz z Centromorem SA spółki Centromost. Mostostal poszerzył dzięki temu swoją ofertę o stalowe jednostki pływające. Stocznia produkuje wyroby ze stali okrętowych, stali nierdzewnej i aluminium. W swojej ofercie ma budowę statków śródlądowych wszystkich typów, jednostek rzeczno-morskich i klasowych, remonty, odbudowy, przebudowy, produkcję wyposażenia okrętowego, konstrukcje hydrotechniczne, pokrywy lukowe z wyposażeniem, wielkogabarytowe konstrukcje stalowe i inne usługi techniczne: obróbka skrawaniem, ciesielstwo, prace antykorozyjne.

Obydwie spółki budowlane to inwestycje dla graczy o wyjątkowo silnych nerwach - ich notowania wykazują dużą zmienność, potrafią w ciągu kilku dni wzrosnąć lub spaść o kilkadziesiąt procent. Impulsem do takich zmian są najczęściej informacje o nowych interesujących kontraktach lub zmianach prognoz finansowych na dany rok - np. redukcji planowanego zysku.

Morskie usługi

Ostatnią grupę spółek notowanych na giełdzie i powiązanych z gospodarką morską stanowią te, które świadczą różnego rodzaju usługi na rzecz stoczni, portów, rybaków czy Marynarki Wojennej.

W projektowaniu instalacji na platformach wiertniczych wyspecjalizował się Prochem – inżynierska grupa kapitałowa z Warszawy. Wykonała ona m.in. projekty instalacji do wydobywania ropy naftowej z dna morza na pływającej platformie wydobywczej dla norweskiego Vetco Aibel AS (VA) oraz instalacji na platformie wydobywczej Trolla dla ABB Offshore System AS – poprzedniczki VA.

Kolejne dwie firmy współpracujące z instytucjami reprezentującymi gospodarkę morską działają na rynku IT. Są to Softbank i Talex. Ofertę Softbanku wypełniają rozwiązania umożliwiające budowanie relacji z klientami klasy CRM oraz systemy do zarządzania zasobami przedsiębiorstwa typu ERP. Firma proponuje rozwiązania typu *business intelligence*, umożliwiające prowadzenie złożonych działań analitycznych na potrzeby podejmowania decyzji. Kolejny obszar dedykowany przemysłowi morskemu dotyczy zarządzania infrastrukturą. Wśród klientów tej firmy jest m.in. należąca do Grupy Remontowa - Stocznia Północna S.A. w Gdańsku. Talex natomiast okazał się najodpowiedniejszym partnerem dla Zespołu Informatyki Marynarki Wojennej w Gdyni. Spółka dostarczyła MW oprogramowanie o łącznej wartości netto 440 tysięcy złotych. Nie była to jednorazowa przyгода Talexu z branżą morską, ponieważ podpisała ona także kontrakt z Zarządem Portu Gdańsk S.A.

Najdłuższą historią współpracy z branżą morską może się na GPW pochwalić Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta. Przez wiele lat specjalizowało się w ubezpieczeniach morskich. Znajduje to odbicie w ofercie tej firmy. Oferuje ona m.in. ubezpieczenia: CASCO jednostek pływających, odpowiedzialności cywilnej armatorów jednostek pływających, budowy jednostek pływających, odpowiedzialności stoczni z tytułu remontów jednostek, platform wiertniczych, rzeczy osobistych załóg statków morskich, aparatury i sprzętu eksploatowanego w morzu lub w porcie, rybackie, żegluga śródlądowej i jachtów.

W tej grupie firm największe zyski w mijającym półroczu przynosiły inwestorom obie spółki nowych technologii. Akcje Prochemu i Warty zmieniały swoją wartość w tym okresie, ale w sumie ktoś, kto kupił te walory w połowie roku, pod koniec roku mógł stwierdzić, że na inwestycji tej ani nie zarobił, ani nie stracił.

Przegląd wyników spółek giełdowych powiązanych z branżą morską daje powody do optymizmu. Poza kilkoma wyjątkami, większość z nich osiąga dobre wyniki i przynosi zysk graczom giełdowym. Spółki te, nie korzystając z żadnej pomocy państwa, potrafią skutecznie konkurować zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym. Podważa to pojawiające się twierdzenia, że gospodarka morska jest w Polsce dziedziną schyłkową i należy ją ograniczać np. na rzecz turystyki. Jest to też dowód, że prywatyzacja może być dla stoczni i portów dobrym

sposobem na przezwycięzenie problemów z jakimi od kilku lat, pomimo dobrej koniunktury na rynku światowym, borykają się stocznie i ich pracownicy.

Maciej Goniszewski



Słabnące euro, mocniejszy dolar i yuan

Każdy, kto wątpi w globalizację światowej gospodarki, powinien przyjrzeć się kursowi złotego w stosunku do kilku walut państw pochodzących z różnych części świata. Wykresy wartości dolara, euro, yuana czy yena w złotówkach niby są różne, ale tak naprawdę powielają ten sam schemat. Wszędzie nasza waluta umacniała się w lutym i w wakacje, a słabła w marcu, wrześniu i październiku.

Rok 2005 za dobry mogą uznać zarówno eksporterzy, którzy osiągają lepsze wyniki finansowe, gdy złotówka się osłabia, jak i importerzy, którzy wolą umacniającą się złotówkę. Jest to możliwe dzięki względnej stabilności naszej waluty w tym okresie i w miarę równomiernemu rozłożeniu okresów spadków i wzrostów.

Spokojny rok 2005

W 2005 r. różnica pomiędzy najniższą, a najwyższą ceną euro była taka sama jak w roku 2000 i wynosiła 60 gr. Tylko w roku 2001 różnica była mniejsza – 50 gr – podczas gdy w 2002 i 2003 wynosiła 70 gr, a w 2004 r. 80 gr. Mniejsze niż w poprzednich latach wahania kursu euro mogą być efektem coraz większego zharmonizowania polskiej gospodarki z europejską. Jest to zjawisko bez wątpienia korzystne dla wszystkich podmiotów, które wystawione są na ryzyko walutowe, ale jak to zwykle w gospodarce, są też tacy, którzy na tym tracą. Mniej zarabiają inwestorzy rynku walutowego.

Podobnie jak euro zachowywały się inne waluty, które mogą mieć wpływ na wyniki finansowe polskich przedsiębiorstw gospodarki morskiej – dolar, funt brytyjski, korona norweska, koreański won, chiński yuan i japoński yen. Na przykładzie tych wykresów widać, jak bardzo globalny stał się rynek walutowy. Wystarczy spojrzeć na okolice naszego długiego majowego weekendu. Na całym świecie inwestorzy przed 1 majem pozbywali się złotówek,

znacząco osłabiając naszą walutę i wracali do niej, gdy nasze rynki zaczynały znowu pracować. Podobieństwo wykresów nie oznacza jednak, że w stosunku do wszystkich walut złotówka umocniła się tak jak do euro. Stało się tak tylko w przypadku korony norweskiej i yena. Dolar wyraźnie podrożał – o 10 gr. Droższe stały się także wony i yuany. W skali roku jedynie funt nie zmienił wartości w stosunku do złotówki.

Polskie prognozy

Najbliższe miesiące będą prawdopodobnie bardziej korzystne dla importerów. Wskazują na to dwie przesłanki. Pierwsza jest zagraniczna. Pojawiły się sygnały o tym, że cykl podwyżek stóp w Stanach Zjednoczonych może pomału dobiegać do końca. W efekcie wzrósł globalny apetyt graczy na ryzyko i powrócili oni do szukania zyskowych miejsc do inwestycji na tzw. emerging markets. Na wartości ponownie zaczęły zyskiwać zarówno węgierski forint, jak i polski złoty. Druga przesłanka – krajowa – wiąże się z dobrymi danymi gospodarczymi i oczekiwaniami co do utrzymania wysokiego poziomu stóp procentowych – szanse na cięcia przez RPP wyraźnie ostatnio spadły.

- Niektórzy chwalać rząd za deklaracje co do utrzymania wydatków w ryzach i woli utrzymania 30 mld zł kotwicy budżetowej w przyszłym roku – mówi Marek Rogalski, główny analityk walutowy Palladia Capital Markets Sp. z o.o. - Pesymiści mogą jednak zauważyć, że czynniki te będą korzystne dla złotego tylko w krótkim terminie. Dodając do tego fakt, że do kwietnia 2006 r., kiedy to rozpoczną się prace nad budżetem na kolejny rok, nowy rząd będzie unikał podejmowania kontrowersyjnych decyzji, które mogłyby mieć znaczące skutki dla budżetu, wydaje się, że do marca-kwietnia 2006 roku złoty może zyskiwać na wartości. Do wyraźnego osłabienia naszej waluty, takiego jak oczekiwano w listopadzie 2005r., będzie mogło dojść dopiero w II połowie 2006 r.

Różne oblicza wzrostu popytu

Na świecie można się spodziewać kontynuacji trendów z 2005 roku, a więc umacniania się dolara



w stosunku do euro i yena oraz umacniania się yuana w stosunku do dolara, euro i yena. Trendy te są generalnie korzystne dla polskich przedsiębiorców. Umocnienie się dolara i yuana sprawia, że eksport z tych krajów do Europy będzie mniej opłacalny i mniej konkurencyjny w stosunku do rodzimych producentów. Z drugiej strony eksport do tych krajów naszych produktów będzie bardziej opłacalny.

Wzrost opłacalności eksportu do Chin może pobudzić popyt wewnętrzny w tym kraju. W tej chwili jest on znikomy, a to nie sprzyja osiągnięciu rentowności przez inwestycje tak intensywnie prowadzone w Państwie Środka.

To, co w przypadku Chin jest zaletą, stanowi zagrożenie w przypadku USA. Tam popytu wewnętrznego nie trzeba pobudzać. Wręcz przeciwnie, przydałoby się skłonić Amerykanów do oszczędności, ponieważ ich zadłużenie w stosunku do reszty świata rośnie. W 2005 roku USA pożyczyły z zagranicy 800 mld USD, a w tym roku mogą potrzebować kolejnych 900 mld USD. To może doprowadzić do załamania się dolara i ogólnoswiatowego kryzysu walutowego. Jest to oczywiście scenariusz skrajnie pesymistyczny i warto pamiętać, że podobnych kryzysów spodziewano się w mijających latach i jak dotąd przewidywania te nie sprawdziły się.

Europejski słabeusz

Najsłabszymi globalnymi walutami są obecnie euro i yen, które w ciągu roku nie zmieniły w stosunku do siebie wartości, ale słabły w stosunku do dolara, yuana, a także walut państw europejskich pozostających poza strefą euro. Obie gospodarki są jednak w odmiennych sytuacjach. Japonia po dekadzie zastoju wykazuje oznaki ożywienia, co przejawia się m.in. we wzroście popytu wewnętrznego. Unia Europejska nie potrafi natomiast przełamać kryzysu politycznego, a co za tym idzie brak reform gospodarczych, które wydają się niezbędne, żeby osiągnąć znaczący wzrost spętany na razie nadmierną biurokracją i regulacją rynku.

W stosunku do euro umacniają się waluty Wielkiej Brytanii – dzięki mniej socjalnej polityce gospodarczej, Norwegii – dzięki wpływom ze sprzedaży ropy naftowej i gazu oraz Polski, która jako rynek wstępujący ma większe możliwości rozwoju. Jest to sytuacja niekorzystna dla polskich przedsiębiorców, którzy znaczną część zysków osiągają właśnie dzięki eksportowi do krajów strefy euro. Niebezpieczne dla Polski są też źródła słabości euro – niechęć członków unii walutowej do przeprowadzania reform gospodarczych, które ograniczałyby narodowe deficyty budżetowe. Najwięcej na sumieniu w tym zakresie mają Włochy. Mówi się nawet o porzuceniu przez ten kraj euro, a to mogłoby doprowadzić do rozpadu całej strefy i upadku euro. Taki scenariusz oznaczałby globalny kryzys walutowy, a to na razie wystarczający powód, żeby politycy zachowywali się racjonalnie.



Maciej Goniszewski

Morze...

Gdy w 1937 roku Amerykanin Malcolm McLean wpadł na pomysł przewożenia statkami towarów w kontenerach, nie przypuszczał chyba, że ten sposób transportu rozwinie się w tak imponującym tempie. Dziś 60 proc. globalnej wymiany towarowej, mierzonej wg wartości, przewożonych jest właśnie w kontenerach. Na całym świecie „naraz” jedzie lub płynie średnio 16 mln kontenerów.

Pierwsze statki kontenerowe, które pojawiły się w latach 50. dzięki przebudowom innych istniejących wtedy statków powstały, aby przewozić ładunki na linii USA - Puerto Rico. Pierwszy zbudowany od podstaw kontenerowiec zaprojektowano w latach 1956-57. Od tamtej pory jednak wiele się zmieniło. A już na pewno „ojcu” żeglugi kontenerowej nie śniło się to, co na rynku tej żeglugi stało się całkiem niedawno.

Boom na kontenerowce...

...który rozpoczął się już w roku 2003, rok później ostro wystrzelił w górę. Takiej hossy w przewozach morskich nie notowano od opartego na ropie boomu wczesnych lat 70. ub. wieku. Jego głównym „winowajcą” jest intensywnie rozwijająca się gospodarka Chin, która z jednej strony zasysa wiele surowców, z drugiej zaś eksportuje olbrzymią ilość towarów na rynek amerykański i europejski. Ta spe-



Balzac to jeden z kontenerowców francuskiego giganta CMA CGM, o pojemności 6447 teu, zbudowany w roku 2001. Pływa na trasie pomiędzy Europą Północną i Dalekim Wschodem. Rozwija 25, 8 węzła.

dycyjna gorączka jest także związana z siłą nabywczą Stanów Zjednoczonych i Europy. Również inne kraje, takie jak Indie, Tajlandia, Wietnam i Chile, są świadkami wysokich poziomów eksportu.

Wzrost wartości euro do dolara amerykańskiego i walut azjatyckich ma również konsekwencje dla popytu na kontenerowce. Sprawia bowiem, że produkty azjatyckie, zwłaszcza chińskie, są tańsze dla Europy. W latach 2004 i 2005 ilość eksportowanych produktów rosła gwałtownie na szlaku Daleki Wschód – Euro-

pa, na którym z uwagi na większe odległości występuje większe zapotrzebowanie na statki niż na szlaku Azja - Stany Zjednoczone.

Dużo pudeł, mało statków

Ten gwałtowny wzrost zaskoczył armatorów, operatorów żeglugi liniowej i operatorów portowych, którzy z trudem radzą sobie z takimi ilościami produktów. Statki z Azji są wypełnione po brzegi i wciąż nie ma ich dość, by zabrać wszyst-



OOCL Shenzhen, to pierwszy z serii 12 statków klasy SX, o pojemności 8063 TEU, należący do znanej firmy Orient Overseas Container Line (OOCL) z siedzibą w Hong Kongu.

kie skrzynie opuszczające ten kontynent. Dodatkowy problem stanowi przeładowanie terminali, zwłaszcza w Europie i Stanach Zjednoczonych, co było zwłaszcza w 2004 roku przyczyną opóźnień statków i zakłóceń w wypełnianiu precyzyjnie zaplanowanych obiegów tygodniowych.

W roku 2003 i 2004 okazało się, że jest za mało statków, aby przewieźć wszystkie te kontenery. W sytuacji niedoboru tonażu stocznie zostały zasypane zamówieniami na nowe statki, w górę poszły też stawki frachtowe i czarterowe. Część statków jeszcze w trakcie budowy w stoczniach było od razu „na pnium” sprzedawanych w długoterminowe czartery. Armatorzy zacierali ręce i... windowali stawki za wynajem.

Armatorzy zarabiają

Stawki czarterowe zwykle rosną i opadają w cyklach mniej więcej 6 letnich – reagując na zmiany trendu w gospodarce światowej oraz zmiany w relacjach popytu i podaży na rynku kontenerowców. Stawki te rosły od roku 2003 do rekordowych poziomów jeszcze w początkach roku 2005, co było spowodowane niedostatkami tonażu.

Od grudnia 2004 do stycznia 2005, statki 4000 teu wynajmowano za 40-45 000 USD dziennie na 12 miesięcy, podczas gdy statki 2500 teu oceniano na 35-37 000 USD. Szczytowy wynik jednostek 1700 teu to 27 000 USD dziennie na okres 4 lat, a dla statków 1000 teu negocjowano stawki na poziomie 18 000 USD za dzień na 6-12 miesięcy.

Niedostatek tonażu i duże zapotrzebowanie na handel regionalny i do-

wozowy spowodowały skok stawek również w przypadku mniejszych statków. Kontenerowce 800-850 teu osiągały nawet cenę 15 000 USD za czarter 12 miesięczny w porównaniu z 8000 USD na końcu roku 2003. Nowoczesne statki 500 teu osiągały na koniec roku 2004 cenę 9000 USD dziennie na 12 miesięcy w porównaniu z 4400-4800 USD na okres 3-6 miesięcy w trzech latach poprzedzających 2004.

Od lata 2005 roku stawki czarterowe idą jednak w dół. Optymiści twierdzą jednak, że rynek przewozów kontenerowych będzie się nadal silnie rozwijał. W latach 1991 -2003 rynek ten wzrastał średnio w tempie 11 proc. rocznie. Prognozy mó-

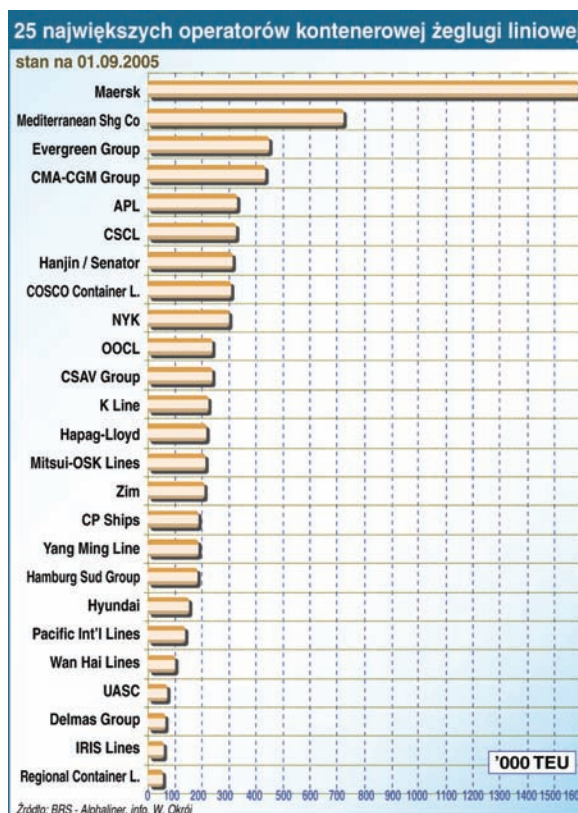
wią, że przez następną dekadę będzie to poziom 10 proc. rocznie. Do roku 2010 liczba towarów przewożonych w kontenerach podwoi się w stosunku do roku 2003.

Dziesięć milionów teu

Z drugiej jednak strony trudno przewidzieć, jakie konsekwencje przyniesie wejście do żeglugi dużej ilości nowo zbudowanych kontenerowców. W roku 2004 rynek kontenerowy wzrósł o 13 proc. podczas, gdy światowa flota kontenerowców przyrosła o 9,5 proc. W roku 2005 było to odpowiednio już 12 proc. wobec przyrostu floty aż o 13 proc. (1 mln teu).

W roku 2006 flota ma wzrosnąć o 15 proc., natomiast rynek już tylko o 6 proc. Jak przewidują najnowsze prognozy analityków paryskiego biura brokerskiego BRS-Alphaliner, bariera dostępnego tonażu 10 mln teu może zostać przekroczona już we wrześniu 2006 roku, a nie jak wcześniej przewidywano, w 2008 r. Z kolei wg danych londyńskiego Clarksona w listopadzie 2005 r. odnotowano rekordową ilość statków oddanych przez stocznie w ciągu jednego miesiąca – o łącznej pojemności 108 714 teu (do tej pory nigdy nie było to więcej niż 100 tys. teu miesięcznie). W tym samym miesiącu w stoczniach na świecie zamówiono kolejne statki o łącznej pojemności 37 772 teu.

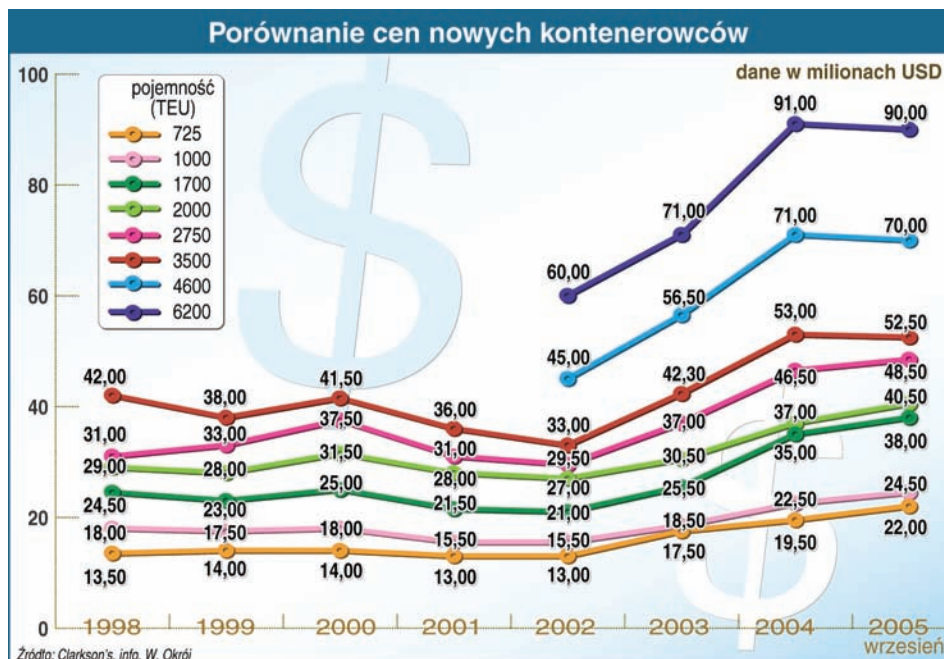
W ub. roku obawiano się, że wobec możliwego „twardego lądowania” chińskiej gospodarki „odpowiedzialnej” za nakręcenie popytu na przewozy kontenerowe, rynek ten może się załamać i wiele nowych statków, które mają wejść do żeglugi będzie musiało szukać sobie innego zatrud-



nienia. Obecnie jednak przeważa pogląd, że w nadchodzących latach podaż statków nie przewyższy popytu na przewozy kontenerowe, który będzie stale rósł. Dodatkowo, jeśli zwykowany wzrost światowego handlu o 7% z 2004 roku utrzyma się w kolejnych latach, wygeneruje objętości kontenerowe, do których przewozu potrzebna będzie flota przyrastająca o 14% rocznie. Dokładnie takie tempo wzrostu floty przewidywane jest na następne trzy lata według prognozy BRS-Alphaliner. Jednak pojawienie się nowego tonażu może spowodować powrót stawek za chartery do poziomu średnia lat 90. ub. wieku.

Popyt na feedery

Olbrzymie statki wożące kontenery z Azji do Ameryki i Europy są rozładowywane w dużych terminalach. Te kontenery następnie muszą być mniejszymi statkami rozwiezione do portów regionalnych, by poprzez sieć transportu drogowego towary te mogły trafić do odbiorcy. Ponieważ do dużych terminali trafia coraz więcej kontenerów przywożonych przez coraz większe statki, wzrasta zapotrzebowanie na produkcję mniejszych kontenerowców dowozowych, tzw. *feederów*. Wg prognoz dotyczących żeglugi regionalnej w latach 2002 – 2012 ilość ładunków do przewiezienia podwoi się.



Musi więc także podwoić się liczba statków, tym bardziej, że tego problemu nie da się rozwiązać przesuwając większe statki z tras oceanicznych na trasy regionalne. Wg Davida Tozera eksperta z Lloyd's Register of Shipping aż 40 proc. obecnej floty *feederów* to statki co najmniej 15 – letnie, które do 2010 roku będą musiały być zastąpione nowymi. Aby zaspokoić potrzeby żeglugi regionalnej do roku 2012, trzeba będzie zbudować 1300 całkowicie nowych statków do-

wozowych oraz dodatkowo jeszcze 600, które pojawią się w miejsce starych zełmowanych jednostek, co daje łącznie 2000 nowych *feederów*. Tak więc do roku 2012 każdego roku powinno się budować 200 małych kontenerowców. Tozer ocenia, że ewentualny brak takiego tonażu na rynku żeglugi regionalnej może negatywnie wpłynąć na rynek żeglugi międzykontynentalnej i zachwiać inwestycjami w budowę nowych dużych statków panamax i post panamax.

Flota kontenerowców - stan na 1 grudnia 2005 r.

POJEMNOŚĆ	ISTNIEJĄCE		CZARTEROWANE		ZAMÓWIONE		DO CZARTERU	
	ILE	TEU	ILE	TEU	ILE	TEU	ILE	TEU
> 7 500 teu	78	636 356	27	217 992	164	1 476 644	62	546 642
5 000 / 7 499 teu	309	1 784 462	120	687 866	164	976 660	47	275 377
4 000 / 4 999 teu	308	1 356 600	141	617 046	163	711 245	66	285 191
3 000 / 3 999 teu	266	900 167	117	394 957	71	239 444	59	198 894
2 500 / 2 999 teu	278	762 303	173	469 396	173	469 584	135	367 746
2 000 / 2 499 teu	313	713 198	180	415 016	32	73 404	27	62 464
1 500 / 1 999 teu	443	746 088	290	486 699	133	232 975	97	169 890
1 000 / 1 499 teu	545	645 578	296	345 218	137	159 435	107	122 959
500 / 999 teu	673	483 734	431	308 183	191	156 097	178	145 197
250 / 499 teu	273	102 557	120	45 062	-	-	-	-
100 / 249 teu	119	21 377	47	8 035	-	-	-	-
RAZEM:	3 605	8 152 420	1 942	3 995 470	1 228	4 495 488	778	2 174 360

Źródło: BRS-Alphaliner

Fot. Waldemar Okrój



Kontenerowiec dowozowy, tzw. feeder, opuszczający port gdyński.

Kontenerowiec przyszłości

Pierwsze kontenerowce miały ładowność kilkuset teu (1 teu - *od twenty-foot equivalent unit* - to jednostka określająca standardowy wymiar kontenera o długości 20 stóp). W roku 1980 średnia ładowność wynosiła 955 teu, w roku 1998 było to już 1646 teu. Dziś ładowność ta rozciąga się od 1000 teu do ponad 8000 teu - czyli od małych statków dowozowych aż do statków klasy post-panamax i super post-panamax. W połowie 2005 roku szacowano, że ponad 140 pływających kontenerowców ma pojemność większą niż 6000 teu, a pojemność ok. 250 wówczas zamówionych i będących w trakcie budowy wyniosła w sumie 2 mln teu.

Dziś najwięksi na świecie armatorzy i operatorzy flotylli kontenerowców dążąc osiągnięcia efektu skali zamawiają coraz większe statki. W ich flotach pływają już największe statki typu post-panamax, które mają ponad 8500 teu, zaś chiński armator China Ocean Shipping Corporation

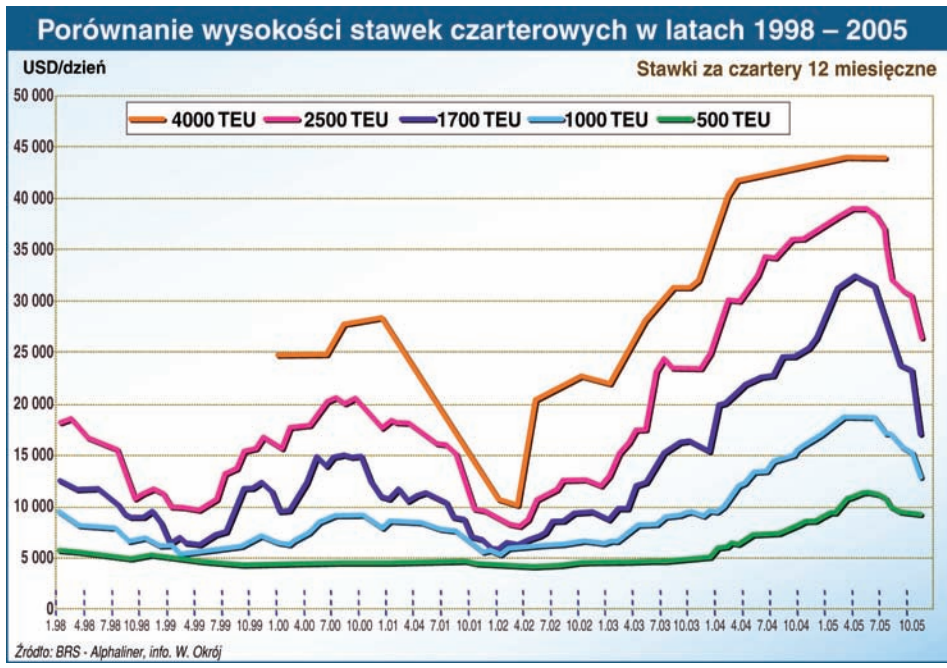
(COSCO) zamówił ostatnio w koreańskiej stoczni Hyundai'a serię gigantów, które będą miały nośność 120 tys. t, długość 349 m, szerokość 45,6 m i będą wozic po 10 tys. kontenerów 20-stopowych.

To jednak nie jest jeszcze ostatnie słowo. Jak podała norweska gazeta TradeWinds największego na świecie przewoźnika kontenerowców - duńską firmę Maersk Sealand tylko rok dzieli od otrzymania statku o ładowności 12 tys. teu! Ten gigant o długości 390 m, szerokości 55 m i nośności 125 tys. dwt, ma właśnie powstawać w należącej do grupy Moller-Maersk AP stoczni Odense Steel, znanej bardziej jako Lindo. Z kolei koreański koncern Hyundai Heavy Industries pod nadzorem Germanischer Lloyd opracował już projekt kontenerowca 13 tys. teu, o długości 382 m, szerokości 54,2 m i nośności 127 tys. t, który jednak nie będzie mógł być zbudowany przed rokiem 2009. Jego cenę brokerzy szacują na 175 mln dolarów! Wiadomo też, że Lloyd's Register

Rozwój floty kontenerowców w latach 1988 - 2008

Rok	Ilość statków	Łączna pojemność (TEU)	Wzrost proc.
1988	1165	1,498,286	-
1989	1198	1,604,192	7.1%
1990	1248	1,710,233	6.6%
1991	1320	1,848,223	8.1%
1992	1407	2,005,566	8.5%
1993	1498	2,201,172	9.8%
1994	1596	2,378,918	8.1%
1995	1743	2,642,853	11.1%
1996	1918	2,970,868	12.4%
1997	2113	3,347,946	12.7%
1998	2343	3,853,767	15.1%
1999	2524	4,274,538	10.9%
2000	2623	4,503,004	5.3%
2001	2746	4,912,346	9.1%
2002	2905	5,515,713	12.3%
2003	3046	6,097,445	10.5%
2004	3187	6,639,276	8.9%
2005	3362	7,290,305	9.8%
2006	3672	8,257,000	13.3%
2007	3970	9,350,000	13.2%
2008	4252	10,684,000	14.3%

• Dane na 1 stycznia każdego roku
 • Dane na lata 2006 do 2008 na podst. światowego portfela zamówień



Źródło: BRS - Alphaliner, info. W. Okrój

pracuje nad projektem statku ULCS (*Ultra-Large Container Ship*) o ładowności 14 tys. teu, długości 381 m i szerokości 57 m. Na razie jednak i tak nie ma na świecie terminala, który byłby w stanie rozładować takiego kolosa. Ciekawe, jak długo...

Grzegorz Landowski

Źródła:

- *The containership market in 2004.* Barry Rogliano Salles 2005 Report.
- *Technical news and information on container ships* - Focus, Lloyd's Register, August 2005
- BRS Alphaliner
- Clarkson Research
- BRS Liner Newsletter & Reports 12/2005

Polonia - pierwszy
polski transatlantyk

Transatlantyk *Polonia*
wchodzi do portu gdyńskiego.
Zdjęcie z 1930 r.



Największy z „Klejnotów Królowy Dagmary”

Mimo, że statek ten pod biało-czerwoną banderą pływał niespełna 9 lat na trwałe zapisał się w historii polskiej żeglugi, a także - głównie dzięki naszemu wybitnemu maryniście Karolowi Olgierdowi Borchardtowi i jego wspianiałym książkom, zwłaszcza „Znaczy Kapitan” - w świadomości morskiej milionów Polaków. Myślę oczywiście o parowcu *Polonia* - pierwszym polskim transatlantyku pasażerskim zakupionym 11 marca 1930 r. od duńskiego armatora The East Asiatic Company - EAC przez państwową Żeglugę Polską, razem z 2 innymi statkami: „Estonią” i „Lituanią” oraz całą niezbędną infrastrukturą umożliwiającą ich efektywną eksploatację, a więc wszystkimi oddziałami, nieruchomościami, agencjami, biurami portowymi itp. do tego czasu funkcjonującymi pod nazwą Bałtycko-Amerykańskiej Linii Okrętowej (Baltic American Line).

Ten zbudowany w 1910 r. w Glasgow parowiec miał 7500 BRT i 4519 NRT, 137,2 m długości (między pionami) i 17,1 m szerokości oraz 7,6 m zanurzenia. Posiadał ok. 800 miejsc pasażerskich (1200 w wersji emigracyjnej) i 290 załogowych. Dwie maszyny parowe o łącznej mocy

ok. 6 tys. KM zapewniały mu niezłą, jak na tamte czasy, prędkość 14 węzłów. Był największą jednostką wśród 3 zakupionych od EAC transatlantyków, zwanych potocznie „Klejnotami Królowy Dagmary”. Tą piękną, niczym z bajki Andersena nazwę, do polskiej literatury marynistycznej wprowadził wspomniany już K. O. Borchardt. Zostały one bowiem zbudowane za pieniądze uzyskane ze sprzedaży klejnotów, które duńska księżniczka Dagmara (córka króla Danii, Chrystiana IX) wniosła w posagu, gdy wchodziła w 1868 r. do rodziny Romanowów, jako żona przyszłego cara Aleksandra III.

Pod nazwami: *Kursk*, *Caryca* i *Carbyły* one początkowo eksploatowane przez Rosyjską Spółkę Wschodnioazjatycką (Russian East Asiatic Co), w serwisie: Russian American Line, na liniach z Lipawy i Archangielska do Nowego Jorku. Potem, po likwidacji przedsiębiorstwa w 1917 r., były one użytkowane przez brytyjskiego armatora Cunarda, a po zawarciu po I wojnie światowej pokoju, od 1921 r., na trasie Lipawa-Gdańsk-Kopenhaga-Nowy Jork, zatrudnił je duński armator East Asiatic Company - EAC. Statki w Gdańsku cu-

mowały w Kanale Kaszubskim, przy budynku poczty zamorskiej, skąd zabierały polskich emigrantów.

Największą popularnością wśród polskich emigrantów cieszył się statek o swojsko brzmiącej nazwie *Polonia*, którą od 1921 r. nosił parowiec *Kursk*. Ilu przewiózł on na drugą stronę Atlantyku Polaków dokładnie nie wiadomo. Ze źródeł amerykańskich wiadomo natomiast, że w latach 1921-30 do Stanów Zjednoczonych przybyło 227,7 tys. imigrantów z Polski. Można szacować, że statkami EAC podróż taką odbyło 20-25 tys. Polaków.

Od 1928 r. *s/s Polonia* zaczął zawijać również do Gdyni. Tego roku był w tym porcie dwukrotnie: 8 lipca przywiózł 800 osobową wycieczkę Polonusów z USA i Kanady a 19 sierpnia przypłynął po 400 Polaków udających się za ocean. Następnego roku był tylko raz - 14 maja. Od 8 sierpnia 1930 r., kiedy to uroczystie poświęcono statek i podniesiono na nim biało-czerwoną banderę, Gdynia stała się jego portem macierzystym, który odwiedzał przynajmniej raz w miesiącu.

Zanim jednak *Polonia* w połowie sierpnia 1930 r. zaczęła obsługę linii: Gdy-



Restauracja na s/s *Polonia*

nia-Kopenhaga-Nowy Jork-Halifax, od 8 do 13 sierpnia swoją służbę pod białoczerwoną banderą zainaugurowała jako jacht prezydenta RP Ignacego Mościckiego, na pokładzie, którego przybył on z oficjalną wizytą do Revalu (obecny Tallin) – stolicy Estonii. *Polonia* płynęła w asyście honorowej 5 polskich okrętów wojennych: kontrtorpedowca *Wicher* i torpedowców: *Mazur*, *Ślązak*, *Podbalanin* i *Krakowiak*. Całością floty dowodził dowódca polskiej floty komandor Józef Unrug.

Podczas podróży do Estonii, a także w czasie pierwszych rejsów transatlantyc-

kich załogę statku stanowili jeszcze Duńczycy, dowodzeni przez kapitana A. Rasmussena. Polscy oficerowie, również ci z patentami kapitanów żeglugi wielkiej pełnili na statku funkcję asystentów. Kompletowanie polskich załóg dla tego i 2 innych statków Polsko Transatlantycznego Towarzystwa Okrętowego, w skrócie PTTO – spółki akcyjnej Żeglugi Polskiej i EAC zawiązanej dla ich eksploatacji, było dużym problemem. Proces ten przebiegał stopniowo. W pierwszym roku ich służby w PTTO polscy załoganci stanowili, w zależności od działań, od 33

do 55% załogi, a w drugim już 96%. Można więc powiedzieć, że pełna polonizacja statków nastąpiła dopiero pod koniec drugiego roku ich pływania pod polską banderą.

Niewątpliwym atutem *Polonii* były jej walory nawigacyjne, podkreślane przez jej kapitanów i oficerów wachtowych. Wspomniany K. O. Borchardt – jeden z oficerów *Polonii*, tak oto scharakteryzował je w „Szamanie Morskim”:

- *Polonia* nie tylko z nazwy przypominała postać polskiej matrony, ale również z zachowania: była zawsze stateczna i pełna godności, na żadne poufałości z falami nie pozwalała, nawet przy ciężkich sztormach. Nie miała *Polonia* ozdoby dziobowej. Ta w mej wyobraźni kojarzyła się z symbolem Polski na paryskim pomniku Adama Mickiewicza i właśnie tą *Polonią* Mickiewicza ozdobiłem dziób statku. *Polonia* była zawsze wytwornym skrawkiem Polski i kroczyła z wielką powagą i rozważą.

„Wytwornym skrawkiem Polski” parowiec był zarówno na linii transatlantycznej, którą obsługiwał do połowy 1933 r., jak i na linii palestyńskiej z Konstancy do Haify, Istambułu i Pireusu, a przede wszystkim w rejsach turystycznych, których był prekursorem w polskiej żegludze, a także jednym ze światowych pionierów tej tak dzisiaj popularnej formy rekreacji.

To na pokładzie tego właśnie statku dowodzonego przez kpt. Mamerta Staniewiczza kilkuset polskich turystów, pod-

GDYNIA AMERICA
SHIPPING LINES LTD.

PALESTINE LINE
Head Office: Warsaw, 4, Plac Maleschowskiego
Telephone: 547-46, 547-47.

Port Offices
GDYNIA, Dworzec Morski,
CONSTANTA, Strada Gen. Angelescu 5.

Branch Offices in Europe
BUCURESTI, Strada An. Stinu Nr. 6.
COPENHAGEN, 4, Holbergsgade.
KRAKOW, Rynek Główny 47.
LWOW, ul. Kopernika 3.
PRAGUE, 38/1 Jungmannova Praha II.
RIGA, Simons iela 23/2A.
RZESZOW, ul. Grotgera 20.

The Main Agencies in Europe
BERLIN, Atlantic Express, Friedrichstr. 100.
"ORBIS", Friedrichstrasse 143.
BUDAPEST V, Rapski, Harnasod utca 2.
HELSINKI, Merimiehon O.Y., Sodra Kajen 8.
ISTANBUL, Theo Roggen Succrs., P. O. Box 1506.
LONDON, Palestine Express Co. Ltd., 222, Shaftesbury Ave.
Ship & Leighton, Ltd., 9-13, Fenchurch Bldg.
Fenchurch Street.
PARIS IX, "ORBIS" 6, Rue de la Chaussee d'Antin
"Palestine Express Co.", 7, Rue des Capucines.
PIRAEUS, Shipping, Chartering & Forwarding Co. Ltd.,
16, Omirou.
TALLINN, A/S Eesti Reisiühion, Kinga Taa. 3.
VIENNA, "ORBIS", Kärntnerstrasse 41.
Reisebüro "City", J. H. Koerner, Kohlmarkt 8.

Agencies in Palestine
HAIFA, M. Ditzengoff & Co., P. O. Box 200.
JERUSALEM, M. Ditzengoff & Co., P. O. Box 846.
TEL-AVIV, Polish Palestine Line, M. Ditzengoff & Co.,
Herzstr. 12.

GDYNIA AMERICA
SHIPPING LINES LTD.

PALESTINE LINE
CONSTANTA-HAIFA-
CONSTANTA

GA

SCHEDULE LIST No 1
1937

S/S "POLONIA"

Subject to change without
previous notice.

GDYNIA - AMERICA SHIPPING LINES, LIMITED

PALESTINE LINE

SAILING SCHEDULE No 1

FEBRUAR - MARCH 1937

Dep.—Departure
Ar.—Arrival

SHIP	No. of sailing	BETHLEH		ISTANBUL		HAIFA		PIRAEUS		ISTANBUL		Ghent	
		Dep.	Ar.	Dep.	Ar.	Dep.	Ar.	Dep.	Ar.	Dep.	Ar.		
.Polonia*	76	17/2	18/2	18/2	21/2	23/2	25/2	26/2	28/2	28/2	1/3		
.Polonia*	77	3/3	4/3	4/3	7/3	9/3	11/3	12/3	14/3	14/3	15/3		
.Polonia*	78	17/3	18/3	18/3	21/3	23/3	25/3	26/3	28/3	28/3	29/3		
.Polonia*	79	31/3	1/4	1/4	4/4	6/4	8/4	9/4	11/4	11/4	12/4		

* Attention: This sailing list is subject to alteration without notice.

SPECIFICATION OF CABINS & RATES OF STEAMSHIP TICKETS

CONSTANTA — HAIFA — CONSTANTA

Class	Deck	Qty	"POLONIA"		Prices of steamship tickets in Zlotys	
			Number of Cabins	Number of Berths	One way	Round trip
I A	Bridge deck	0	6	12	ZL 450.—	ZL 765.—
I B	Promenade deck	0	28	56	400.—	680.—
I C	Section 200	0	25	52	355.—	570.—
I D	"	1	27	54	300.—	510.—
Tourist class	"	10	164	720	220.—	395.—
			T o t a l	964		

* Children under three years of age — free of charge.
Second child of the same family under three years of age pays 1/4 of the ticket price.
Children from 3 to 12 years of age pay half of the ticket price.

† O — means outside cabin
" " — inside
Embarkation & disembarkation tax at Constanta
Passengers embarking or disembarking at Constanta pay:

From or to Palestine ports		From or to Istanbul	
Class I A	14	Class I A	21
" I B	15	" I B	22
" I C	16	" I C	23
" I D	17	" I D	24
Tourist class	18	Tourist class	25

Infants and children below 12 years of age pay half price

Sailing linii palestyńskiej

s/s Polonia



Firmowa kartka pocztowa
serwisu Baltic American Line z 1925 r.

Jerzy Drzemczewski, Tadeusz Ślebioda

TRANSATLANTYKI POLSKIE



Więcej szczegółów o tym i 8 innych liniowcach pasażerskich, którymi uprawialiśmy żeglugę transatlantycką znajdziecie Państwo w wydanej w br. przez Pomorską Oficynę Wydawniczo-Reklamową (tel. 058 621 91 91) drugiej edycji książki „Transatlantyki Polskie”.

Na **382** stronach formatu 225 x 300 mm jej autorzy: Jerzy Drzemczewski i Tadeusz Ślebioda opisują 58 letnie dzieje polskich transatlantyków – najpopularniejszych statków w historii naszej żeglugi.

Największym atutem książki jest materiał ilustracyjny, zawierający **870** zdjęć i dokumentów. Duża jej część poświęcona jest ludziom, dzięki którym, dzieje naszych liniowców pasażerskich są powodem do dumy i podziwu. Indeks wymienionych w książce nazwisk znacznie przekracza **1000** pozycji.



Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa

czas wycieczki na norweskie fiordy dotarło 20 lipca 1931 r. do Przylądka Północnego. Był to pierwszy w historii żeglugi rejs, w którym statek pod białoczerwoną banderą dotarł poza koło podbiegunowe. Pod wodzą tego samego kapitana w kwietniu 1933 r. *Polonia* odbywa też wspaniałą 24 dniową wycieczkę pod hasłem „Morzem po słońce Afryki” (ceny biletów od 870 do 1500 zł), w której udział wzięło – jak można zorientować się chociażby z podpisów pod prezentowanym obok listem pochwalnym (ozdobionym przez samego Mariana Walentynowicza – twórcę m.in. *Koziółka Matołka*) – wielu słynnych naszych rodaków.

Największą jednak sławę przyniosła *Polonii* jej służba na linii palestyńskiej, uruchomionej 27 września 1933 r. Jej podstawowym zadaniem była obsługa wzrastającego ruchu emigracyjnego Polaków pochodzenia żydowskiego do Palestyny. Portem bazowym linii był Konstanca w Rumunii, a portami docelowymi Haifa i Jaffa (dzisiejszy Tel Aviv) w Palestynie, a podróznymi Istanbuł i Pireus. *Polonia*, jako najszybszy statek eksploatowany na tym szlaku nazywana „Grant-Orient-Lux Torpeda”, połączenie to obsługiwała z co dwutygodniową częstotliwością. W 1935 r. gdy przewozy były rekordowe w sukurs *Polonii* przyszedł jeszcze *Kościuszko*, co zwiększyło częstotliwość odjazdów do cotygodniowych. Ostatecznie linia została zlikwidowana w listopadzie 1938 r., głównie z powodu rosnących protestów ludności palestyńskiej, które doprowadziły do drastycznego zmniejszenia limitów emigracyjnych przez Anglików, sprawujących w tamtym czasie protektorat nad Palestyną. Ogółem w latach 1933-1938



**Duński kapitan
Polonii A. Rasmussen
w towarzystwie
pasażerek**

W 1937 r., a więc w okresie niewielkiego już zainteresowania podróżami liniowymi *Polonię* wyczerpał PBP „Orbis” na 2 wycieczki z Konstancy – 13 dniową „Do piramid” i 14 dniową „Pod niebo Italii”.

12 listopada 1938 r. *Polonia* została wycofana z linii palestyńskiej, która uległa likwidacji. Wkrótce, 4 grudnia dyrektor GAL-u podejmuje decyzję o sprzedaży statku z powodu zbyt wysokich kosztów eksploatacji. 2 tygodnie później decyzja ta się materializuje, a na konto GAL-u wpływa kwota 435 tys. zł uiszczona przez nowego właściciela statku – włoską firmę F. Pittaluga. 10 stycznia 1939 r. *Polonia* już pod włoską banderą, o własnych siłach wypływa z Gdyni w swój ostatni rejs do Genui, gdzie w miejscowej stoczni złomowej kończy swoją wyjątkowo urozmaiconą i burzliwą, trwającą 28 lat służbę pod banderami: rosyjską, brytyjską, duńską i polską.



**Prezydent RP Ignacy Mościcki i komandor
Józef Unrug na pokładzie Polonii**

na linii tej przewieziono w sumie 98.267 pasażerów, z których 70.023 wyokrętowano w Haifie i Jaffie. Natomiast pozostałych 28.267 pasażerów stanowili uczestnicy pielgrzymek do Ziemi Świętej oraz zwyczajni turyści.

Jerzy Drzemczewski

**Ilustracje: archiwum autora tekstu, Śląskie
Archiwum Morskie**

Ryszard Moszczyński
i żaglowiec *Wasa* w pełnej krasie.



W tamtym życiu *byłem kapitanem*

W żaglowcach Ryszarda Moszczyńskiego zaklęta jest jakaś magia. Bo jak inaczej wytłumaczyć fakt, że elektryk z Dąbrowy Górniczej, który nie ma nawet patentu sternika, potrafi odtworzyć z perfekcyjną dokładnością żaglowiec sprzed kilku wieków, albo okręt, którego nigdy wcześniej na oczy nie widział? On sam głowi się nad tą zagadką już 40 lat i racjonalnej odpowiedzi nie znajduje. Kiedy już zaufa rozmówcy, mówi z uśmiechem: – Musiałem być w tamtym życiu kapitanem. I to musi być prawda.

Miniaturowa kopia *Wasy*, majestatycznego żaglowca z 1628 r. stoi na starym, nieco odrapanym kuchennym kredensie niczym piękność na podium. Czeką na kolekcjonera, który doceni arcydzieło wykonania, zachwyci się perfekcyjnie

dopracowanymi szczegółami. Smukły kadłub wycięty z dwunastoletniego jesionu kupionego w starej stolarni od rolnika, metalowe płaskorzeźby nagich kobiet, mosiężna lampka, a nawet liny odlane z cyny. Wszystko robione ręcznie, z precyzją zegarmistrza. 55-letni Ryszard Moszczyński poświęcił mu cztery miesiące życia, pasji modelarstwa — ponad 40 lat.

Pan Ryszard podświetla stojącą na kuchennym kredensie *Wasę*, która rozbłyśka na niebiesko, niczym na pełnym morzu. Oczy mu się śmieją, patrzy z każdej strony, niczym zakochany w pięknej kobiecie mężczyzna, i robi dwa kroki w tył. Mógłby patrzeć godzinami.

Statki w głowie

W warsztacie, umownie nazywanym skutniczym, do którego przeprowadził się siedem lat temu z blokowej piwnicy, wisi na ścianie mapa Europy, podżgana kolorowymi chorągiewkami. Nie ma kraju, w którym *Santa Maria*, *Giunca* czy *Pollacca Weneziana*, wykonana przez elektryka z nikomu nieznaną i niemożliwą do wymówienia Dąbrowy Górniczej, nie znalazłaby odbiorcy. Ostatnio jeden statek poleciał do Toronto. Czas powiększyć mapę. Ryszard Moszczyński z uśmiechem zaciąga się kolejnym papierosem. Kocha to miejsce. Nawet jak siedzi w domu, myślami jest tutaj.

Warsztat, w dzierżawionym stuletnim domu przy ul. Żwirki i Wigury w Strzemieszycach, dzielnicy Dąbrowy Górniczej, to właściwie dwie mikroskopijne izby. W jednym znajduje się skład najlepszego gatunkowo drewna. Dąb, jesion, mahoń, które pan Ryszard wyszukuje po starych rolnikach, likwidowanych składach drewna, szopach. Minimum siedem lat leżakowania, dzięki czemu kopie statków Ryszarda Moszczyńskiego przetrwają nie kilka lat, ale kilka, kilkanaście wieków. Odporne na pogodę, wstrząsy, nawet waleńnie ciężkim młotkiem, co pan Ryszard sprawdzał nie raz. – Jeśli prawdziwe statki przetrwały wieki, moje miniatury muszą tyle samo – zapewnia. Na podłodze leżą ciężkie bele, deski, listwy, listewki. Będzie z tego kilka statków. W drugim wiszą projekty statków, stoją stare maszyny, narzędzia, rybackie sieci... Inny świat.

Ryszarda Moszczyńskiego Bóg wyposażył w naturę buntownika, dołożył do tego zdolności manualne, niespotykaną wyobraźnię i dar do ludzi. Statki lubił robić od urodzenia. Jako mały chłopak, „coś tak zawsze wystrugał”. Łódki, żagłówki, które potem z kolegami puszczała na zbiornikach. Wszystko z głowy. Pamięta,

**Najpierw jest dokładny plan.
Potem już tylko wyobraźnia,
talent i sprawne ręce modelarza...**

jak szedł na grzyby, to zamiast borowików przynosił grubą korę, w której się dobrze struga. Pierwszy, taki prawdziwy zrobił w 1967 roku. Pamięta to jak dziś, bo to był wyjątkowy statek. *Smok*, polski żaglowiec z XVIII w. Poszedł do Wałbrzycha. Nie wziął za to ani złotówki. Pan Ryszard śmieje się, że jest nerwus, a „dłubanie w statkach” go uspokaja. A życie, jak to życie, różnie bywa. Raz na górze, raz na dole.

Precz z Gomułką

Pochodzi z Warszawy, ze Szwedzkiej 15, choć powinien powiedzieć, że z Lidzbarka Warmińskiego, bo tam mieszkał większą część dzieciństwa. W domu dziecka. Takie to już pokolenie powojenne. Sierociniec opuścił w wieku 17 lat.

– Wziąłem pół chleba, konserwę i bilet na pociąg i ruszyłem w świat – opowiada. Był po zawodówce elektrycznej. Chciał skończyć technikum. Trafił do Ciechanowa, bo tu miał dużo kuzynów. Poznał dziewczynę z dobrego domu. Szykowali się do ślubu. Ale los chciał inaczej. Latem 1971 roku pojechał z kolegą nad Jezioro Piniowskie. I wtedy zobaczył ją — cudnej urody dziewczynę. To była Irena. – Piękna, zachłysnąłem się. Włoski typ, piękne nogi – rozmarza się pan Ryszard. Znalazł pracę w zakładzie utylizacyjnym, został kierownikiem. Wiedział już, że bez niej nie wyjedzie. Miesiąc później, 9 października, wieczorem, na łące, patrząc na spokojną taflę jeziora, oświadczył się. Do Ciechanowa nie wrócił nawet po rzeczy. Zamieszkali u teściowej w Elblągu.

Nadchodziły czasy Edwarda Gierka. Ludzie zaczęli wierzyć w obietnice poprawy, pełnych półek. Na ścianie zakładu napisał farbą „Precz z Gomułką”. Dwa dni później tak został pobity przez dwóch esbeków, że gdyby nie przypadkowa kobieta, która znalazła go skatowanego w rowie, już by nie żył. Podczas przesłuchania na komendzie stary oficer ostrzegł go bez ogródek „wyjeżdź człowieku, bo o wypadek nietrudno”. Spakowali się w trzy dni. Żona z dwuletnim synkiem i jedną walizką, znalazła schronienie u znajomych w Sosnowcu Zagórz. Ryszard dojechał po tygodniu. Dobytek, kołdry, meble, rozdali sąsiadom. Zaczynali od początku. Mieli tylko siebie. Pan Ryszard dostał pracę w „Budostalu” jako elektryk. Zamieszkali w hotelu robotniczym w Gołonogu, dzielnicy Dąbrowy Górniczej. Zaczął budować „Solidarność” w zakładzie, wieczorami zniknął w swojej modelarni. Dłubał sobie

w statkach. Dla przyjemności. – Wierzyłem, że to dobra droga. Że coś się w tym kraju zmieni. Teraz syn mnie czasem zapyta „i po co ci tato to było” – wzdycha pan Ryszard.

Za wcześniej na „Solidarność”

Zaczął walczyć o prawa pracownicze. Władza oficjalnie przymykała oko na związki zawodowe. Aż przyszedł rok 86. Zebranie z dyrekcją. Chodziło o podwyżki, lepsze warunki pracy. Ryszard Moszczyński, był wtedy przewodniczącym „S” w zakładzie, nie wytrzymał i zaczął krzyczyć do dyrektora, żeby przestali oszukiwać ludzi. – Ja się zachowałem jak prawdziwy demokrat – wspomina. – Tylko, że to było za wcześniej. I tak wyrzucili mnie z pracy, bo to nie były czasy na mówienie całej prawdy.

Wtedy, jak mówi, po raz pierwszy zawiódł się na ludziach. On stanął w obronie 300 robotników, kiedy go wyrzucali, nie wstawił się za nim ani jeden. W ciągu jednego dnia został bez pracy. Żona pracowała na stołówce, dwójka dzieci. Zajął się... produkcją lizaków. Cukier — w kostkach — kupował pokątnie od kolejarza z Warszawy. Kiedy wspomina tamte czasy, śmieje się do rozpuku. Lizaki, 15 zł za sztukę, rozwoził po warzywniakach. W czasach, kiedy w sklepach był tylko ocet, kolorowe lizaki, robione w rękach, szły jak woda. – To były wspaniałe czasy – rozmarza się pan Ryszard.

W piwnicy bloku otworzył pracownię. Wąska klitka, ale przynajmniej spokój i odstresować się można. – Ktoś by poszedł w gorzołę, załamał się, a ja w te statki – śmieje się. Szedł do piwnicznego warsztatu, uspokoić się, pomarzyć, przenieść w inny, lepszy świat. W ogóle uważa, że z ludzkich marzeń, tęsknoty, biorą się najwspanialsze rzeczy. Dlatego nie chce przeprowadzić się nad morze. Lizaki robił przez dwa lata, aż w końcu dostał pracę w prywatnym zakładzie elektrycznym. Był 89 rok. To był boom. Zlecenia przychodziły jedno po drugim. Do teraz pamięta, że w kinie Muza położył 13 kilometrów kabli. Wykupił mieszkanie dla siebie i syna na własność.

Zezowate szczęście

Cieszył się demokracją. Awansował. W firmie został szefem robót elektrycznych, potem kierownikiem budów. Czuł, że ma wiatr w żaglach, że powodzi mu się coraz lepiej... Ale szczęście, jest, jak

mówi, „zezowate”. W Wiśle złapał go pierwszy zawał. Kilka dni później, kiedy wracał z cieszyńskiego szpitala, pod samochód wpadła mu kobieta.

Nieszczęścia chodzą parami. Kilka miesięcy później okazało się, że właściciel firmy był nieuczciwy. – Straciłem wszystko czego się dorobiłem. Znowu wylądowałem na dnie – kiwa smutno głową. Sprzedał dwa mercedesy, zadłużył się, żeby pospłacać kontrahentów. Drugi raz zawiódł się na ludziach.

Od pięciu lat jest bez pracy. Elektryków poszukują, ale za tysiąc złotych miesięcznie. Woli robić żaglowce. Bo to kocha. Niestety, żeby żyć, utrzymać rodzinę, sprzedaje je tanio, za tanio. Czasem taka złość go ogarnia, że ma ochotę zamknąć warsztat na cztery spusty i nigdy już do tego nie wracać.

– Są trzy najwspanialsze rzeczy na świecie: akt kobiecy, konie w galopie i statek na morzu – pan Ryszard zaciąga się z lubością papierosem. Marzy mu się, żeby znaleźć takiego sponsora, dzięki któremu nie będzie musiał martwić się o rachunki. Zrobiłby kilka wspaniałych okrętów, arcydzieł. Albo zrealizowałby inne marzenie życia — wybudowałby żaglowiec naturalnej wielkości.

No... wariat!

Dwa lata temu na targach w Krakowie podszedł do niego starszy pan, kapitan, pasjonat. Oczu nie mógł oderwać od ryśkowej *Santa Marii* Kolumba, którą, czy ktoś chce wierzyć czy nie, po raz pierwszy zrobił z głowy, bez dokumentacji. – Niech pan ze mną jedzie na Mazury. Zrobimy prawdziwy żaglowiec, młodzież będzie go zwiedzać – zachęcał. Przegadali kilka godzin. Kapitan nie chciał wierzyć, że Ryszard Moszczyński nie skończył żadnej szkoły marynarskiej. – Znaczą wariat? – spytał żartobliwie kapitan. – No wariat – podchwycił żart Moszczyński. Ale życie to nie bajka. Nie zostawiłby żony bez środków do życia. Po kapitanie została mu czapka kapitańska, którą lubi zakładać do zdjęć. Czasem zapalić fajkę...

Ryszard Moszczyński właśnie robi *Giuncę*. Tnie widiową piłą tarczową szlachetne drewno na deski, listwy. Wycina wręgi. Tak właśnie tworzy całą konstrukcję statku. Na podstawie dokumentacji, którą sprowadza z Londynu (ma ich już ponad 20) z prywatnej firmy projektowej buduje szkielet modelu. Trwa to dwa dni. Potem zakłada listwy kadłuba, pokładu, ładownię, robi instalacje elektryczną.

Wszystko robi dokładnie, starannie. Potem dopieszcza szczegóły — takielunek, czyli, reje, żagle. Nieskromnie, choć zasłużenie mówi: – Nie ma statku, którego bym nie zrobił.

W całej pracy nad miniaturą jedna chwila jest najpiękniejsza. – Kiedy wkładam wiatrolapy – mówi. Ostatnie wiązanie, flagi, potem sięga po paczkę ulubionych papierosów. Wyciąga jednego, zapala. Robi dwa kroki w tył, żeby lepiej zobaczyć, głęboki wdech i tyle. Radość z niczym nieporównywalna. Coś jest w historii pana Ryszarda niewytłumaczalnego. Jakaś magia, tajemnica. – Kiedyś oglądałem XVI-wieczny model okrętu. Może mi pani wierzyć albo nie, ale czułem ducha autora tego statku.

Żaglowiec dla prezesa

Jego żaglowce kupują ludzie bogaci – prezesi dużych firm, bankowcy, adwokaci, albo pasjonaci. Z Niemiec, Włoch, Francji, Anglii. Kiedyś chciała kupić statek 78-letnia emerytka. Na raty. *Wasę*, dwie

Giunci i jednego Kolumba kupiło dwóch profesorów z Akademii Sztuk Pięknych z Krakowa. Miniaturową *Wasę* Moszczyńskiego posiada Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Żaglowiec ma też bajecznie bogaty jugosłowiański właściciel jachtu pełnomorskiego. Ryśkowy statek w miniaturze kupił dla niego mężczyzna z Katowic. Miało być to specjalne podziękowanie za wspólny rejs. *Wiking*, ze srebrnymi okuciami i płaskorzeźbami stanął w kajucie.

Pamięta taką historię. To były lata 80. Jedzie starym maluchem po Dąbrowie. Na dachu ma żaglowca *Grega*, wiezie go dla kolegi. Jedzie i słyszy natarczywy dźwięk klaksonu. Patrzy w lusterko, jakiś ekskluzywny mercedes na niemieckich numerach. Prawie do rowu wjechał. A ten dalej po klaksonie, rękami macha. W końcu pan Ryszard zdenerwowany zatrzymuje się, żeby go przepuścić. Ale ten staje za nim. Podchodzi kierowca tego mercedesa i po niemiecku coś mówi pokazując na statek. – Nie chciałem sprzedawać, bo przecież koledze obiecałem – śmieje się pan Ryszard. – Więc rzuciłem taką cenę, żeby się odczepił. A ten, wyciąga portfel, odlicza i mi daje do ręki. Osłupiałem. Za te pieniądze kupiłem drugiego, nowego malucha! Kupiec dołożył jeszcze 500 marek, żeby zawieźć mu go na lotnisko w Pyrzowicach.

Kolekcjonerzy, którzy przyjeżdżają po Ryśkowe żaglowce narzekają: – Czemu kroniki nie robisz! To trzeba archiwizować, dla potomnych zostawić!

A Ryszard Moszczyński wie jedno: – Nieważne, ile pięknych okrętów w życiu zrobiłem – mówi. – Ja uważam, że nie zrobiłem jeszcze swojego okrętu. Na to potrzeba czasu i żeby mnie pieniądze nie gonily. Chciałbym stworzyć coś, co za serce chwyci. Marzy mu się „Jan Paweł”, którego kiedyś widział w telewizji. Cały biały, piękny, majestatyczny. Nie ma dokumentacji.

Ryszard Moszczyński ma takie jedno marzenie. Stanąć na prawdziwej jednostce. Wejść na maszt, dotknąć rei, chwycić w ręce koło i wydać komendę marynarzom. Za te pięć minut oddałby resztę swojego życia.

Tekst i zdjęcia:
Pola Nowacka

Ryszard Moszczyński przy pracy.



Mieczysław Filipkiewicz (1891-1951),
Nieistniejące domki rybaków w Gdyni,
1928, obraz ze zbiorów CMM.

Tajniki dzieł marynistów (1)



Fot. M. Brucki.

Gdynia

jak malowana...

Odzyskanie niepodległości powitane zostało z entuzjazmem. Jednakże 11 listopada był zaledwie początkiem budowy nowego państwa.

Stworzyć lub wywalczyć trzeba było niemal wszystko, począwszy od terytorium, poprzez ustrój, na infrastrukturze skończywszy. Jednym z ważnych zagadnień było ustalenie pozycji Rzeczypospolitej na Bałtyku. Polska otrzymała jedynie niewielki skrawek wybrzeża, bez Gdańska. Jednakże idea dostępu do morza i suwerenności na morzu jako niezbywalnego elementu trwałości i dobrobytu odbudowywanego państwa zyskała szeroki odzew w społeczeństwie polskim. Na bezprecedensową skalę zaangażowało się w tę sprawę polskie środowisko artystyczne.

18 lat życia Mariana Mokwy

Artystą najsilniej związanym z ideą Polski morskiej był **Marian Mokwa** (1889-1987). Podporządkował jej całą swoją obfitą i różnorodną twórczość. Gdy 28 czerwca 1934 r. w Gdyni przy ul. 3 Maja otwarto Galerię Morską, na jej parterze eksponowana była „Apoteoza Polski Morskiej”, czyli monumentalny cykl 44 płócien historycznych, nad którymi Mokwa pracował 18 lat. Na piętrze wystawiano pejzaże marynistyczne artysty. Organizowane tam były również wystawy czasowe twórczości innych marynistów, takich jak: **Włodzimierz Nałęcz**, **Michalina Krzyżanowska**, **Antoni Suchanek**. Niestety, po wybuchu II wojny światowej Niemcy spalili cykl historyczny, a resztę zgromadzonych w Galerii prac zapewne wywieźli. Dziś do tradycji nawiązuje „Galeria Morska” w Centralnym Muzeum Morskim - ekspozycja dzieł malarstwa marynistycznego autorów polskich i obcych z kolekcji CMM.

Królowa Polskiego Morza

Istotnym elementem promocji idei Polski morskiej były kompozycje historyczne i symboliczne. Tradycja takiego malarstwa w naszym kraju sięga II poł. XIX w. i nawiązuje do nurtu malarstwa historycznego wywodzącego się od **Jana Matejki**. Powstające wówczas dzieła miały być głosami w narodowej debacie o przyczynach utraty niepodległości lub służyć umacnianiu ducha narodowego. Podobną rolę pełniły powstające na przełomie wieków kompozycje symboliczne. Z takich tradycji wywodzi się tryptyk „Królowa Polskiego Morza” z roku 1925 **Leona Kowalskiego** (1870-1937). Artysta ten kształcił się w Kijowie, Krakowie i Monachium, ale największy wpływ wywarł na niego poznany w Paryżu impresjonizm. Tryptyk ten to niezwykle interesujący przykład łączenia się i wzajemnego uzupełniania tradycji tych ośrodków. Na tle impresyjnie potraktowanego pejzażu plaż Gdyni i Orłowa autor przedstawił popiersie młodej kobiety w stroju krakowskim z miniaturowym trójzębem w dłoni. Kobieta jako alegoria polskiego władztwa na morzu stanowi nawiązanie do krakowsko-monachijskich tradycji obrazowania treści ideowych za pomocą idealizowanych postaci z ludu. Z kolei maniera malarska zawdzięcza swobodę pociągnięć pędzla i słoneczność jasnych barw pejzażu tradycjom impresjonizmu. Artysta osadził całość w konkretnych realiach, dodając podpisy informujące, że pejzaż przedstawia plażę w Gdyni i Orłowie.

Namalować Bałtyk...

Przedsięwzięciem, które skupiło uwagę całego kraju, była budowa portu w Gdyni. W zamierzeniu port wojenny i rybacki zaspokajający podstawowe potrzeby w sytuacji, gdy Gdańsk pozostawał poza suwerennym władaniem Polski, pod wpływem czynników gospodarczych rozrósł się do rozmiarów jednego z największych portów handlowych na Bałtyku. Miarą dynamiki wzrostu portu i miasta może być liczba jego ludności. W momencie rozpoczęcia pierwszych prac w Gdyni mieszkało 1300 osób, w roku 1931 - 30 tys., a w momencie wybuchu II wojny światowej – ok. 120 tys.! Rozrost miasta znakomicie dokumentują prace malarskie. Z roku 1928



Fot. K. Stubińska

pochodzi obraz **Mieczysława Filipkiewicza** (1891-1951) przedstawiający domki rybaków w Gdyni. Artysta ten jako jeden z pierwszych w latach 20. zaczął malować Bałtyk, wbrew akademickiej tradycji, uważającej Morze Śródziemne za jedyny obiekt wart zainteresowania marynisty. Obraz utrzymany w żywych, pogodnych barwach, przypomina o artystycznym rodowodzie Filipkiewicza, który nauki pobierał m.in. pod okiem **Józefa Pankiewicza**, a później **Wojciecha Weissa**. Jak wielu mu współczesnych, pozostawał także pod wpływem największego ówczesnego autorytetu w dziedzinie pejzażu – **Jana Stanisławskiego**. Obraz nawiązuje do tradycji rybołówstwa w Gdyni, swym ciepłym kolorytem przywołując nastroj kanikuły.

Michalina Krzyżanowska (1883-1962), Widok portu w Gdyni, 1936, obraz ze zbiorów CMM.

Port na płótnie

Przemysłowy charakter powstającego miasta podkreśla natomiast „Widok portu w Gdyni z Kamiennej Góry” rzeźbiarki i malarki **Kazimiery Pajzderskiej** (1879-1959). Port w Gdyni zainspirował też inną artystkę, członkinię Koła Marynistów Polskich - **Michalinę Krzyżanowską** (1883-1962). W latach 30. morze całkowicie zdominowało jej twórczość. Uczestniczyła wówczas w ogólnopolskich wy-

Leon Kowalski (1870-1937), Tryptyk: Królowa Morza Polskiego, 1925, obraz ze zbiorów CMM.



Fot. M. Bracki

stawach marynistycznych, przede wszystkim organizowanych w warszawskiej Zachęcie w latach 1936-39. W tym czasie powstał m.in. duży cykl obrazów dokumentujących rozwój portu w Gdyni. W charakterystycznej dla siebie manierze artystka przedstawiła kolejne etapy rozbudowy. Chociaż głównym tematem jest tu budowa portu, właściwym bohaterem jej prac jest morze i niebo z malowniczo skłębionymi chmurami. Obrazy utrzymane są w ulubionych przez malarzkę zawężonych gamach barwnych, których dominanty stanowią różne odcienie szarości, subtelnie zestawiane z fioletami, błękitami lub chłodną zielenią. Źródłem ich ekspresji jest zazwyczaj światło, dramatycznie rozjaśniające fragment kompozycji i odbite w rozległej tafli morza. Nela Samotyhowa niezwykle trafnie pisała o twórczości tej malarki, że „wielkie obłoczne dale polskiego morza (...) to właściwa ojczyzna artystki” i na innym miejscu: „lubi krajobraz intensywny, heroiczny; posępny, przedburzowy i przeddeszczowy.”

Bardziej „przemysłowy” charakter ma widok nabrzeża Szwedzkiego w porcie w Gdyni **Jana Gasińskiego** (1903-67). Autor w centrum umieścił statki cumujące przy nabrzeżu i górujący nad nimi dźwig. Znalazło się jednak też miejsce na czysto estetyczny zachwyt nad połyskliwą taflą delikatnie falującej wody i zakomponowane w głębi po prawej, jakby mimochodem, studium barw nieba w porze nadchodzącego zachodu słońca.

Z kolei dla poety i malarza **Mieczysława Lurczyńskiego** (1907-1992) widok żurawi portowych nad kanałem stał się pretekstem do malarskich eksperymen-

mentów z nieregularnymi plamami ciemnych barw. Ich szorstkość i dynamika koresponduje z surowością tematu, przydając nieruchomemu z natury obrazowi iluzję wszechobecnego ruchu.

Wypocznij nad morzem

Gdynia kojarzona była nie tylko z portem, ale także z wypoczynkiem. Rekreacja nad morzem to zupełnie nowy motyw, który wniósł do polskiego malarstwa marynistycznego okres dwudziestolecia międzywojennego. Malarze jakby mimochodem rejestrowali przemiany społeczne i obyczajowe dokonujące się po I wojnie światowej. Moda na wypoczynek nad wodą, związana ze świadomością jego zdrowotnych skutków, panowała co prawda już w II poł. XIX w., ale był to przywilej nielicznych. Dopiero po zakończeniu I wojny światowej wyjazdy nad morze stały się dostępne dla wielu. Wojna przyspieszyła też proces emancypacji kobiet, które zmuszone były przejmować obo-

Kazimiera Pajzderska. Widok portu w Gdyni z Kamiennej Góry, ok. 1932, obraz ze zbiorów CMM.



Michalina Krzyżanowska (1883-1962), Widok portu w Gdyni z Oksywiu w roku 1935, obraz ze zbiorów CMM.



Fot. M. Brucki.

Jan Gasiński (1903-1967), Port w Gdyni. Nabrzeże Szwedzkie, ok. 1937, obraz ze zbiorów CMM.

wiązki zawodowe walczących na froncie mężczyzn. Naturalnym tego skutkiem stało się rozluźnienie sztywnych norm obyczajowych, dzięki czemu pojawiły się korekcyjne plaże i wygodne stroje do plażowania.

Kronikarzami zachodzących przemian byli m.in. malarze. Wyżej wspomniano już pracę Mieczysława Filipkiewicza, która pokazując nieistniejące już w końcu lat 20. domostwa gdyńskich rybaków była dokumentem zachodzących w mieście przemian. Zarazem jednak przypominała o bardziej beztróskim aspekcie życia miasta, które przyciągało spragnionych nadmorskiego słońca urlopowiczów.

Jachty na zatoce

Podobną tematykę podejmuje znajdujący się w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku obraz, przedstawiający jachty w porcie gdyńskim. Jego autorem jest znany marynista, student akademii w Krakowie i Monachium, **Soter Jaxa-Malachowski** (1868-1952). A że

glarstwo było sportem w II Rzeczypospolitej szczególnie promowanym. Jego wielkim popularyzatorem był m.in. gen. Mariusz Zaruski.



Fot. M. Brucki.

Michalina Krzyżanowska (1883-1962), Łodzie w porcie, 1937, obraz ze zbiorów CMM.

Podobne treści niesie obraz **Henryka Szczyglińskiego** (1881-1944) z 1927 zatytułowany po prostu „Gdynia”. Ukazuje on widok na półkolistą zatokę morską z piaszczystą plażą ograniczoną przez stromy klif. Na złocistym piasku gęsta sieć drobnych kolorowych punkcików - to plażowi-

cze. Znakiem czasu jest również obecność na wodach zatoki niewielkich jachtów żaglowych. Obraz urzeka oszczędnością i trafnością zastosowanych środków wyrazu. Gładko rozmalowana farba i skromna, choć żywa i nasycona gama barwna czynią z Henryka Szczyglińskiego mistrza syntetycznego pejzażu, nieodrodnego ucznia Jana Stanisławskiego.

Powyższe spostrzeżenia pokazują jasno, jak wielostronne było zainteresowanie malarzy miastem i portem w Gdyni. Świadczy to o autentycznym zaangażowaniu w prezentowaną tematykę i o jej dobrej znajomości, zazwyczaj wynikającej z częstych pobytów w najmłodszym polskim mieście.

**Liliana Gieldon,
Monika Jankiewicz-Brzostowska**

Autorki prowadzą Dział Sztuki Marynistycznej w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

Cdn...

Kraj w liczbach

Ludność - 10 964 120 osób
(wg spisu z 2001 r.)
PKB - 20,2 mld USD
Wzrost PKB - 4 proc.
Stopa inflacji - 3,9 proc.
Bezrobocie - 9,6 proc.
Import - 31,4 mld USD
Eksport - 12,66 mld USD
(produkty rolne, przemysłowe,
paliwa płynne, chemikalia i tekstylia)
Struktura PKB - rolnictwo 9 proc.,
przemysł 21 proc., usługi 70 proc.

Źródło: National Statistics Service.

Na własną rękę

Armatorzy greccy są znani i cenieni na całym świecie. Żegluga i turystyka są jedynymi branżami w Grecji tradycyjnie pozostającymi w całości w prywatnych rękach. Biorąc pod uwagę wpływy, prywatny sektor żeglugowy stanowi podstawowy filar greckiej gospodarki. Armatorzy zorientowani są na prawo, a ich niemałe pieniądze ulokowane są w statkach i międzynarodowych interesach żeglugowych. Na tych właśnie pieniądzach opiera się gospodarka Grecji. Armatorzy reprezentują interesy kraju na forum międzynarodowym, gdzie stanowią bardzo silne lobby, potrafiące otwierać drzwi do wielu gabinetów - w tym i brukselskich.

Rząd obniżył podatek tonażowy dla greckich armatorów (o 70 proc.) oraz podatki od płac załóg pływających (oficerom o 33 proc., marynarzom o 50 proc.), co zwiększyło konkurencyjność greckiej żeglugi. Odczuwalny jest wzrost popytu wewnętrznego, a to w dużej mierze za sprawą znacznej pomocy Komisji Europejskiej, głównie w formie funduszy strukturalnych.

Mali, ale ambitni

Według Hellenic Chamber of Shipping - Greckiej Izby Żeglugowej - średnio 70-72 procent wartości dodanej, jaką wytwarza grecka żegluga, powstaje na lądzie z działalności usługowo-pomocniczej na rzecz floty. Każdy dolar zarobiony w żegludzie daje 1,6-1,7 dolara na lądzie.

Liczba drobnych armatorów wydaje się być w Grecji większa niż gdzie indziej. Według ateńskiego biura konsultacyjnego Petrofin, 521 z 785 wszystkich greckich

Grecka gospodarka opiera się na pieniądzach armatorów

Prywatni, mali, dochodowi

Olbrzymia flota handlowa przynosi rocznie Grecji 3,5-4,5 zysku netto. Może dlatego, że państwo nie ingeruje zbyt w działalność armatorów?

Grecja jest najuboższym krajem starej Unii Europejskiej. Zasoby rolnictwa są skromne, brakuje wody, bogactw mineralnych prawie nie ma. Kraj żyje z turystyki i żeglugi - podstawowych filarów gospodarki. Greccy armatorzy dysponują statkami o nośności nieco ponad 157 mln DWT, (45,2 mln DWT pływa pod banderą grecką), co stanowi ponad 15 procent światowej floty handlowej. Daje to im pierwsze miejsce w Europie. Statki należące do Greków pływają pod banderami 43 krajów.

Grecja - tysiące lat historii i duże szanse na sukces.

kich firm żeglugowych to niewielkie przedsiębiorstwa dysponujące nie więcej niż czterema jednostkami. 349 eksploatuje jeden lub dwa statki. Trudno oprzeć się wrażeniu, że w greckim shippingu małe jest piękne i że wielkość firmy, zatrudnienie oraz obroty nie zawsze decydują o profesjonalizmie, prężności i elastyczności działania. Można się tu posłużyć przykładem spółki żeglugowej Alkon Holdings, która działa na rynku od 14 lat i operuje zaledwie dwoma małymi masowcami Handysize. Jeden z nich zbudowano w 1978 roku, drugi w 1980. Oba płyną w długoterminowych czarterach. Alkon Holdings może się poszczycić trzyletnim okresem nienagannego zatrudnienia w żegludze liniowej w transporcie samochodów Toyota z Japonii do Azji Południowo-Wschodniej i Australii. Spółka utrzymuje stałą płynność finansową, współpracuje z Deutsche Bank i Bank of New York. Zatrudnia Greków na stanowi-

stwowemu armatorowi Navibulgar za 16,1 mln USD. Armatorzy z Grecji często powierzają remonty i kupują statki w stoczniach Bułgarii, Rumunii i Ukrainy. W pierwszym kwartale 2005 roku w ukraińskich stoczniach remontowych Grecy ulokowali trzy swoje statki, a stocznia Morie Shipyard w Feodozji dostarczyła greckiej flocie wojennej trzy specjalistyczne poduszki za 100 mln USD. Kilku greckich armatorów negocjuje z Ukrainian Shipping Company wykupienie czterech ukraińskich przedsiębiorstw żeglugowych.

Grecy mają niemałe wpływy w żegludze rumuńskiej. Dysponują znacznymi udziałami w największej firmie armatorskiej Rumunii – Cosena, mieszczącej się w Konstancy i operującej trzydziestoma statkami. Armatorzy greccy coraz głębiej wchodzi w rynek rumuński, mimo dużej konkurencji ze strony Norwegów, Holendrów i Koreańczyków. Z wielkim rozmachem inwestują w powiększanie własnej

zywało. Na przełomie dekad żegluga turystyczna nie należała do mocnych stron mieszkańców współczesnej Hellady. W ciągu ostatnich 10 lat kilku poważnych armatorów specjalizujących się w żegludze turystycznej albo wycofało z branży, albo zbankrutowało. Dziś najbardziej liczącymi się greckimi armatorami turystycznymi są Festival i ROC, inwestujący w nowoczesne wycieczkowce o prędkości ok. 30 węzłów. Obie firmy są notowane na amerykańskiej giełdzie Nasdaq i na giełdzie ateńskiej - Athens Stock Exchange. W Grecji wartość Festivala szacowana jest na miliard dolarów.

Grażyna Milewska

Zamorskie interesy

Wielomilionowa diaspora grecka rozrzucona jest po całym globie, ale najwięcej najaktywniejszych zawodowo Greków osiadło w Stanach Zjednoczonych. W znacznej części zaangażowani są żeglugowym biznesie, najczęściej na własny rachunek i we własnych firmach. Na wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych ulokowało się wiele dobrze prosperujących firm żeglugowych i brokerskich. Amerykańscy Grecy przekazują je sobie z pokolenia na pokolenie.

Największą w Stanach Zjednoczonych całkowicie prywatną firmą armatorską jest General Maritime, operująca tonażem o łącznej nośności 1,45 mln DWT. Jej właścicielem jest Peter Georgiopoulos, którego przodkowie przybyli za ocean prawie 100 lat temu.

Greccy armatorzy i brokerzy mają wśród amerykańskiej społeczności opinię dobrze znających się na żeglugowym rzemiośle, których wrodzone talenty w tej dziedzinie pozwalają uzyskiwać lepsze wyniki niż rdzenni Amerykanie i inni naturalizowani obywatele USA.



Z Pireusu i innych portów wschodniej części Morza Śródziemnego wypłynąć można na wycieczkę do miast leżących na trzech kontynentach.

sku kapitana i pierwszego mechanika. Pozostała załogę stanowią Filipińczycy, cieszący się na świecie dobrą sławą w morskim rzemiośle.

Inwestycje u sąsiadów

Od wczesnych lat 90. greccy armatorzy wykazują duże zainteresowanie flotami handlowymi i przemysłem okrętowym krajów czarnomorskich. Minos Kyriakou, właściciel dużej firmy żeglugowej Athenian Sea Carriers, był niedawno bliski wykupienia bułgarskiej Stoczni Warna, ale decyzją władz Bułgarii sprzedano ją pań-

floty handlowej. Starają się także w znacznym zakresie zaznaczyć swoją obecność na rynkach wschodnich.

Na trzy kontynenty

Grecy wykroili sobie także spory kawałek tortu ze śródziemnomorskiej żeglugi wycieczkowej. Z Pireusu i innych portów wschodniej części Morza Śródziemnego organizowane są wycieczki do Europy, Afryki i Azji Mniejszej. Grecy stają się powoli silną konkurencją dla żeglugi wycieczkowej w zachodniej części Morza Śródziemnego, choć nic na to nie wska-

Jak rozkręcić Panamę?

Wpuszczeni w kanał



Fot. <http://web.umn.edu>

W śluzach Pedro Miguel – najmniejszych w Kanale Panamskim - statki są podnoszone lub opuszczane na wysokość 9,4 metra.

Modernizacja Kanału Panamskiego, inwestycje w portach, ponowne uruchomienie rurociągu Petroterminal de Panama, większe niż dotychczas wykorzystanie szybkiej kolei pasażersko-towarowej. Rząd w Panamie szuka sposobów na podniesienie atrakcyjności kraju.

Był rok 1880, gdy słynny francuski architekt Ferdinand Lesseps przedstawił projekt budowy przez przesmyk panamski kanału bez śluz. Rok później francuskie towarzystwo akcyjne rozpoczęło prace. W roku 1888 nastąpiło załamanie finansowe przedsięwzięcia, a akcjonariusze stracili ponad 1,5 mln ówczesnych franków. Jednym z powodów przekroczenia założonych kosztów całej inwestycji już po wykonaniu dwóch trzecich prac była natura. Przekopane wzgórza osuwały się, a panamski klimat okazał się dla robotników zabójczy.

Ważny przesmyk

Prawa i koncesję nowego towarzystwa, założonego w 1894 roku, nabyły Stany Zjednoczone. Zbudowanie Kanału Panamskiego zabrało Amerykanom dziesięć lat (1904-1914). Pierwsze statki popłynęły nim 15 lipca 1914 roku, ale oficjalnie i uroczyste otwarcie kanału nastąpiło dopiero po I wojnie światowej. Panama otrzymywała wówczas od USA, jako udział z zysków z transportu kanałem, 250 tys. USD rocznie. Podpisała też konwencję o kompensacjach za korzystanie z usług republiki przez stacjonujące

w strefie kanału wojskowe jednostki amerykańskie. Amerykanie uznali bowiem Kanał Panamski za obiekt o strategicznym dla siebie znaczeniu.

Nacjonalizacja Kanału Sueskiego w 1956 roku wywołała w Panamie ferment. Pojawiły się żądania nacjonalizacji Kanału Panamskiego. Pierwsze masowe antyamerykańskie demonstracje miały miejsce w listopadzie 1959 roku. Konflikt narastał, aż wreszcie zyskał wymiar międzynarodowy. W styczniu 1964 roku w strefie kanału doszło do krwawych zajść między studentami panamskimi a Amerykanami. Podjęto rokowania. Ale nie czekając na ich wynik, 21 listopada 1966 w Zgromadzeniu Ogólnym ONZ Panama proklamowała przejęcie praw suwerennych nad strefą Kanału Panamskiego.

To właśnie od dochodów z kanału zależy w znacznym stopniu stosunkowo zdrowa gospodarka Panamy. Początkowo funkcjonował on jako przedsięwzięcie non profit, ale od kilku lat władze spodziewają się zysków. W 2004 roku wpływ do budżetu z działalności kanału wyniósł 300 mln USD. Według szacunków, w 2006 roku kwota ta ma się zwiększyć do 587 mln USD.

Więcej, szybciej, lepiej

Sam kanał bardzo się zmienia. W roku 2001 systemy hydrauliczne zastąpiły w śluzach mechanizmy zainstalowane jeszcze w roku 1914. Zarząd kanału – Autoridad del Canal de Panama - zamierza zainstalować dwie nowe, duże śluzy połączone z dwoma zbiornikami wodnymi. Wymagać to będzie szeroko zakrojonych prac pogłębiarskich, zwłaszcza na torze wodnym prowadzącym przez Jezioro Gatun, umożliwiającym wyjście z kanału na Pacyfik. Od strony Atlantyku podobne prace trwają w rejonie portu Balboa. Chodzi o to, by przez śluzy mogły przepływać mega-kontenerowce przystosowane do transportu nawet 12,5 tys. kontenerów TEU. Przygotowanie projektów ma być zakończone w 2006 roku, a rozpoczęcie budowy przewiduje się na rok 2007. W związku z powiększeniem zbiorników wodnych konieczne będzie przesiedlenie ludności zamieszkałej w tych rejonach. Zakończenie inwestycji, której koszt zamknie się kwotą 5 mld dolarów, przewidziane jest na rok 2012.

Gdy skróci się czas przejścia przez kanał (dziś trwa to około 24 godzin) i zwiększy się jego przepustowość (obecnie 15-16 tys. statków rocznie), za 15-20 lat Panama może stać się największym

centrum żeglugowym obu Ameryk - twierdzi Alberto Aleman Zubieta, 59-letni absolwent Texas University, obecny administrator Kanału Panamskiego.

Pod tanią banderą

Panama to jednak nie tylko kanał, to także – a może przede wszystkim – największy na świecie tani rejestr statków - 6271 statków o łącznej pojemności ponad 120 mln GT. Wyprzedza on Liberię (1586 jednostek o pojemności 53,2 mln GT) i Bahamy (1295 statków tj. 32,3 mln GT). Liberalne przepisy Panama Register Corporation umożliwiają podniesienie bandery panamskiej na statkach nie spełniających wymogów ochrony życia i mienia na morzu. Jego zalety to także bardzo niskie po-

O historii

W latach 1535-1821 Panama była kolonią hiszpańską. Następnie, do roku 1903, pozostawała prowincją Kolumbii. W tymże jednak roku Stany Zjednoczone oderwały Panamę i utworzyły formalnie samodzielną republikę zależną całkowicie od USA.

W 1989 roku wojska amerykańskie dokonały w Panamie interwencji zbrojnej i aresztowały jej dyktatora - generała Noriegę, skazanego potem za handel narkotykami. Pełną kontrolę nad całym swoim terytorium Panama uzyskała dopiero w roku 1999.

datki i opłaty rejestracyjne. W Panamie bez trudu, po opłaceniu skorumpowanych urzędników, można uzyskać certyfikaty pierwszego oficera pokładowego, czy pierwszego mechanika nie posiadając dostatecznych kwalifikacji i odpowiedniego stażu pracy na morzu.

Wybrzeża dwóch oceanów łączy też tzw. suchy Kanał Panamski, 75-kilometrowa linia kolejowa. Pierwszy pociąg towarowy przemierzył tę trasę w lipcu 2004 r. Po zainwestowaniu w modernizację i przebudowę liczącej sobie 150 lat linii, 50-letnią koncesję na eksploatację nowej linii kolejowej uzyskała Panama Canal Railroad. Pociągi przewożą w większości kontenery pomiędzy Colon a Panama City.

Choć oczekuje się, że szybkimi pociągami (podróż trwa 50 minut) podróżować będą także turyści i ludność miejscowa, Panamczycy przewidują, że kolejną będą przede wszystkim przewożone ładunki z Europy i Zachodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych.

Hutchinson w porcie

W 2004 roku sektor morski Panamy przyniósł 12,5 procent PKB. Niewielki (dwa procent) udział w nim mają porty. W 2004 roku ich przeładunki wzrosły o prawie 20 procent. Port w Colon stał się najważniejszym terminalem kontenerowym w Ameryce Łacińskiej - roczna przepustowość wynosi 1,35 mln kontenerów TEU, czyli o 19 procent więcej niż w Buenos Aires. Przewiduje się dalszą rozbudowę portu w Colon, aby mógł przyjmować ponad 1,5 mln TEU. Opracowywany jest również projekt rozbudowy portu w Cristobalu, po realizacji którego obecna zdolność przeładunkowa zwiększy się z 50 do 300 tys. TEU. Manzanillo International Terminal planuje przebudowę nabrzeża dla kontenerowców, co zwiększy przeładunki kontenerów z 300 do 400 tys. TEU. Kluczem takiego przyspieszenia rozwoju panamskich portów stała się ich prywatyzacja. Panama Ports Company jest częścią Hutchison Port Holding.

Pewne nadzieje związane też są z ponownym wykorzystaniem ropociągu Petroterminal de Panama. Przez 20 lat był drugim po Zarządzie Kanału Panamskiego najbardziej zyskownym przedsięwzięciem w Panamie. Rurociąg o długości 131 km przebiega pomiędzy portami Charco Azul i Chiriqui Grande, należącymi do Petroterminalu. Transportowano nim rocznie 2,7 mld baryłek ropy alaskańskiej z wybrzeży Pacyfiku na Atlantyk. Zapotrzebowanie na tego typu transport spadło w 1996 roku, gdy rząd amerykański uznał, że ropa z Alaski nie jest już strategicznym surowcem Stanów Zjednoczonych. Od dwóch lat rurociąg jest zamknięty, ale możliwe jest jego wykorzystanie w przyszłości.

Jadą goście

Położenie geograficzne Panamy sprawia, że chętnie odwiedzają ją turyści, zwłaszcza bogaci Amerykanie. Przyjmują

Pierwsze statki popłynęły Kanałem Panamskim 15 sierpnia 1914. Szlak przetarł SS „Acon”.

O położeniu

Zajmująca powierzchnię 75 tys. km kw. Panama leży w najważniejszym, a przez to strategicznym miejscu przesmyku łączącego Amerykę Północną i Południową. Stanowi lukę w łańcuchu Kordyliarów i Andów. Od stuleci korzystano z biegnącej tędy najkrótszej drogi pomiędzy Oceanem Atlantyckim i Spokojnym, stosując coraz to nowsze techniki transportu.

Kanał o długości 78 km przecina tzw. „strefę kanałową” o obszarze 1432 km kw., z ok. 100 tys. mieszkańców. Przez dziesiątki lat była całkowicie podległa jurysdykcji Stanów Zjednoczonych.

Panamę zamieszkuje 2,7 mln obywateli.

ich terminale pasażerskie w Colon i Fort Amador, sezon trwa cztery miesiące.

W Panamie działają głównie dwaj armatorzy amerykańscy - Carnival i Royal Caribbean. Rząd, żywo zainteresowany wzrostem turystyki, wypłaca liniom żeglugi turystycznej od 2,5 do 12 dolarów za każdego pasażera, który zejdzie w Panamie na ląd. I robi wszystko, by przyciągnąć turystów. W Port Colon, kosztem 45 mln dolarów, zbudowano nowoczesny terminal pasażerski i wszechstronnie wyposażone centrum handlowo-rozrywkowe. Zorganizowano tu też prężny ośrodek turystyczny wyposażony w nowoczesne, klimatyzowane autokary zabierające turystów na wycieczki w strefę kanału. Bo to on jest największą atrakcją turystyczną Panamy.

Grażyna Milewska



Fot. <http://web.jmredu>



*Jarek Kaczorowski,
żeglarz-zawodowiec, opowiada
o najbardziej fascynujących
regatach ostatnich lat - The Race 2000.*

Sto dni z maszyną do szycia

To był szczególny sukces. Internauci z całego świata uznali załogę katamaranu *Warta Polpharma* za najciekawszą spośród wszystkich siedmiu biorących udział w ogromnym przedsięwzięciu, jakim były regaty zorganizowane w 2000 roku przez France Telecom.

31 grudnia 2000 r.
Start z hiszpańskiej Barcelony.
Ciepło i słonecznie...



Determinacja, waleczność, optymizm i młody wiek załogi (najmłodszy żeglarz miał 22 lata, najstarszy 49) budziły podziw wszystkich, mimo że Polacy zajęli dopiero czwartą pozycję. Słów uznania nie szczędzili im także organizatorzy regat. Podkreślali, że czwarte miejsce, to doskonała lokata. A jeszcze przed wyścigiem mówiło się, że nasi żeglarze, to... niekompetentna załoga. Niekompetentna, bo bez doświadczenia oceanicznego.

było wiele. Wystarczyłby najmniejszy błąd. - Mielśmy wytrawnych sterników, którzy nie dopuścili do dramatu - dodaje Kaczorowski.

Żeglarz, nie marynarz

Sam podkreśla, że nie jest marynarzem, ale zawodowym żeglarzem regatowym. Co to oznacza? - Że płacą mi za to, że żegluję - wyjaśnia. - Jestem wynajmo-



Trzeci dzień żeglugi. Robi się chłodniej, ale wciąż spokojnie. Pierwszy z prawej skipper jachtu Roman Paszke.

- Wszyscy po raz pierwszy mieliśmy płynąć przez ocean - przyznaje Jarek Kaczorowski, kapitan jachtowy, a jednocześnie jeden z członków załogi katamaranu *Warta Polpharma*, biorącego udział w regatach The Race 2000. - Wprawdzie część załogi płynęła przez Atlantyk, nikt jednak nie zmierzył się z południową częścią tego akwenu. A to już prawdziwe wyzwanie.

Góry lodowe, bardzo silne wiatry, niska temperatura - taki jest ocean południowy. Gdyby w tych warunkach katamaran Polaków wywrócił się, nie miałby żadnych szans na zakończenie regat. Jednostka pewnie zatonąłaby. Dlatego cały czas w pogotowiu czekały dwie dziesięcioosobowe tratwy ratunkowe.

- Takie są przepisy w przypadku płynięcia przez ocean - tłumaczy Jarek. - Musi być dwukrotnie więcej miejsca na tratwie niż członków załogi.

Im, na szczęście, tratwy do niczego się nie przydały. Ale sytuacji podbramkowych

wany na różnego rodzaju jachty do różnego rodzaju przedsięwzięć.

Pracę zaproponowano mu np. podczas ostatnich targów morskich w Barcelonie i Genui. Firma, która zbudowała nowy piękny jacht, chciała odpowiednio go zaprezentować dziennikarzom. Takim przedsięwzięciem był też rejs dookoła świata jachtem *Warta Polpharma* Romana Paszke. Dlaczego akurat ten rejs był wyjątkowy?

- To była moja najbardziej spektakularna wyprawa - uzasadnia Jarek. - Poza tym mieliśmy minimalne szanse na sukces. Regulamin The Race 2000 nie przewidywał ograniczeń co do rodzaju i wielkości łódki. Musiał to być po prostu jacht żaglowy. Nasz 12-letni katamaran, mimo różnego rodzaju „podrasowań”, przeróbek i wymiany najważniejszych urządzeń, był ciągle o wiele wolniejszy od łódek, jakimi dysponowali pozostali uczestnicy regat. A przede wszystkim - o wiele młodszy i starszy.

Załoga Warty Polpharmy

Roman Paszke - skipper, Dariusz Drapella - nawigator, Wojciech „Bary” Długozima - bosman, Robert „Dżabes” Janecki, Mariusz „Pirat” Pirjanowicz, Zbigniew „Gutek” Gutkowski, Jarosław Kaczorowski, Ryszard Block, Piotr „Kaczka” Cichocki.

Trasa wyścigu, to wypełnienie legendarnego planu Juliusza Verne'a - w 80 dni opłynąć dookoła świata. Regaty miały spełnić marzenia milionów dorosłych i dzieci w 170 krajach, którzy za pomocą kamer zainstalowanych na pokładach wszystkich jachtów i telewizyjnych przekazów satelitarnych mieli śledzić losy żeglarzy, biorą-

Niezbędny ekwipunek

- odsalarka ręczna wody
- narzędzia: klucze, kombinerki, narzędzia do cięcia, wiertarki, szlifierki
- przenośny generator
- przybory laminarskie (wata szklana, tkanina węglowa, żywyce, utwardzacze, maty, naczynia do ich rozrabiania, rękawice)
- zapasowe liny
- skrzynka elektryczna z bezpiecznikami i żarówkami
- maszyna do szycia (żagli)
- ubranie: dwie zmiany bielizny, dwa sztormiaki, bluzy, spodnie i skarpety polarowe, dwie pary kaloszy (z goreteksu i normalne), gogle narciarskie, osiem par rękawic, kask, dwie czapki polarowe, czapki i dwie pary „pepegów” na tropiki



cych udział w The Race 2000. Ci zamierzali bez postojów i pomocy z zewnątrz opłynąć kulę ziemską. Pokonać trzy przylądki, w tym najtrudniejszy - Horn.

Przygotowania do regat zaczęły się w maju 2000, pół roku przed planowanym startem. Kaczorowski dołączył do ekipy pod koniec października. Tak, jak reszta załogi musiał przejść wymagane kursy zakończone certyfikatami i odpowiednio się przygotować. Został dokładnie zbadany przez lekarzy, odbył setki rozmów z pozostałymi członkami załogi.

Kursy, jakie odbyła załoga

- ratowniczy
- pierwszej pomocy medycznej
- nurkowania
- sprawowania opieki nad chorym
- łączności na morzu

Nie starczyło tylko czasu na wyprawę w góry. Ta też miała ich przygotować do obcowania z naturą, choć góry, które spotkali podczas wyprawy, nieco się różnią od polskich Tatr czy Karkonoszy.

Falstart

Mimo problemów organizacyjnych (wycofał się jeden ze sponsorów) *Warta Polpharma* stanęła na starcie regat The Race 2000 w Barcelonie 31 grudnia 2000 r. dokładnie o godz. 10 rano. Dziewięciosobowa załoga z Polski była jedyną narodową ekipą tych wyścigów. Na pozostałych łodziach załogi były mieszane.

Szybko okazało się, że wszystko jednak nie jest zapięte na ostatni guzik. Na samym starcie połamały się listwy w jednym z żagli. Naprawa zajęła kilka godzin. O północy uroczyście otwarto „szampa”. Trunek uczciwie podzielono pomiędzy dziewięciu mężczyzn. I tak opróżniono jedną z czterech butelek alkoholu (były jeszcze trzy wina), które miały wystrząsnąć na całe 100 dni rejsu.

Zaledwie kilka godzin potem okazało się, że nie działa Immarsat B, urządzenie za pośrednictwem którego załoga polskiego katamaranu relacjonowała mediom

wydarzenia z regat. Sześć kamer zainstalowanych na pokładzie jachtu przestało pracować. Kłopoty skończyły się kilkanaście godzin później, kiedy Francuzi usunęli usterkę. Do tego momentu jacht nie mógł ruszyć w rejs dookoła świata. Co więcej załoga nie mogła zejść na ląd ani przyjmować żadnej pomocy z zewnątrz. Nie pozwolono Polakom nawet na przycumowanie przy brzegu. Katamaran stał przy dźwigu pływającym.

Chrzest przy 40 równoleżniku

Początek rejsu był bardzo przyjemny. Przede wszystkim za sprawą ciepłych pasatów. Sporym przeżyciem było przekroczenie równika. Tym razem obyło się bez chrztu.

- Wszyscy musielibyśmy się mu poddać - śmieje się Jarek Kaczorowski. - Nie było komu odegrać roli Neptuna czy Prozerpiny.

Prawdziwy chrzest był jednak dopiero przed nimi.

Trasa wyścigu

Barcelona, przez Gibraltar na Atlantyk, Przylądek Dobrej Nadziei, Przylądek Leeuwin, przylądek Horn, Marsylia

- TO zaczęło się mniej więcej od 40 równoleżnika na południu - relacjonuje. - TO oznacza zupełnie inny świat. Potworny wiatr, fale, czyli „grubą jazdę”. Nagle w ciągu kilku dni temperatura spadła o ponad 20 stopni (do ok. 7 stopni Celsjusza). Z letnich czapek i krótkich spodenek trzeba było błyskawicznie przeskoczyć w narciarskie gogle, sztormiaki. Założyć czapki, jakie noszą polarnicy. Takie warunki panowały aż do Morza Tasmana.

Kaczorowski wspomina też straszny sztorm, na jaki natknęli się na środku Pacyfiku, między przylądkiem Horn a cieśniną Cooka.

- Wiatr osiągał szybkość między 55 a 70 węzłów - wspomina. - 63 węzły, to 12 stopni w skali Beauforta. Tak wiało przez niemal trzy doby.

Załoga zwinęła żagle i mimo to łódź dalej płynęła z szybkością 25 węzłów.

Kadłuby pełne były wody, załoganci musieli spać w workach ratunkowych.

- Chcieliśmy wtedy trochę odpocząć, lecz nasz meteorolog ostrzegł nas, że zbliża się kolejny głęboki niż – mówi Jarek. - I jeżeli się nie pospieszymy, to przed Hornem trafi nas jeszcze silniejszy sztorm. My już nie wyobrażaliśmy sobie, że coś większego można jeszcze przeżyć. Kolejne pięć dni uciekaliśmy. Minęliśmy się z tym sztormem zaledwie o kilka godzin, ale udało się. Gdyby nie, byłoby z nami naprawdę krucho.

W powrotnej drodze tak im się spieszyło, że koło Gibraltaru połamali jeden z kadłubów katamaranu. - Wyciągnęliśmy naszą beczkę laminarską i posklejaliśmy łódkę. Musieliśmy jednak zawrócić i dopłynąć do portu w Fortaleza w Brazylii. Tam poczekaliśmy na francuskiego inżyniera, który przyleciał samolotem i naprawił uszkodzenie - relacjonuje Kaczorowski.

Naprawa trwała dwa dni. Niestety, spowodowała spóźnienie w regatach. Na oko, mniej więcej dwa tygodnie.

- Mimo wszystko miło wspominam ten przystanek - śmieje się. - Przyplłynęła po nas motorówka. Potem wręczono nam plastikowe karty, dzięki którym mogliśmy bez ograniczeń jeść i pić w jednym z okolicznych pięciogwiazdkowych hoteli.

A to właśnie za dobrym jedzeniem najbardziej tęskniła załoga. Pożywienie na jachcie było liofilizowane, czyli dzięki różnym procesom pozbawione tłuszczu i wody. Pakowane potem w foliowe torebki nie zajmowało dużo miejsca i było łatwe w przyrządzaniu. Wystarczyło taką torebkę naciąć i wlać do niej gorącej wody. Takie jedzenie pozbawione jest też przypraw. Nasi żeglarze używali głównie dwóch: pieprzu i czosnku. Po kilkudziesięciu dniach żeglugi odczuli jednak, czego najbardziej im brakowało. Okazało się, że owoców i warzyw. Raczyl się tym w brazylijskim porcie przez dobrych kilka godzin.

Penicylina i maszyna do szycia

Na szczęście podczas rejsu nikt nie zachorował. Ale załoga była przygotowana na ewentualność każdej niemal choroby.

- Zabraliśmy ze sobą ponad 200 pozycji różnych leków – wylicza Kaczorowski. - Byliśmy skazani tylko na siebie, nie mogliśmy liczyć nawet na pomoc z helikoptera. Dlaczego? Helikopter ratunkowy lata do około 400 km od brzegu, a

my niejednokrotnie znajdowaliśmy się 4 tysiące km od najbliższego lądu.

Każdy załogant potrafił nawet zszywać rany. Jeszcze w Polsce wszyscy przeszli odpowiedni kurs, szkoląc się na giczach świńskich. Pomoc lekarza, za pośrednictwem satelity, dawała załodze poczucie bezpieczeństwa, jednak tak naprawdę była potrzebna tylko w jednym wypadku - gdy jeden z członków załogi, Piotrek, zachorował na zapalenie stawów. Nie pomagały zalecane przez lekarza antybiotyki, nawet w najsilniejszej dawce. Wylądował w końcu w szpitalu.

- Na morzu rzadko się choruje - mówi Jarek. - Trudno się nawet przeziębici. Brak bakterii powoduje jednak, że wszelkiego rodzaju otarcia czy oparzenia, o które podczas takiej wyprawy nietrudno, bardzo długo się goją. Potrzebne są specjalne maści, a i te nie zawsze pomagają.

Dlatego przed wyprawą załoga była poddana specjalnym badaniom. W szpitalu specjalistycznym w Kościerzynie wykonano każdemu: EKG, prześwietle-

W morzu...

Rejs *Warty-Polpharmy* trwał 100 dni, 4 godziny i 32 minuty. Po odliczeniu czasu na naprawę łączności satelitarnej, oficjalny czas okrążenia globu przez polski jacht wynosi 99 dni, 12 godzin i 31 minut. Zwycięski katamaran, francuski *Club Med.*, uczynił to w ciągu 62 dni, 6 godzin, 56 minut i 3 sekundy.

Latające dalmatyńczyki

Podczas tak długiego rejsu nie może się obejść bez konfliktów wśród członków załogi. Te spowodowane były głównie... nadmiarem odwagi niektórych. Zwłaszcza na początku wyprawy.



33 dzień rejsu. Niska temperatura i wysokie fale. Trzeba już było założyć sztormiaki i ciepłe czapki.

nie klatki piersiowej, morfologię krwi, badanie moczu i kału, USG jamy brzusznej, badanie zębów. Ewentualne „usterki” korygowano na miejscu. Były też inne, mniej przyjemnie, ale konieczne badania mające wykluczyć takie przypadłości, jak np. hemoroidy.

- Zdarzało się, że ktoś odpowiednio nie przymocował się do lin wychodzących na pokład - mówi Kaczorowski. - To groziło, oczywiście wypadnięciem za burtę. Szanse uratowania tonącego byłyby równe zeru. Dlaczego? Łódka nastawiona była na płynięcie z wiatrem. Trzeba byłoby ją

wyhamować. Potem zawrócić i szukać topiącego się. Znalezienie go w takich warunkach, temperaturze i po takim czasie byłoby raczej niemożliwe. A poza tym w takim wypadku narażone byłoby życie całej załogi. To niedopuszczalne.

- Świątek żeglarski jest bardzo mały - dodaje. - Wszyscy się dobrze znamy, gdyż nie raz stykaliśmy się przy różnego rodzaju przedsięwzięciach. Wiemy, na co kogo stać i czego od siebie oczekujemy.

Awantura zdarzyła się za to w załodze Amerykanów. Jej dwóch członków pobiło się tak, że polala się krew. Awanturnicy opuścili pokład jachtu w najbliższym porcie, w Kapsztadzie.

Jednym z większych problemów podczas wyprawy był... smród psującego się jedzenia.

- Nie sposób było nad tym zapanować - wspomina Kaczorowski. - Niska temperatura uniemożliwiała jedzenie na zewnątrz. Najczęściej spożywało się więc posiłki pod pokładem i to w dość niehygienicznych warunkach, bo ciągle huštało. Dlatego resztki jedzenia spadały na podłogę, potem przelewały się wraz z wodą i osiadały w jakiś zakamarkach. W wyższych temperaturach dokładnie to czuliśmy.

Załoga obawiała się też orek. Wśród żeglarzy panuje bowiem opinia, że potrafią one zaatakować mniejsze jachty. Ale były też przyjemne momenty.

- Kiedy wplynęliśmy na Morze Tasmańskie, wokół nas pojawiło się mnóstwo jakichś świecących roślin - opisuje Jarek. - Płynąc zostawialiśmy za sobą fosforyzującą, zieloną smugę. Wyglądało to niezwykle efektownie.

Spotkali też świecące stworzenia, prawdopodobnie ryby, osiągające ok. 1,5 metra przekroju, czyli raczej kwadratowych kształtów. Niestety, zjawisko widoczne było tylko w nocy. Rano trudno było się zorientować, co właściwie było przyczyną takiego efektu świetlnego. Koło przylądka Horn spotkali za to niezwykle gatunek ptaków.

- Wyglądały w locie, jak dalmatyńczyki - opowiada Kaczorowski. - Białe, nakrapiane ciemnymi cętkami. Fruwały dość niepozornie, jakby właściwie były stworzone bardziej do nurkowania.

Czas umilały im też podpływające delfiny, które wykonywały różne cyrkowe sztuczki. Żeby im się to za szybko nie znudziło, trzeba było do nich głośno mówić, albo np. pukać w burtę. Zachęcone okazanym zainteresowaniem - przez dłuż-

szy czas bawiły załogę swoimi wyczynami. Czas szybko mijał. Koniec końców *Warta Polpharma* wplynęła na metę regat jako czwarta, za francuskimi katamaranami *Club Med* i *Innovation Explorer* oraz amerykańskim *Team Adventure*. Metę pokonała 10 kwietnia 2001 roku w Marsylii. Łącznie katamaran w ciągu 100 dni pokonał ponad 30 tysięcy mil morskich.

Ewa Opiela

Zdjęcia: archiwum załogi

Na mecie

1. W sobotę 3 marca 2001 o godz. 19.56.33 czasu GMT *Club Med* przekroczył linię mety ustanawiając nowy rekord opłynięcia kuli ziemskiej - 62 dni, 6 godzin, 56 minut i 33 sekundy.

2. We wtorek 6 marca o godz. 11.32 czasu GMT, francuski katamaran *Innovation Explorer*, jako drugi wplynął na metę. Pokonanie trasy regat zajęło mu 64 dni, 22 godziny, 32 minuty i 38 sekund.

3. W sobotę 24 marca o godz. 9.21 czasu GMT, *Team Adventure* wszedł do portu w Marsylii. Na trasie regat pokonał 29 733 mm w czasie 82 dni, 20 godz., 21 minut i 2 sekundy.

4. We wtorek 10 kwietnia o godz. 18.32 czasu GMT, *Warta Polpharma* wplynęła na metę w Marsylii. Przepłynęła 32 000 mm w czasie 99 dni, 12 godz., 31 minut. Podany czas jest oficjalnym czasem po wszystkich odliczeniach.

5. W niedzielę 15 kwietnia o godz. 8.08 czasu GMT, *Team Legato* wplynął na metę w Marsylii. Tym samym regaty The Race zostały zakończone. Jego czas wyniósł 104 dni, 19 godz., 8 minut.

Dwie pozostałe jednostki uczestniczące w regatach, ze względu na awarie, wycofały się jeszcze przed rozpoczęciem wyścigu.

72 dzień wyścigu. Bezkresne morze, szum wiatru i piękny zachód słońca. Przygoda powoli dobiega końca...

Filmowe migawki z rejsu Race 2000 na płycie CD!



Rok 1938. Nieznany U-boot.



Żelazne trumny atakują w nocy

W niedzielę, 8 października 1939 roku, tuż przed północą z bazy w Kilonii w morze wyszedł niemiecki okręt podwodny U-47 dowodzony przez kapitana Guenthera Priena. Zadanie, jakie przed nim postawił głównodowodzący bronią podwodną Kriegsmarine Karl Donitz, było niemal niemożliwe do wykonania. Prien miał wdrzeć się do głównej bazy Royal Navy w zatoce Scapa Flow na Orkadach.

Brytyjczycy uważali ją za najbezpieczniejsze miejsce postoju dla swoich okrętów. Wejście do bazy bardzo dokładnie zabezpieczyli sieciami i wrakami statków. Wydawało się, że nie przecisnąć się przez nie nawet mysz. Niemcy zdawali sobie z tego sprawę. Liczyli się nawet z możliwością utraty U-47. Tuż przed opuszczeniem portu zabrali z niego maszynę szyfrującą Enigma oraz wszystkie inne tajne materiały, tak aby w razie niepowodzenia misji nie wpadły w ręce wroga.

Okazało się to jednak niepotrzebne. Prien, wykorzystując zaledwie 17-metrowej szerokości lukę w systemie zabezpieczeń brytyjskiej bazy, w nocy z 13 na 14 października wpłynął przez nikogo niezauważony do Scapa Flow. Odnalazł tam pancernik „Royal Oak” i zatopił go. Był to pierwszy tak duży okręt zniszczony w czasie drugiej wojny światowej. Wraz z nim zginęło 833 angielskich marynarzy.

Brytyjczycy byli tak zaskoczeni atakiem U-Boota, że zanim zorientowali się

w sytuacji Prien był już poza ich zasięgiem. 17 października, entuzjastycznie witany przez tłumy rodaków, cało i zdrowo powrócił do Wilhelmshaven. Jednocześnie nagłośniony przez propagandę niesamowity wyczyn U-47 poznały całe Niemcy. Na jego załogę spadł deszcz wyróżnień. Prien został także przedstawiony zagranicznym dziennikarzom przebywającym w Berlinie. Korespondent amerykańskiego radia William L. Shirer zanotował po tym spotkaniu w swoim dzienniku, że był on „typowym, butnym, fanatycznym nazistą”.

I tak już było do końca wojny. Niemiecka propaganda robiła z Priena i innych dowódców U-Bootów bohaterów, traktując ich niemal jak półbogów. Alianci zaś uważali za fanatycznych morderców, najwierniejszych żołnierzy Hitlera. Stereotypy te przetrwały do dzisiaj, mimo że wiemy już, iż żaden z nich nie jest prawdziwy. Marynarze U-Bootów i ich dowódcy nie byli bowiem ani herosami, ani krwiożerczymi hitlerowcami, choć zapewne i jednych, i drugich można byłoby wśród nich znaleźć. Kim zatem byli?

Śmierdzące okręty

Chcąc zrozumieć, jak wyglądała służba na U-Bootach (U-Boot, to skrót od niemieckiego Unterseeboot, co znaczy po prostu okręt podwodny) musimy zapomnieć na chwilę o tym, co wiemy na temat okrętów podwodnych z filmów w rodzaju „Polowanie na Czerwony Październik”. Życie podwodniaków w czasie drugiej wojny światowej wyglądało bowiem zupełnie inaczej.

Przed wszystkim U-Booty nie były okrętami podwodnymi w dzisiejszym rozumieniu. Były to raczej okręty z możliwością czasowego zanurzenia się. Głównym ich napędem były silniki dieslowskie, które napędzały okręt tylko wtedy, kiedy znajdował się on na powierzchni. Do pływania pod wodą używano silników elektrycznych. Aby naładować akumulatory i wywietrzyć wnętrze okrętu, U-Booty musiały wynurzać się co kilkanaście godzin.

U-Booty w swojej najpopularniejszej wersji, tzw. typie VII C, były to długie na 66 metrów stalowe rury, w których żyć musiało około 50 ludzi. Warunki panujące na tych okrętach uznalibyśmy dzisiaj za skrajne. W środku U-Boota było niesamowicie ciasno i zawsze mokro. Przestrzeń była maksymalnie wykorzystywana. Wszędzie, gdzie tylko się dało, upy-

Fot. www.U47.org



Guenther Prien
– wybitny dowódca,
czy fanatyczny
morderca?



Obłt. Oskar Kusch. Dowódca niemieckiego u-boota rozstrzelany przez nazistów za krytykowanie Hitlera.

Fot. www.U47.org

chano i wieszano żywność. Po pewnym czasie zaczynała ona pleśnieć i psuć się. Smród na okręcie był wszechobecny. Śmierdziała nie tylko żywność, ale także smary, ropa, ludzkie odchody i pot. Na typowy, trwający kilka tygodni patrol, załogę nie wolno było zabierać ubrań na zmianę.

Życia marynarzom nie ułatwiały nie tylko klaustrofobiczne warunki. W czasie patroli narażeni byli na nieustanne ataki z powietrza i z morza. Ciągła gotowość bojowa, wielokrotne zanurzanie i wynurzenie okrętu, a do tego świadomość, że każdy atak nieprzyjaciela może oznaczać śmierć, wymagały niezwyklego hartu ducha.

Na U-Booty trafiali starannie wyselekcjonowani ludzie. Zdobyte w patrolach doświadczenie było bezcenne, a każda akcja cementowała załogę. Na okrętach panowała więc niezwykła atmosfera. Podkreślają to wszyscy, którzy na nich pływali. I chociaż trudno w to uwierzyć, z czasem stawały się one dla nich prawdziwym, drugim domem.

Myśliwi i ścigani

U-Booty były bardzo groźną bronią. W okresie międzywojennym, po wymyśleniu pierwszych urządzeń do ich wykrywania, alianccy stratedzy zaczęli je lekceważyć. W początkowej fazie wojny bardzo boleśnie przekonali się, jak bardzo się mylili. Nie pomagało nawet wprowadzenie systemu konwojów. Karl Doenitz znalazł bowiem skuteczny sposób ich atakowania, który przeszedł do historii, jako „tatyka wilczych stad”.

Niemieccy podwodniacy atakowali alianckie statki nie w pojedynkę, ale całymi grupami. Najlepsze rezultaty dawało to w nocy, kiedy niska sylwetka U-Bo-

ota była niemal niewidoczna w ciemnościach. W ten sposób niemieckie okręty podwodne zatopiły w czasie drugiej wojny światowej około trzech tysięcy alianckich statków i okrętów o niewyobrażalnym wręcz tonażu 16 mln BRT!

Ten wynik to efekt tzw. wojny tonazowej. Głównym zadaniem U-Bootów było bowiem zatopienie jak największej liczby alianckich statków handlowych. Okręty wojenne, choć były łakomym kąskiem, zwykle nie były atakowane ze względu na zbyt duże ryzyko. Nie oznacza to jednak, że polowanie na konwoje

było łatwiejszym zadaniem. Nic podobnego, zwłaszcza że z czasem alianci nauczyli się skutecznie walczyć z U-Bootami, do czego walenie przyczyniło się złamanie kodów Enigmy.

Wojna U-Bootów miała swoich asów. Pierwsze miejsce na liście najskuteczniejszych dowódców zajmuje bezapelacyjnie Otto Kretschmer, który zatopił ponad 40 okrętów o tonażu ok. 300 tys. BRT. Żaden inny dowódca w żadnej innej wojnie nie osiągnął takiego rezultatu. Za nim, z podobnymi wynikami, uplasowali się

Wolfgang Luth i Erich Topp

Patrząc na te rankingi pamiętajmy jednak, że nie mówią one całej prawdy. Choćby tego, że w miarę upływu czasu ochrona konwojów była coraz szczelniejsza, coraz trudniej było zatem upolować łatwą zdobycz. Autor monumentalnego dzieła „Hitlera wojna U-Bootów” Clay Blair trafnie podzielił wojnę U-Bootów na dwa okresy do i od 1942 roku. Według niego U-Booty w pierwszym okresie były myśliwymi, a w drugim ściganymi. Pod koniec wojny sam powrót z patrolu był już wielkim sukcesem. Mało znany jest fakt, że 75 proc. U-Bootów nie zatopiło w czasie wojny ani jednej alianckiej jednostki.

Hobby z ryzykiem

Zainteresowanie U-Bootami dotarło do Polski dopiero na początku lat dziewięćdziesiątych. W tej chwili istnieje już spora grupa miłośników tej tematyki, choć w naszym kraju przyznając się do takiego hobby łatwo narazić się na zarzut propagowania nazizmu. Gdzie szukać rzetelnych informacji o U-Bootach? Raczej nie w kinie, choć wyjątkiem jest tutaj film Wolfganga Petersena „Das Boot” („Okręt”) w ocenie weteranów dość wiernie oddający klimat panujący na U-Bootach. Sporo informacji o niemieckich okrętach podwodnych w czasie drugiej wojny światowej znaleźć można w Internecie. Najlepsza wydaje się anglojęzyczna strona www.uboot.net, ale warto też zajrzeć na polskie: www.op.osw.pl,

www.ubootwaffe.pl, czy www.u-boat.org. Najlepszym źródłem wiadomości o U-Bootach pozostają jednak książki. Na pierwszym miejscu warto wymienić wydane przez warszawskie wydawnictwo Magnum dwutomowe dzieło Claya Blaira „Hitlera wojna U-Bootów”. Najwięcej książek poświęconych temu tematowi wydało jednak gdańskie wydawnictwo Finna. Nakładem tej oficyny ukazały się choćby wspomnienia Karla Doenitza „Dziesięć lat i dwadzieścia dni”, Guenthera Priena „Moja droga do Scapa Flow”, czy Herberta Wernera „Żelazne trumny”, jak też biografie asów U-Bootów: Otto Kretschmera, Wolfganga Lutha czy Wernera Henke. Z tych źródeł korzystałem pisząc niniejszy artykuł.

Zbrodnicze szaleństwo

Nawet dzisiaj tonaż statków i okrętów zatopionych przez niemieckie okręty podwodne w czasie drugiej wojny światowej robi wrażenie. Takie wrażenie robił także na aliantach, zwłaszcza w początkowym okresie wojny, kiedy U-Booty dosłownie dziesiątkowały niektóre konwoje. Lęk przed niemieckimi podwodnikami najlepiej oddają słowa Winstona Churchilla, który napisał: „Jedyną rzeczą, która tak naprawdę przerażała mnie w czasie wojny, była groźba U-Bootów”.

Churchill obawiał się, że niemieccy podwodniacy odetną Wielką Brytanię od

Z tej perspektywy zbrodniczym szaleństwem nazwać trzeba wysyłanie przez Doenitza coraz to nowych U-Bootów na niemal pewną śmierć. Z ponad tysiąca okrętów, ok. 800 zostało zatopionych. Z ogólnej liczby 40 tys. marynarzy służących na niemieckich okrętach podwodnych w czasie drugiej wojny światowej, do domu nie wróciło 30 tys., czyli prawie 90 proc.

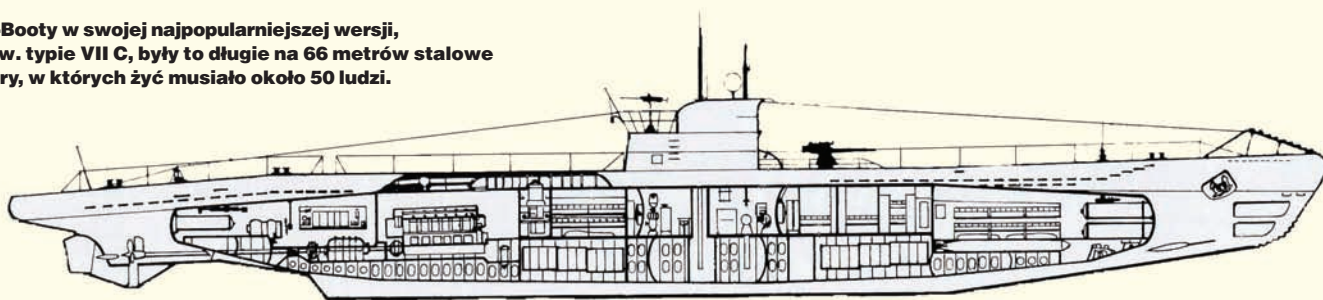
Żołnierze Hitlera...

Te przerażające liczby nie zmieniają faktu, że załogi U-Bootów walczyły po niewłaściwej stronie. Choć większość marynarzy była zapewne przekonana, że to-

codziennego kontaktu z bliskimi mieszkającymi na lądzie, surowa dyscyplina, a także nieustanne obcowanie z żywiołem morza, to wszystko powodowało, że tzw. narodowy socjalizm miał na ich załogi mniejszy wpływ niż w innych formacjach niemieckiej armii. Niektórzy dowódcy głośno wyrażali swoje niezadowolenie z władzy nazistów. Dowódca U-154 Oskar Kusch został nawet rozstrzelany za krytykowanie Hitlera.

Jednym z największych mitów dotyczących U-Bootów jest rzekome zabijanie przez nich rozbitków. Zupełnie niedawno scenę taką obejrzeć mogliśmy w kinach w filmie „U-571”. Tymczasem

U-Booty w swojej najpopularniejszej wersji, tzw. typie VII C, były to długie na 66 metrów stalowe rury, w których żyć musiało około 50 ludzi.



dostaw żywności, paliwa i broni. Taka blokada mogłaby w konsekwencji doprowadzić do upadku Anglii. Przekonany był o tym nie tylko Churchill. Także Karl Doenitz uważał, że losy wojny mogą rozstrzygnąć się na morzu, a konkretnie na północnym Atlantyku, które były głównymi szlakami komunikacyjnymi alianckich konwojów. Admirał obliczał, że do blokady Anglii potrzeba około 300 U-Bootów: 100 miało przebywać w portach na remontach i szkoleniach, 100 miało być w drodze na lub z patroli bojowych, a kolejnych 100 miało polować na alianckie statki. W swoich wspomnieniach ubolewa, że nigdy taką liczbą okrętów nie dysponował.

Czy U-Booty rzeczywiście mogły wygrać wojnę dla Hitlera? Współczesne badania historyczne każą zweryfikować taki pogląd. Niemcy przegrałyby wojnę bez względu na to, iloma okrętami podwodnymi dysponowałyby. Stało się to szczególnie widoczne po przystąpieniu do walki Stanów Zjednoczonych. Nawet, gdyby U-Booty topiły więcej statków niż to robiły, nic by to nie zmieniło. Potencjał gospodarczy USA powodował, że produkowały one po prostu więcej statków niż niemieccy podwodniacy byli w stanie zniszczyć.

piąc alianckie statki dobrze służy ojczyźnie, realizowała w ten sposób zbrodnicze



20 października 1943. Fotografiją wykonano z amerykańskiego samolotu VC-13 Avenger, który zaatakował bombami niemieckiego U-378. Po roku 1941 u-booty z myśliwych stały się zwierzyną...

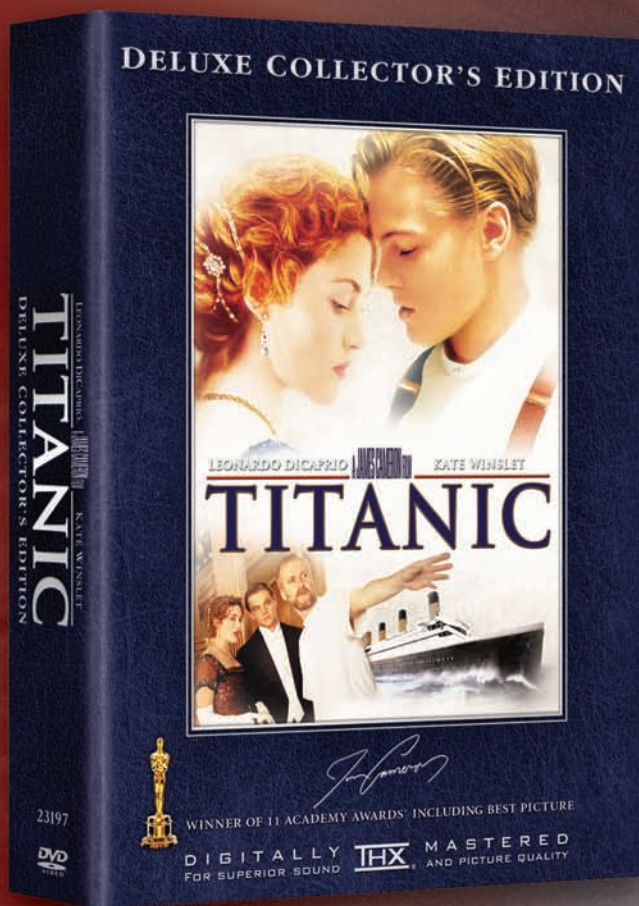
plany Adolfa Hitlera. Na ogół byli wobec niego lojalni, choć historycy do dziś spierają się, w jakim stopniu.

Warto jednak podkreślić, że specyfika służby na U-Bootach: długie patrole, brak

prawda jest taka, że tylko jeden z dowódców niemieckich okrętów podwodnych został po wojnie skazany przez aliantów na śmierć za zbrodnie wojenne. Chodzi o dowódcę U-852 Heinza Ecka, który po zatopieniu u zachodnich wybrzeży Afryki greckiego frachtowca „Peleus”, rozkazał otworzyć ogień do jego szczątków, m.in. szalupy ratunkowej. Problem jednak w tym, że zdania na temat winy Ecka są wśród historyków podzielone. Nie brakuje nawet opinii, że jego proces miał znamiona klasycznej zbrodni sądowej.

Warto też pamiętać, że Doenitz, który najpierw awansował na dowódcę Kriegsmarine, a po śmierci Hitlera z jego namaszczenia, stał się ostatnim przywódcą III Rzeszy, został po wojnie skazany w procesie norymberskim tylko na 10 lat więzienia. Niektórzy zaś z ocalałych z pogromu dowódców U-Bootów, w tym sam „król tonażu” - jak o nim mówiono - czyli Otto Kretschmer, dorobił się po wojnie stopnia admirałskiego w marynarce wojennej demokratycznych Niemiec. Dowodził nawet siłami morskimi NATO. Jego wojenni wrogowie nie mogli chyba dobitnie wyrazić, że jako dowódca U-Boota zachował się bez zarzutu.

Tomasz Falba



Titanic doczekał się czteropłytkowej kolekcjonerskiej edycji DVD



Historia *podwodna*

Gdy w 1997 roku *Titanic* szturmował kinowe ekrany na całym świecie, żartowano, że filmowa tragedia trwa dłużej niż to się działo w 1912 roku. Trzygodzinny obraz w reżyserii Jamesa Camerona szybko okazał się jednym z największych kinowych przebojów minioniej dekady i drugim filmem w historii (po „Ben Hurze” z 1959 r.), który zdobył aż 11 Oscarów! Teraz „Titanic” doczekał się wreszcie - godnej tak znakomitego tytułu - czteropłytkowej kolekcjonerskiej edycji DVD.

Transatlantyk *Titanic* zatonął w nocy z 14 na 15 kwietnia 1912 roku, podczas swego dziewiczego rejsu z Wielkiej Brytanii do USA. Ten cud ówczesnej techniki, „niezatapialny” luksusowy liniowiec poszedł na dno w niespełna półtorej godziny po tym, jak zderzył się z górą lodową. Spośród ponad trzech tysięcy pasażerów i członków załogi ocalało zaledwie 705! Tak duża skala tej tragedii oraz fakt, że zginęło w niej wielu spośród najbogatszych wówczas ludzi na świecie, legły u podstaw legendy *Titanica*, która przez całe ubiegłe stulecie rozpalala wyobraźnię ludzi na całym świecie. Niektórzy badacze twierdzą nawet, że historia Stanów Zjednoczonych i całego świata w XX wieku mogłaby potoczyć się inaczej, gdyby na transatlantyku nie zginęli tak liczni

przedstawiciele najważniejszych rodzin Ameryki z początku ubiegłego stulecia!

Nic dziwnego, że już kilka dni po tragedii zrodził się pierwszy plan odnalezienia wraku *Titanica*. Syn multimilionera Johna Jacoba Astora - Vincent - ogłosił, że chce odnaleźć i wyłowić z oceanu ciało swojego ojca. Dołączyły do niego rodziny innych najbogatszych pasażerów *Titanica*. Pomysł użycia łodzi podwodnych wyposażonych w elektromagnesy, z pomocą których wyciągnięto by wrak na powierzchnię, szybko jednak uznano za nierealny.

Późniejsze historyczne wydarzenia - I wojna światowa, wielki kryzys i II wojna światowa - spowodowały, że o *Titanicu* nieco zapomniano. Dopiero 40 lat po tragedii, wraz z pojawieniem się w 1953 roku

filmu *Titanic* i dwa lata później książki Waltera Lorda „A Night to Remember” (z ekranizowanej w 1958 r.), zainteresowanie wrakiem spoczywającym na dnie północnego Atlantyku odżyło na nowo. Od tej pory podejmowano wiele różnych prób odnalezienia i wydobywania statku, z których część, jako zbyt fantastyczne (np. wypełnienia wnętrza *Titanica* roztopionym woskiem lub też zamrożenia go tak, aby sam wypłynął na powierzchnię) nie wyszła poza fazę planowania. Dopiero w 1985 roku francusko-amerykańskiej ekipie poszukiwaczy udało się zlokalizować wrak transatlantyku i sfilmować jego szczątki.

Do tego wydarzenia nawiązuje też film Jamesa Camerona, który rozpoczyna

Titanic w liczbach

- 3 śruby napędowe
- 4 kominy
- 8 pokładów
- 16 grodzi wodoszczelnych
- 28,2 m - szerokość statku
- 29 kotłów węglowych
- 269,1 m - długość statku
- 860 członków załogi
- 2000 okien było na całym statku
- 2228 pasażerów płynęło tragicznym rejsiem (uratowało się tylko 705)
- 15 000 000 funtów kosztowała budowa *Titanica*

się kilkuminutową sekwencją penetracji wraka *Titanica* przez zdalnie sterowane miniaturowe łodzie podwodne z kamerami. Później oglądamy już klasyczne love story, z Leonardem DiCaprio i Kate Winslet w rolach głównych i tragedią ogromnego statku pasażerskiego w tle. O ile historia miłosna jest oczywiście fikcyjna, to całą resztę wydarzeń reżyser postarał się odtworzyć z niezwykłą wręcz dokładnością. O tym, jak wiele pracy kosztowało to całą ekipę filmową i jakich trików użyto, aby uzyskać jak najbardziej realistyczny efekt, możemy się przekonać oglądając materiały dodatkowe, jakie poza samym filmem znalazły się na wszystkich czterech płytach specjalnego wydania DVD *Titanica*. Dowiemy się z nich m.in., że:

- widoczny na ekranie leżący na dnie oceanu wrak, w rzeczywistości był

podwieszonym do sufitu modelem, który w tej pozycji łatwiej było oświetlić i filmować

- w skali 1:1 wybudowano jedynie prawą burzę *Titanica* (częściej pokazywaną na ekranie, bo to ją rozpruła góra lodowa). Dlatego np. całą scenę wypłynięcia transatlantyku z portu, w której widać lewą burzę, kręcono ze specjalnie przygotowanymi „odwróconymi” strojami i całą scenografią, a po-



Spoczywający na dnie wrak *Titanica* to w rzeczywistości podwieszony do sufitu model, który w tej pozycji łatwiej było oświetlić i filmować.

tem przełożono taśmę na drugą stronę. Było to dużo oszczędniejsze rozwiązanie, niż zrekonstruowanie całego *Titanica*, tyle że wymagało od aktorów i całej ekipy większej mobilizacji (prawa ręka grała lewą, ubrania zapinały się na drugą stronę, itp., itd.)

- w maszynowni filmowego *Titanica* widzimy prawdziwy trójkołowy silnik rozprężny, podobny do tego, jaki zamontowano w transatlantyku, tyle że trzykrotnie mniejszy. Znalaziono go w starym towarowcu *Jeremiah O'Brien* i sfilmowano, po czym zrobiono makietę maszynowni *Titanica* w skali 1:3 i zrzęcznie połączono oba obrazy.

To tylko kilka spośród wielu ciekawostek, które po raz pierwszy ujawniają nam twórcy *Titanica* w licznych materiałach dokumentalnych, jakie znajdziemy w kolekcjonerskim wydaniu DVD. Równie cenny jest kilkunastominutowy filmowy za-

Z materiałów dodatkowych zamieszczonych na płytach DVD możemy dowiedzieć się ile pracy włożono w to, aby scena zatonięcia *Titanica* wyglądała realistycznie.

Czy wiesz, że...:

- Skrót R.M.S. przed nazwą statku oznaczał Royal Mail Steamships, czyli Królewski Parowiec Poczty. Tylko statek tak oznaczony mógł zabierać na pokład pocztę monarchii brytyjskiej
- W podróż przez ocean *Titanica* zaopatrzone m.in. w 40 ton ziemniaków, 2 tony kawy, 15 tysięcy litrów wody pitnej i 20 tys. butelek piwa.
- Z powodu strajku górników w porcie Southampton zabrakło węgla dla *Titanica*. Poradzono sobie z tym problemem rozładowując 6 statków transportujących ten surowiec, stojących w tym samym porcie.
- *Titanic* miał na swoim wyposażeniu m.in. salę gimnastyczną, pływalnię, korty tenisowe, turecką łaźnię, a nawet schronisko dla psów.
- Choć górne pokłady *Titanica* i innych transatlantyków były luksusowe i przeznaczone wyłącznie dla bogaczy, to nie na nich zarabiano najwięcej. Najbardziej zyskowne dla linii żeglugowych były przewozy w II i III klasie. Masowo korzystali z nich emigranci, dla których był to jedyny możliwy wówczas sposób na dostanie się do nowego świata - Ameryki.

pis podwodnej wyprawy na wrak z komentarzem samego Jamesa Camerona. Oglądanie prawdziwych wnętrza statku spoczywającego na dnie Atlantyku dostarcza jeszcze większych emocji niż sam film fabularny!

Tomasz Konopacki



Wielkie konstrukcje: Most Golden Gate

Megastructures: Golden Gate Bridge



Most Golden Gate w San Francisco codziennie opiera się zdrażliwym prądom morskim, silnym wiatrom i morskiej mgle. Sejsmolodzy przewidują, że w ciągu najbliższych 50 lat w tym miejscu dojdzie do silnego wstrząsu ziemi.

Emisja

29.01.2006 – g. 20.00
04.02.2006 – g. 14.00

Olbrzymie homary Monster Lobster!



Homar amerykański to jedno z najbardziej niezwykłych stworzeń morskich. Choć odrastają mu gigantyczne kończyny, musi toczyć ciągłą walkę o przetrwanie.

Emisja

28.01.2006 – g. 12.00

W obronie rekinów Shark Business



Analiza mitów i opowieści związanych z zachowaniem rekinów. Przyjrzymy się, jak istotną rolę odgrywają obecnie nurkowie w zachowaniu gatunków skazanych na wymarcie.

Emisja

18.01.2006 – g. 08.00, 13.00, 19.00
21.01.2006 – g. 09.00

Kiedy wyprawa się nie powiedzie...: Zatopiona łódź podwodna When Expeditions Go Wrong: Sunken Sub



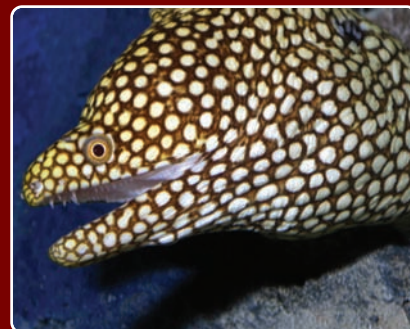
Dzień Ojca, 1973 rok. Łódź podwodna z czterema oceanografami na pokładzie zaplątuje się we wrak zatopionego okrętu wojennego. Tylko dwóch ojców przeżyje. Mają mało powietrza. Filtry nie działają. Kto przetrwa i dlaczego?

Emisja

25.01.2006 – g. 17.00
03.02.2006 – g. 17.00

PREMIERA

Oceany za szkłem Oceans In Glass



Zaproszenie do jednego z najwspanialszych akwariów na świecie, Monterey Bay Aquarium.

Emisja

28.01.2006 – g. 17.00
29.01.2006 – g. 12.00
02.02.2006 – g. 09.00
03.03.2006 – g. 14.00

Zatopiony sekret Hitlera Hitler's Sunken Secret



Latem 2003 roku przeprowadzono operację wyciągnięcia z morskiego dna drogiego ładunku zatopionego statku Hydro. W czasie II wojny światowej statek ten był celem brawurowych akcji norweskiego ruchu oporu.

Emisja

14.01.2006 – g. 20.00
15.01.2006 – g. 08.00
16.01.2006 – g. 09.00, 14.00

Wielkie konstrukcje:
Przesunięcie olbrzymów
Frontlines Of Construction:
Moving The Monsters



Tradycyjne holowniki przeżywają okres odrodzenia. Obecnie w portach królują supernowoczesne modele tych łodzi. Odgrywają kluczową rolę podczas wielu ważnych, technicznych przedsięwzięć.

Emisja

15.01.2006 – g. 11.00

31.01.2006 – g. 12.00, 20.00

Duchy Titanica
Titanic's Ghosts



Wraz z trzema rodzinami, które straciły krewnych podczas katastrofy Titanica, wyruszamy na poszukiwania szczątków bliskich. Wykorzystując najnowsze technologie DNA, rodziny próbują zidentyfikować ciała z podwodnego masowego grobu.

Emisja

16.01.2006 – g. 21.00, 00.00

22.01.2006 – g. 08.00, 00.00

23.01.2006 – g. 09.00, 14.00

PREMIERA

Niebezpieczny fach:
Odcinek 14
Rough Trades: Episode 14



Andrea Zaferes i jej partner Butch cały czas ryzykują życie, nurkując w lodowatych wodach i schodząc pod grube tafle lodu. Ratują życie innym ludziom i szkolą ich w sztuce unikania śmierci.

Emisja

18.01.2006 – g. 18.00

02.02.2006 - g. 18.00

07.02.2006 - g. 11.00

14.02.2005 - g. 11.00

PREMIERA

Niebezpieczny fach:
Odcinek 10
Rough Trades: Episode 10



W indyjskich stocznicach złomujących statki robotnicy przerzucają ważące pół tony arkusze metalu na ciężarówce, a inni rozcinają olbrzymie kontenerowce. Na równinach solnych w Utah kierowcy próbują pobić nowy rekord prędkości.

Emisja

16.01.2006 – g. 18.00

20.01.2006 – g. 11.30

31.01.2006 – g. 18.00

03.02.2006 – g. 11.00

14.02.2006 – g. 18.30

Tajemnica „Flying Enterprise”
Mystery Of The Flying Enterprise



Od czasu sławetnego czynu kapitana Carlsena minęło 50 lat, kiedy marynarz próbował ratować tonący statek Flying Enterprise. Teraz na dno Oceanu Atlantyckiego wyruszają eksperci, by zbadać tajemnice spoczywającego tam wraku statku.

Emisja

16.01.2006 – g. 22.00, 01.00

22.01.2006 – g. 09.00

23.01.2006 – g. 15.00

Wielkie konstrukcje: USS
Ronald Reagan

Megastructures: USS Ronald Reagan



Zaproszenie na pokład najnowszego amerykańskiego lotniskowca, który właśnie wyrusza w swój pierwszy rejs. Poznamy kulisy funkcjonowania tego olbrzymiego pływającego miasta, od przygotowywania posiłków po utylizację śmieci.

Emisja

18.01.2006 – g. 22.00, 01.00

21.01.2006 – g. 14.00

25.01.2006 – g. 10.00, 15.00

Morze pełne węży
Sea Of Snakes

Katuali, rzadki i tajemniczy wąż morski, przystosował się do życia zarówno w wodzie jak i na lądzie. Doktor Bryan Fry postanawia przyjrzeć się temu niezwykłemu stworzeniu, poznać jego zachowania i pobrać próbkę śmiertelnego jadu.

Emisja

25.01.2006 – g. 08.00, 13.00, 19.00
28.01.2006 – g. 09.00

Wielkie konstrukcje:
Superporty
Frontlines Of Construction:
Super Ports



Nowe gigantyczne statki mogą przewozić nawet do 12 tysięcy kontenerów. Czy jednak budowanie takich kolosów nie jest zbyt wielkim ryzykiem w dobie zagrożenia terrorystycznego?

Emisja

27.01.2006 – g. 12.00, 20.00

Wielkie konstrukcje:
Zakazane granice
Frontlines Of Construction:
Forbidden Frontiers



Tajemnice nurkowania głębinowego. Wysokie ciśnienie i bardzo niskie temperatury grożą śmiertelnym wypadkiem. Wystarczy jedna awaria sprzętu.

Emisja

25.01.2006 – g. 12.00, 20.00

Kiedy wyprawa się nie powiedzie...:
Dryfująca rodzina
When Expeditions Go Wrong:
Family Adrift



W 1972 roku orki zaatakowały łódź SY Lucette, pływający dom rodziny Robertsonów. Łódź szybko zatonała. Rodzina znalazła schronienie w pontonie. Na samym środku morza mieli tylko jedzenie na trzy dni i... zdrowy rozsądek.

Emisja

27.01.2006 – g. 17.00
07.02.2006 – g. 17.00

Zatopienie Belgrano
The Sinking Of The Belgrano



Podwodne poszukiwania wraku argentyńskiego krążownika Belgrano, który podczas wojny o Falklandy zatopiła brytyjska łódź podwodna. W wyniku akcji, która wzbudziła wiele kontrowersji, zginęło 300 argentyńskich marynarzy.

Emisja

08.01.2006 – g. 20.00,
29.01.2006 – g. 09.00,
30.01.2006 – g. 10.00, 15.00

Morskie maszyny: Prędkość
Marine Machines: Speed

Zwiększenie szybkości łodzi, statków i okrętów zawsze było wyzwaniem dla projektantów, budowniczych i marynarzy. Program przedstawia nowe projekty jednostek pływających po morzach i oceanach świata.

Emisja

28.01.2006 – g. 00.00

Dziedzictwo Pearl Harbor
Pearl Harbor: Legacy Of Attack

Analiza wydarzeń z czasów II wojny światowej, które sprawiły, że Stany Zjednoczone wypowiedziały wojnę Japonii. Wizyta na wrakach zatopionych okrętów i poszukiwania japońskich minilodzi podwodnych, które rozpoczęły pamiętny atak.

Emisja

30.01.2006 – g. 21.00, 22.00, 00.00, 01.00
05.02.2006 – g. 08.00, 9.00
06.02.2006 – g. 09.00, 10.00

Niebezpieczny fach:
Odcinek 4
Rough Trades: Episode 4



Spotkanie z człowiekiem, który za pomocą ładunków wybuchowych wywołuje lawiny, tylko po to, aby je sfilmować. Razem z kolekcjonerem koralu zejdziemy 200 metrów pod wodę w poszukiwaniu nowych okazów

Emisja

30.01.2006 – g. 11.00
09.02.2006 – g. 18.30

Wielkie konstrukcje:
Bariery na Morzu Północnym
Megastructures: North Sea Wall



Holandrzy projektują pływające domy, drogi, a nawet miasta. To odpowiedź na rosnący poziom wód Morza Północnego i wylewające z brzegów rzeki. Czy technika i nowoczesne technologie zwyciężą w walce ze śmiertelnościami powodziowymi?

Emisja

01.02.2006 – g. 10.00, 15.00

**Niebezpieczny fach:
Odcinek 6**

Rough Trades: Episode 6



Z działaczami na rzecz ochrony przyrody staniemy przed otwartą paszczą krokodyla z Orinoko z 68 ostrymi zębami. Popłyniemy na pokładzie łodzi ratunkowej Atlantic 75 i zjedziemy na dno u wybrzeży Afryki w poszukiwaniu diamentów.

Emisja

01.02.2006 – g. 11.00,
10.02.2006 – g. 18.30

**Wielkie konstrukcje:
Pojazdy oddziałów
specjalnych**

Frontlines Of Construction:
Safety Squads

Skuteczność działań straży pożarnej, brygad antyterrorystycznych i straży przybrzeżnej zależy bezpośrednio od środków transportu, które muszą jak najszybciej dotrzeć do wyznaczonego celu.

Emisja

02.02.2006 – g. 12.00, 20.00

**Dziki przygody:
Ekspedycja „Żarłacz ludojad”
Go Wild!**

Expedition Great White Shark

Chris i Martin spędzają dwa tygodnie na łodzi u wybrzeży Republiki Południowej Afryki. Mają zamiar popływać z żarłaczami ludojadami i poznać zachowania i zwyczaje tych groźnych drapieżników.

Emisja

03.02.2006 – g. 16.00

**Morskie maszyny:
Nurkowie**

Marine Machines: Work



Nurkowie wykonują różnorodne prace - reperują pływające szyby naftowe i pomagają ustalać przyczyny tragedii lub kulisy zbrodni. Każdego dnia śmiałowie powierzają swoje życie wspomagającej ich technice i aparaturze.

Emisja

04.02.2006 – g. 00.00

Oko w oko z rekinem

White Shark Outside The Cage

Kąpiel z żarłaczem ludojadem dla większości z nas to czyste szaleństwo. Dla Marka Marksa rekiny stały się taką pasją, że codziennie ryzykuje dla nich życie. Mark udowadnia, że żarłacz ludojad to łagodny olbrzym.

Emisja

06.02.2006 – g. 08.00, 19.00
11.02.2006 – g. 09.00

Oaza kaszalotów

Sperm Whale Oasis



Azory, oddalony o tysiące kilometrów od lądu archipelag na północy Oceanu Atlantyckiego to naturalny rezerwat morski. Latem do delfinów i żółwi dołączają kaszaloty. Na wyprawę zaprasza współczesny Moby Dick.

Emisja

13.02.2006 – g. 08.00, 13.00, 19.00

**Łowcy mórz:
Poszukiwanie pierwszych
łodzi podwodnych**

The Sea Hunters:
The Search For The Early Submarines

Poszukiwania wraków dwóch XIX-wiecznych łodzi podwodnych w nowojorskiej East River oraz wodach Pearl Islands niedaleko Panamy. Oba statki są ważnymi krokami milowymi w historii zdobywania przez człowieka morskich głębin.

Emisja

13.02.2006 – g. 21.00, 00.00

**Sztormowe opowieści:
Tsunami w Tajlandii**

Storm Stories: Thailand Tsunami



Opowieść o treserze słoni i rybaku z Tajlandii, którzy przeżyli jeden z najgroźniejszych żywiołów w historii, atak ogromnej fali tsunami w grudniu 2004 roku, który zabił 300 tysięcy ludzi i pozostawił miliony bez dachu nad głową.

Emisja

14.02.2005 - g. 22.30, 01.3

PREMIERA

Premiera Statek olbrzym

Megaship



W chwili, kiedy to czytasz, po morzach i oceanach świata pływa prawie 30 tysięcy statków. Około 3200 z nich to olbrzymie kontenerowce. Zapraszamy na pokład OOCL Hamburg, kontenerowca o długości ponad 300 metrów.

Emisja

15.02.2005 – g. 22.00, 01.00

PLANETE



z cyklu: przyroda i podróże

PTAKI, RYBY, LUDZIE

film dokumentalny, Polska, 2001,
35 minut



„Bóg stwarza dinozaury. Bóg je niszczy. Bóg stwarza człowieka. Człowiek niszczy Boga. Człowiek stwarza dinozaury. Dinozaury...?!” – to jedno z intrygujących pytań, jakie stawiają autorzy niezwykłego dokumentu „Ptaki, ryby, ludzie”. Dla Łukasza i Sławomira Swerpelów punktem wyjścia do rozważań nad istotą człowieka i jego miejscem w świecie przyrody jest tajemnica ptasich wędrówek. Ich film waha się więc między przyrodniczym reportażem, ilustrowanym mglistymi kadrami artystycznym esejem a zapisem prywatnej podróży, dla której kontrapunktem stają się osobiste przemyślenia, wiersze i pasje.

Dokument „Ptaki, ryby, ludzie” został wydany przez Akademicką Telewizję Edukacyjną Uniwersytetu Gdańskiego, której założycielem jest sam reżyser. Sławomir Swerpel, klimatolog i oceanograf jest autorem wielu publikacji popularnonaukowych, a w 2004 roku został odznaczony specjalną nagrodą za szczególne osiągnięcia w dziedzinie ochrony środowiska.

Emisja

Emisja: 26.01.2006, g. 20.15

Jangcy - matka Chin:

Koniec i początek (1/8),
Źródło (2/8),
Brama na Zachód (3/8),
Yunan - ojczyzna wielu ludów (4/8),
W górę dopływu (5/8),
Upadek dynastii (6/8),
Porcelana (7/8),
Szlak handlowy (8/8)
(Les secrets de la riviere Yang-Tse)
film dokumentalny,
Południowa Korea, 1991,
osiem odcinków x 25 minut



Ośmiuodcinkowy serial dokumentalny „Jangcy – matka Chin” opowiada o najdłuższej rzece Azji, mierzącej około 6300 kilometrów Jangcy (to prawie sześć razy więcej od długości Wisły). Swój bieg Jangcy rozpoczyna w górach Tanga na Wyżynie Tybetańskiej, a po przebyciu Kotliny Syczuańskiej, Niziny Jangcy i przecięciu Wielkiego Kanału wpada do Morza Wschodniochińskiego. To nie tylko źródło życia (nawadnia wszystkie okoliczne miasta), ale w jej nurtach zapisana jest również kultura i historia Wschodu.

Grupa koreańskich odkrywców (towarzyszyli im twórcy dokumentu) jest pierwszą w historii załogą, której udało się przebyć całą długość rzeki. Dzięki temu powstała pełna zachwycających i unikalnych ujęć seria „Jangcy - matka Chin” – pasjonująca opowieść o kolejnych odcinkach tej tajemniczej rzeki, która rozciąga się przez trzy strefy klimatyczne i opływa osiem mrocznych cytadel, m.in. słynne Szechuan i Woonam.

Emisja

dni powszednie,
od poniedziałku do piątku,
od 27.01.2006, g. 20.15

Z cyklu: nasza planeta

Żołnierze morskich głębin (Sea Soldiers)

film dokumentalny, Francja, 1997,
52 min.



Wstrząsający dokument francuskich filmowców opowiada o kontrowersyjnym projekcie wykorzystania ssaków morskich jako broni wojennej. Na początku lat 60. amerykańska i rosyjska flota wojskowa rozpoczęły równoległe prace nad tresurą ssaków morskich (m.in. delfinów, lwów morskich, jesiótrów czy drapieżnych wielorybów) w celu wykorzystania ich jako nowoczesnej broni wojennej. Poddawane okrutnym praktykom zwierzęta miały rozwinąć w sobie do nienaturalnego poziomu instynkt zabijania, jednak tresura nie przynosiła pożądaných rezultatów. Wyglodniałe i uparte, monstrualne morskie ssaki znajdowały się na granicy szaleństwa i seksualnych obsesji. W 1992 roku Amerykański Kongres oficjalnie nakazał zakończenie projektu, uznając go za nieudany, ale wypuszczone zwierzęta nigdy już nie odzyskały swojej „morskiej” natury.

Emisja

14.02.2006 – g. 21.45



Jak uruchomić płytę

Po włożeniu płyty do napędu CD komputera, odczekać chwilę - płyta uruchomi się **samoczynnie**.

Gdyby to jednak nie nastąpiło, należy znaleźć na płycie plik **start.exe** i kliknąć na nim dwukrotnie myszą.

Wymagania:
komputer PC z procesorem min. 1GHz, system Windows.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne nieprawidłowości w funkcjonowaniu programu oraz uszkodzenia sprzętowe i systemowe.

Materiały filmowe odtworzysz także w domowym odtwarzaczu DVD/VCD

Na tej płycie znajdziesz m.in.:



Reportaż z Ziemi Świętej



Migawki z rejsu dookoła świata



Film o Naftoporcie



Slideshow Z wizytą na Sołdku



Działamy od 1950 roku

CENTROMOR

CENTROMOR S.A.
Okopowa 7, 80-819 Gdańsk

Tel: +48 58 308 1000,
Fax: +48 58 301 9428

<http://www.centromor.com.pl>
E-mail: info@centromor.com.pl



OFERUJEMY:

- Dostawę wyposażenia okrętowego i przemysłowego.
Budowę kadłubów, sekcji okrętowych i nadbudówek kompletnie wyposażonych.
Budowę barek, pontonów, specjalistycznego taboru pływającego.
Usługi agencyjne, przedstawicielstwo firm zagranicznych.
Pośrednictwo w sprzedaży statków i taboru używanego.
Monitorowanie realizacji kontraktów.
Części zamienne.
- Międzynarodowy transport towarowy własnym nowoczesnym taborem samochodowym.
Organizację przewozów morskich, głównie kontenerów.
Ubezpieczenie ładunku do 500 tys EURO.
- Wynajem własnych, zlokalizowanych w centrum Gdańska powierzchni biurowych.

KONTAKT:

Wyposażenie i statki

Tel: +48 58 308 1405
Fax: +48 58 308 1222
E-mail: dwi@centromor.com.pl
ships@centromor.com.pl

Transport i Spedycja

Tel: +48 58 301 9233
Fax: +48 58 308 1133
E-mail: transport@centromor.com.pl

Wynajem

Tel: +48 58 308 1091
Fax: +48 58 308 1030
E-mail: hkussowski@centromor.com.pl

